



17. Aug. 66

P 2512

17. Aug. 66

p 2514

Wiedergabe nur mit Genehmigung  
"Photo SBB" gestattet

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Rangierbahnhof Muttentz

- 1920: Projekt genehmigt.  
Zweirichtungsbahnhof. I. Etappe Ausland-Schweiz.
- 1932: Inbetriebnahme. Endgültige Vollendung einige Jahre später.  
Infolge des Einbruchs der Wirtschaftskrise konnte mit dem Bau des Güterbahnhofes II nicht wie vorgesehen unmittelbar nach Beendigung des Güterbahnhofes I begonnen werden.
- 1952:—Erst, konnten unter dem Druck der Verkehrssteigerung die Planungsarbeiten wieder aufgenommen werden. Das Projekt von 1920 wurde vollständig umgearbeitet, unter Berücksichtigung der Entwicklung in der Verkehrstechnik und der aus der Automation sich ergebenden neuen Möglichkeiten.
- 1961: Projekt 2. Ausbaustufe genehmigt mit einem Kredit von 120 Mio. Franken.

Der Rangierbahnhof I hat eine Fläche von 440'000 m<sup>2</sup>, eine Länge von 4 Km und eine Breite von 70 - 200 m. Die Geleiselänge beträgt ca. 90 Km mit 8 Stellwerken, 290 - 300 Weichen, 3 Km Rohrpost. Trotz ihrem 30-jährigen Bestehen gilt die Anlage immer noch als zeitgemäss.

Personal: Betrieb 215 Mann, inkl. Baudienst, Wagenreparatur. Mit Franz. Bahnhof total 360 Mann.

### Leistungsfähigkeit:

	Reisezüge Pratteln-Basel fahrplanmässig, werktags	238 Züge/Tag
<u>Stand 1967</u>	<u>R.B.T.</u> ablaufende Wagen pro Werktag und 6 Blockzüge à ca. 40 Wagen Spitze	2560 Wagen/Tag 3136 Wagen/Tag
	<u>RB Wolf</u> ablaufende Wagen Spitze	2549 Wagen/Tag 3267 Wagen/Tag

### Prognose 1985

<u>RB I</u>	Ausland-Schweiz	ca. 4030 Wagen/Tag
<u>RB II</u>	Schweiz-Ausland	ca. 4137 Wagen/Tag

Rangierbahnhof II hat eine Fläche von 480'000 m<sup>2</sup>.

1962 Baubeginn.

1972 Inbetriebnahme.

Im Gebiet Schweizerhalle auf 2. Ebene, über der 6-spurigen, in einer Galerie liegenden Autobahn.

Bodenverhältnisse günstig, Meteorwasser versickert.

Ausgleich zwischen Aushub und Auffüllung. Gesamtmaterialverschiebung rund 500'000 m<sup>3</sup>.

Im Gebiet des neuen Bahnhofs und seiner Zufahrtsstrecken müssen insgesamt 16 neue Brücken erstellt werden.

Es werden ca. 77 Km Geleise und 285 Ausweichungen zu verlegen sein., was einen Schotterbedarf von ca. 120'000 m<sup>3</sup> ergibt.

Die neue Abrollanlage gestattet eine fast kontinuierliche Zugsverlegung, ohne andere Zufahrten oder Manöverwege zu überschneiden.

Die Leistungsfähigkeit wird um rund 75% gesteigert.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Einwohner der Gemeinde MuttENZ

1774	832	Einwohner
1820	1'058	"
1850	1'322	"
1900	2'506	"
1910	2'703	"
1920	3'262	"
1930	5'022	"
1940	5'917	"
1950	7'135	"
1960	11'784	"
1968	14'931	

Seit 1957 200 - 250 Geburten jährlich.

<i>1969</i>		<i>15'487</i>	"
<i>1970</i>	<i>30.3.70</i>	<i>15'656</i>	"
<i>1972</i>	<i>1.10.72</i>	<i>16'296</i>	

Feldregulierungen (Notstandsarbeiten)

1920 - 1924 ebenes Gebiet  
1933 - 1936 Berggebiet

Tram

22. Januar 1921 St. Jakob - MuttENZ  
20. Oktober 1922 MuttENZ - Pratteln

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Gemeinde-Zentrum "MITTENZA". MuttENZ

Daten, Zahlen und Raumprogramm

1. D A T E N :

	1960	Ausschreibung eines öffentlichen Projektwettbewerbes unter schweizerischen Architekten.
April	1961	Jurierung von 48 eingegangenen Projekten 1. Preis Rolf Keller und Fritz Schwarz.
Januar	1964	Die Gemeindeversammlung genehmigt den Kredit von 10 Mio. für die Baukosten (excl. Subventionen Zivilschutz).
Juni	1965	Baubeginn der 1. Etappe (Gemeindeverwaltung).
Januar	1967	Bezug der neuen Gemeindeverwaltung. Anschliessend Umbau des alten Gemeindehauses zum Rathaus.
Juni	1966	Baubeginn Zwischentrakt.
März	1967	Umbau Rathaus.
Mai	1968	Bezug Zwischentrakt und Rathaus.
Juni	1968	Baubeginn 2. Etappe (Geschäftshaus, Hotel, Restaurant, Saal).
November	1969	Aufrichtefeier.
November	1970	Offizielle Eröffnung der 2. Etappe.
Juli	1972	Fertigstellung der letzten Räume im Geschäftshaus.

2. Z A H L E N :

Grundstückflächen	Bauparzelle	6'995 m2
	Friedhofweg	160 m2
	Erweiterung südl. Friedhofweg	<u>1'193 m2</u>
	total	8'348 m2

Ueberbaute Fläche, excl. Hofunterkel- lerung, Durchgänge	Gemeindeverwaltung	640 m2
	Zwischenbau	52 m2
	Rathaus	218 m2
	Geschäftshaus	190 m2
	Hotel, Restaurant, Saal	<u>1'970 m2</u>
	total	3'070 m2

Ueberbauungsziffer 37%

Dachflächen 3'732 m2

Gepflästerte Fuss-  
gängerflächen 2'635 m2

Gartenflächen 1'350 m2

Bruttogeschoss- flächen (excl. La- ger, Zivilschutz- räume, Garagen)	Gemeindeverwaltung	1'583 m2
	Zwischenbau	345 m2
	Rathaus	702 m2
	Geschäftshaus	829 m2
	Hotel, Restaurant, Saal	<u>6'441 m2</u>
	total	9'900 m2

Ausnutzungsziffer 1,18

Gebäudeinhalt nach SIA	Gemeindeverwaltung	7'680 m3
	Zwischenbau	1'566 m3
	Rathaus	4'935 m3
	Geschäftshaus	4'155 m3
	Hotel, Restaurant, Saal	33'110 m3
	Sammelschutzraum	<u>4'200 m3</u>
	total	55'646 m3

Die voraussichtlichen Baukosten liegen im Rahmen des Kostenvoranschlages zuzüglich Teuerung zwischen dem 1.10.1963 und der Bauausführung (Stand 1972 Fr. 14'000'000.--).

Kubikmeterpreise (excl. Mobiliar)	Gemeindeverwaltung	190.--
	Geschäftshaus	ca. 240.--
	Hotel, Restaurant, Saal	ca. 220.--

Von den Architekten wurden 1'200 Pläne gezeichnet.

### 3. RAUMPROGRAMM:

#### 1. Rathaus:

Untergeschoss	Oeffentliche WC-Anlagen, Karl Jauslin-Museum
Erdgeschoss	Büro Gemeindepräsident mit Vorzimmer. Zivilstandsbüro, Trauzimmer.
Obergeschoss	Karl Jauslin-Saal, Gemeinderatszimmer, Reservebüro, WC-Anlagen.
Dachgeschoss	Raum für zukünftiges Gemeindeparlament mit Wandelhalle, Parlamentssaal, Pressenische, Publikumstribüne.

#### 2. Gemeindeverwaltung:

Untergeschoss	Heizraum, Oeltankraum, Grosser Archivraum, Schutzräume.
Erdgeschoss	Schalterhalle mit Einwohnerkontrolle, Steuerbüro, Grundbuchamt, Ortspolizei. Gemeindeverwalter, diverse Büros, Nebenräume, Archive, WC-Anlagen.
Obergeschoss	Bauverwaltung (9 Büros), Fernsteuerungsanlage, Teeküche, Archive, WC-Anlagen.
Dachgeschoss	Bauverwaltung (1 Büro, Lichtpausraum, Modellraum), Abwartwohnung.
Zwischenbau	
Erdgeschoss	Offene Eingangshalle, Telefonkabine, 3 Eingänge.
Obergeschoss	Vorhalle (Verbindungsgang), grosses Sitzungszimmer.
Dachgeschoss	Ausstellungsraum für Gemeindemodell 1:500.

#### 3. Saal:

Windfang, äusseres Foyer mit Garderobe für 600 Mäntel, inneres Foyer mit Galerie als Bankettsaal für maximal 75 Personen verwendbar.

WC-Anlagen im Untergeschoss.

Grosser Saal mit Galerie für:

800 Plätze bei Konzertbestuhlung und  
450 Plätze bei Bankettbestuhlung (inkl. Galerie).

Bühne mit Seitenbühne 160 m<sup>2</sup>, Vorbühne 25 m<sup>2</sup>,  
Hebepattform 30 m<sup>2</sup> als Orchester- und Möbellift,  
Stuhlmagazin im Untergeschoss.

Filmkabine, Uebersetzerkabinen, Terrasse.

#### 4. Uebungssäle:

Untergeschoss	Eingang mit WC-Anlagen, 4 Künstler-Garderoben, 2 Chorgarderoben, WC und Duschen.
Erdgeschoss	Sitzungszimmer mit 12 Plätzen. Kleiner Uebungssaal mit 80 Plätzen.
Obergeschoss	Grosser Uebungssaal mit 140 Plätzen, Bühne, Galerie.

#### 5. Hotel:

Untergeschoss	Lingerie, WC-Anlagen, Nebenräume.
Erdgeschoss	Hotelhalle mit Reception, Lift, Büro, Direktion, Kiosk.
1., 2. und 3. Obergeschoss	25 Hotelzimmer mit WC, Dusche oder Bad mit total 44 Betten, Spielzimmer, Putz- und Wäscheräume.

#### 6. Restaurant:

Untergeschoss	Clubraum mit Bar, 80 Plätze, 2 Kegelbahnen mit 16 Plätzen, WC-Anlagen, Nebenräume.
Erdgeschoss	Restaurant mit 104 Plätzen, Buffet mit Essbar mit 16 Plätzen.
Obergeschoss	3 Konferenzzimmer mit Faltschirmen getrennt für 12, 16 und 22 Plätze, WC-Anlagen.
Service	
2. Untergeschoss	4 Personalgarderobenräume mit Dusche und WC, Tiefkühlraum, Rotwein, Weisswein, Economat, Lager.
1. Untergeschoss	Anlieferung mit gedecktem Vorplatz, Warenlift, Raum für Leergeschirr, Rüstraum, Personalesraum, 2 Kühlräume.
Erdgeschoss	Zentrale Küche mit warmer und kalter Küche und Saalküche, Tageskühlraum, Geschirrspüle. Saaloffice mit Geschirrspüle, Verbindungsgang zu Saal.
1. Obergeschoss	5 Personalzimmer für 1 - 2 Personen, Bad, WC, Office, Konferenzräume, Office grosser Uebungssaal.
2. Obergeschoss	Wohnung Direktor mit 4½ Zimmern, Personal-Doppelzimmer mit WC, Abstell- und Magazinräume.

7. Geschäftshaus (Reservebüro für Verwaltung):

Untergeschoss	130 m2 Lagerräume für Läden
Erdgeschoss	95 m2 Ladenfläche für 2 Läden, Eingangshalle, Lift.
1. Obergeschoss	Kantonale Berufsberatung, Zahnarztpraxis.
2. Obergeschoss	Architekturbüro und Büro Zahnarzt.
Dachgeschoss	Gemeindefürsorge und Grafiker-Atelier.

8. Zivilschutzanlagen:

Sammelschutzraum für 438 Personen 3 atü, als Einstellgarage für 19 Autos verwendbar mit Küche, Economat, WC-Anlagen, Krankenzimmer, Lüftungszentrale und Notstromgruppe.

Luftschutzbunker für AC-Dienst.

Normal-Schutzräume 1 atü, 5 Abteile à 50 Personen.

Einstellraum Kriegsfeuerwehr 3 atü, als Einstellgarage für 8 Autos verwendbar; Mannschaftsräume mit Nebenräumen.

Kommandoposten Zivilschutz, 3 atü mit Nebenräumen, total 563 m2, 1'750 m3.

9. Transformatorstation Elektra Birseck.

10. Heizzentrale, diverse Zuluft- und Abluftzentralen, Oeltankanlage für 185 m3.

Raum für Hauptverteilung, Unterverteilungen, Telefonautomat.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

BAUVERWALTUNG  
M U T T E N Z

1678 Alter Plan "MuttENZ" Georg Friedrich Meyer  
~~1674 Französisch-Holländischer Krieg~~  
1746 Übung der Garler Freikompagnie in der Schanze bei St. Jakob (13. Decem. 1746)  
ca. 1850 MuttENZ Hauptstrasse Dürchel Gild, Sant Daniel  
Demselben

Liegenschaften

1534	Pfarrhaus	
1668	Hauptstrasse 77 "Im Hof"	S. Jourdan
1684	Oberdorf 4	Tschudin Daniel
1685	Kirchplatz 13	Rahm Rud.
1686	Kirchplatz 17	Schorr Ernst
1694	Kirchplatz 16	Dreyer
1733	Oberdorf 2	Brüderlin
1743	Kirchplatz 18	Ramstein
1744	Kirchplatz 12	Jauslin Hs.
1765	Oberdorf 27	Buser
1774	Oberdorf 13	Uebersax
1820	Oberdorf 6	Jauslin-Haslebacher
1824	Oberdorf 31	Kilchenmann
1847	Oberdorf 30	Stohler

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

	Fläche
Gemeindebann MuttENZ	1'665.49 ha

Wald

Bürgergemeinde Basel	260	ha
Merian-Stiftung	25	ha
Bürgergemeinde MuttENZ	376	ha
Gruben Bürgergemeinde	4	ha
Diverse	5	ha

---

Total	670	ha
-------	-----	----

---

---

24.9.1970

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Anzahl Gebäude und Wohnungen in Muttenez, Stand 10. April 1973  
nach Angaben der Gebäudeversicherungs-Anstalt Liestal

<u>Art der Häuser</u>	<u>Anzahl Gebäude</u>	<u>Anzahl Wohnungen</u>
1 Fam. Häuser	1765	1765
2 "	269	538
3 "	88	264
4 "	20	80
5 "	11	55
6 "	103	618
7 "	8	56
8 "	25	200
9 "	15	135
10 "	4	40
11 "	5	55
12 "	36	432
14 "	1	14
15 "	1	15
16 "	1	16
17 "	1	17
18 "	6	108
19 "	1	19
20 "	1	20
21 "	2	42
22 "	2	44
24 "	3	72
28 "	1	28
30 "	2	60
32 "	2	64
35 "	1	35
36 "	2	72
43 "	1	43
44 "	1	44
55 "	1	55
62 "	1	62
<u>Total</u>	<u>2380</u>	<u>5068</u>

Industrie-Gebäude 1740 = Total 4120 Gebäude

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Siedlung Freidorf      Gründer:

Dr. Rudolf Kündig, Präsident des Aufsichtsrates des V.S.K.

Nationalrat Dr.h.c. Bernhard Jäggi, Leiter und Organisator des Verbandes.

Finanzierung:

Die Gelder rühren her aus ausländischen Warentransaktionen zur Versorgung des Landes mit Gütern während des Krieges.

Die Rückstellungen im Betrage von mehreren Millionen Franken hätten in weitem Masse in die Kriegsgewinnsteuerkasse der Eidgenossenschaft abgeliefert werden sollen. Die Eidgenossenschaft gab diese Summe frei unter der Bedingung, dass die Freidorfstiftung errichtet und ein Dorf gebaut wird.

Eigene Schule. Eröffnet 22. November 1920 (Kantine ausserhalb des Freidorfs). 1924 Bezug der Schulräume im Genossenschaftshaus in 2 Stufen. 1. - 3. Klasse und 4. - 8. Klasse.

1929 Errichtung einer Kleinkinderschule.

1923 Genossenschaftliches Seminar mit angegliederter Verkäuferinnen-schule.

Fläche      84'915 m<sup>2</sup>  
Kaufpreis Fr. 260/m<sup>2</sup>

Werkhofareal	9'292 m <sup>2</sup>	=	10.94%
Ueberbaute Fläche	11'700 m <sup>2</sup>	=	13.78%
Strassen u. Wege	11'100 m <sup>2</sup>	=	13.07%
Oeff.Grünflächen	4'473 m <sup>2</sup>	=	8.80%
Gartenland	45'350 m <sup>2</sup>	=	53.41%

Total                      84'915 m<sup>2</sup> = 100.00%

=====

Forderung mindestens 200 m<sup>2</sup> Nutzgarten pro Familie. Zusammen mit den öffentlichen Anlagen ergibt sich eine Grünfläche von 62.2%.

1.12.1919    1. Spatenstich  
20.10.1920    Einzug der 1. Siedlerfamilie  
31. 3.1921    Der 150. Siedler eingezogen  
24. 8.1921    Einweihungsfeier anlässlich des 10. internationalen  
                    Genossenschaftskongresses

Durch eine Umfrage bei den Siedlern wurde der Wohnbedarf ermittelt. 110 Vierzimmerhäuser, 30 Fünzimmerhäuser, 10 Sechszimmerhäuser.

Normung der Bauelemente Schweizerische Normen fehlten noch.

Gesamtbaukosten (ohne Architekten-Honorar)

Baubüro	0.10%	Fr.	6'354.60
Kantine inkl.Umgebungs-			
arbeiten	1.20%	Fr.	83'692.55
150 Wohnhäuser	80.74%	Fr.	5'487'505.81
Umgebungsarbeiten	17.15%	Fr.	1'165'219.03
Allgemeines	0.61%	Fr.	41'095.38
Nachtrag(Ergänzungsarb.)	0.20%	Fr.	12'913.15
14.6.1968 Be/mh	100.00%	Fr.	6'796'780.52

=====

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Hardwasser A.G.

Gemeinschaftswerk Basel-Stadt und Basel-Landschaft,  
gegründet 1955.

Ziel Anreicherung des Grundwassers durch Flusswasser.

1954 generelles Projekt, Leistung der 1. Ausbauphase 100'000 m<sup>3</sup>/Tag.

Wasserfassung ca. 700 m unterhalb Kraftwerk Augst und 40 m vom Schweizer Ufer entfernt auf der Flussole. Zuleitung zur Pumpstation armierte Betonrohre  $\phi$  125 cm.

8 Pumpen von 2600 l/sec Gesamtleistung.

Schnellfilter je 500 m<sup>2</sup> mit einer Leistung von je 60'000 m<sup>3</sup>/Tag.

Bei einer durchschnittlichen Schwebstoffbelastung von 15 - 20 mg/l und bei täglichem Durchsatz von 120'000 m<sup>3</sup> Rohwasser ergibt ein Schlammzug von 1'700 - 2'200 kg Schlamm.

Filtratleitung in die Hard = 3,5 km, Betonrohr  $\phi$  125 cm.

### Infiltration und Entnahmeanlagen in der Hard

Fläche des Hardwaldes 230 ha. Liegt ca. 20 m über Rheinspiegel.

Unterlage 30 - 45 m starker alluvialer Schotterkörper.

Vorhandener Juragrundwasserspiegel ungefähr auf gleicher Höhe wie der gestaute Rheinspiegel.

Sickergrabensystem von ca. 2,2 km Länge und 4 Sickerweiher.

Sickerweg bis zur Entnahmestelle rund 400 m, mit einer Fliesszeit von 20 - 40 Tagen.

Für die Trinkwassergewinnung stehen 26 Entnahmebrunnen zur Verfügung.

Ausbauhöhe der Brunnen je nach Felslage zwischen 28 und 40 m.

Förderleistungen zwischen 40 und 70 l/sec.

Zentrale West = Ausgleichsreservoir von 5'000 m<sup>3</sup>.

Verteilung nach Basel-Stadt und Basel-Land.

Bezug des Wasserwerks Basel zum Teil nach den "Langen Erlen" zum Teil direkt ins Netz.

### Anlagekosten, Betrieb und Weiterausbau

Das 1954 begonnene Werk war im Frühjahr 1963 fertig ausgebaut.

Kosten 19 Mio. Franken, Voranschlag 15,6 Mio. Fr., Mehraufwand fast ausschliesslich durch Teuerung.

Heutiges Leistungsvermögen pro Tag etwa 105'000 m<sup>3</sup> Trinkwasser.

Nutzeffekt gegenüber der Infiltrationsmenge 60 - 65%.

Wasserpreis je nach Auslastung zwischen 12 und 13 Rp./m<sup>3</sup>.

2. Ausbaustufe beschlossen. Aufwand ca. 8 Mio. Franken.

Steigerung der Trinkwasserabgabe auf 150'000 - 160'000 m<sup>3</sup>/Tg.

13.6.1968 Be/mh

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Der neue Rangierbahnhof Muttenz II der Schweizerischen Bundesbahnen im Bau

---

SBB, Bauabteilung Kreis II

Separatdruck aus dem  
Basler Staatskalender 1964



# Der neue Rangierbahnhof Muttenz II der Schweizerischen Bundesbahnen im Bau

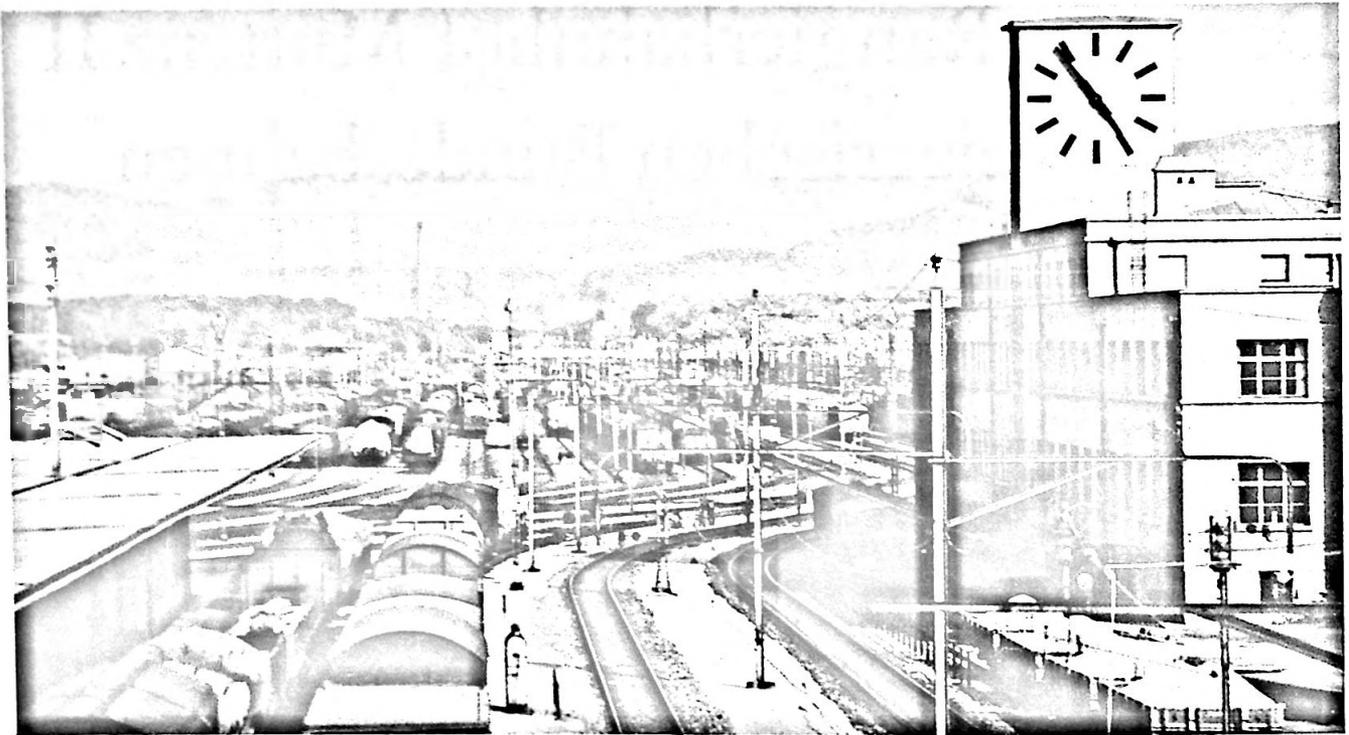
Basel nimmt im internationalen Güterverkehr der SBB eine dominierende Stellung ein. Zwei Drittel des Import- und Exportverkehrs der SBB und vier Fünftel des Transitverkehrs passieren die Landesgrenze auf den nach Basel führenden Linien der deutschen Bahnen (DB) und der französischen Bahnen (SNCF) sowie auf der Wasserstraße des Rheins. Rund die Hälfte des Gesamtgüterverkehrs der SBB berührt somit den Knotenpunkt Basel. Dieser große Verkehrsstrom, zu dem noch der Lokalverkehr der Region hinzukommt, wird in den beiden Basler Rangierbahnhöfen im Wolf und auf dem Muttenzerfeld verarbeitet. Das Aufnahmevermögen und die Leistungsfähigkeit dieser Anlagen wirken sich entscheidend auf die Abwicklung des Güterverkehrs auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz und den ausländischen Zufahrtslinien wie auch auf den Arbeitsablauf in den Rheinhäfen aus. Seit Jahrzehnten verfolgen deshalb die SBB das Ziel, den Rangierdienst aus den beengten Platzverhältnissen des Güterbahnhofes Wolf zu verlegen.

Seiner Natur nach ist der Rangierbahnhof eine ausgesprochene Betriebsanlage. Nach modernen verkehrswissenschaftlichen und städtebaulichen Erkenntnissen gehören Betriebsanlagen zur Stadt hinaus und die Verkehrsanlagen mitten hinein. Aus diesem Grunde und um Raum zu gewinnen für den infolge der ständigen Verkehrszunahme auch im Schienen-sektor dringend nötigen Ausbau des Personen- und des Güterbahnhofes Basel SBB sollen die heute örtlich getrennten zwei Rangierbahnhöfe auf dem Muttenzerfeld vereinigt werden. Die neue Anlage wird gestatten, nicht nur im Bereiche des Personen- und Güterbahnhofes kostbare Bodenfläche freizubekommen, sondern auch in bezug auf den Personalaufwand

und die Ausnützung der Anlagen und Einrichtungen ein betriebswirtschaftliches Optimum zu erzielen. Ebenso sehr geht es bei diesem großen Bauvorhaben darum, den Dienst am Kunden zu verbessern, indem durch Beschleunigung der Arbeitsabläufe die Beförderungsfristen im Güterverkehr verkürzt werden. Das gleiche Ziel verfolgt auch die Erstellung der neuen Rangierbahnhöfe Zürich-Limmat, Lausanne-Denges, Olten und der Ausbau der Anlagen der Grenzbahnhöfe Genf, Chiasso, Buchs und Schaffhausen. Die verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen des hiernach beschriebenen neuen Rangiersystems Muttenz werden indessen im Vergleich zu den andern Bauvorhaben gleicher Art um so größer sein, als diese Anlage Aufgaben gerecht zu werden hat, die weit über regionale und selbst über schweizerische Bedürfnisse hinausgehen, sondern nach kontinentalem Maßstab zu bewerten sind.

## DAS BETRIEBSKONZEPT

Im bestehenden Rangierbahnhof auf dem Muttenzerfeld (Muttenz I) werden die Güterzüge aus Deutschland und Frankreich sowie von den Rheinhäfen beider Basel angenommen, zerlegt und zu neuen Zügen nach dem Inland oder den Grenzbahnhöfen im Osten, Süden und Westen des Landes zusammengestellt. Für die Züge der Gegenrichtung, also von der Schweiz nach Deutschland, Frankreich, Basel loco oder den Rheinhäfen, fehlt eine gleichwertige Anlage. Diese Züge erfahren ihre Behandlung nach wie vor im viel zu engen, direkt dem Personenbahnhof vorgelagerten



Die in den dreißiger Jahren erstellte Richtungsgruppe des Rangierbahnhofes Muttenz I.

Güterbahnhof Basel-Wolf. Im künftigen Betriebskonzept sollen nun diese Züge in den erweiterten Rangieranlagen von Muttenz behandelt werden.

Wie beim bestehenden Rangiersystem wird auch dieser neue Bahnhof (Muttenz II genannt) die klassische Längenentwicklung aufweisen, d. h. mit hintereinanderliegenden Einfahr-, Richtungs- und Ausfahrgruppen. Die Rangierrichtung ist dem alten System entgegengesetzt, also von Ost nach West. Die Einfahrgeleise des neuen Rangierbahnhofes kommen neben die Ausfahrgeleise von Muttenz I zu liegen. Die neue Einfahrgruppe umfaßt elf Geleise von 630 bis 870 m Nutzlänge, was die Annahme von Güterzügen mit 63 bis 87 Wagen erlaubt, wenn man die durchschnittliche Länge eines Wagens mit 10 m annimmt. Die maximale Länge eines Güterzuges auf dem Netz der SBB beträgt heute normalerweise 60 Wagen zu zwei Achsen oder total 120 Achsen. In besonders bezeichneten Ausnahmefällen darf die Achsenzahl auf 150 erhöht werden. Die Einfahrgeleise von Muttenz II weisen somit noch eine gewisse Reserve auf für den Fall, daß in späterer Zukunft einmal längere Züge geführt werden oder die Wagen durch den Fortschritt der Technik und die Wünsche der Wirtschaft größer gebaut werden. Der neue Rangierbahnhof ist an beiden Enden an Fixpunkte gebunden: Auf der Seite Pratteln an das Überwerfungsbauwerk über die Güterzugsausfahrt Richtung Stein-Zürich und auf der Basler Seite an die Niveaureuzung mit der Hafensbahn Birsfelden-Au. Bei der Gestaltung des Längenprofils war es zweck-

mäßig, den Höhenunterschied von rund 12 m zwischen diesen beiden Fixpunkten zu überwinden, ohne in der Anlage untragbare Gefällsabschnitte einschalten zu müssen. Zur Lösung dieser Schwierigkeit entschloß man sich, die Einfahrgruppe als Schwerkraftabrollanlage auszubilden. Die Einfahrgruppe weist ein Gefälle von  $7,2\text{‰}$  im Mittel auf. Am Ende sind in jedem Geleise 26 m lange Rückhaltebremsen angeordnet, die dazu dienen, die in der Steilrampe stehenden Züge (ohne Lokomotive) zu halten. Die erforderliche Bremskraft entsteht durch den Druck schwerer Bremsbalken gegen die Räder der Wagen. Nach durchgeführten Wagen- und Schriftenkontrollen und dem Lösen der Kupplungen wird die Bremse gelöst, und der Zug setzt sich infolge der Schwerkraft langsam in Bewegung. Die Rückhaltebremsen und die weiter vorgelagerten Hilfsbremsen haben zudem die Aufgabe, den vorrückenden Zug auf eine konstante Geschwindigkeit von 1 bis 2 m pro Sekunde zu halten. Gelangt die Spitze des vorrückenden Zuges in die Zulaufbremse, so übernimmt diese die Aufgabe der Geschwindigkeitsregulierung, und die Hilfs- und Rückhaltebremsen dieser Fahrstraße werden gelöst. Dadurch wird der ganze Zug gestaucht, um das Entkuppeln unmittelbar vor der Zulaufbremse zu erleichtern. Von hier aus rollen die Wagen einzeln in die entsprechenden Richtungsgeleise, die nur ein schwaches Längsgefälle aufweisen.

Die Zahl der Geleise der Richtungsgruppe wurde nach den auszuscheidenden Richtungen sowie den Gut-

arten bestimmt. Ihre Längen von 630 bis 920 m bemessen sich nach der Wagenzahl und dem Rhythmus der Abfahren. Die totale Geleiselänge der ganzen Richtungsgruppe beträgt 24 425 m, was einer theoretischen Gesamtkapazität von 2442 Wagen oder der Hälfte der täglichen Ablaufleistung entspricht. Weil jedoch zwischen den Wagen kleinere Abstände unvermeidlich sind, beträgt die praktische Aufnahmefähigkeit der Richtungsgruppe rund zwei Drittel des theoretischen Wertes oder etwa 1600 Wagen.

Die Richtungsgruppe ist so bemessen, daß die meisten Zugsformationen in einem einzigen Arbeitsgang bewältigt werden können. Einzig in Richtung Frankreich muß ein Teil der Wagen der Lebensmittel- und Exportzüge in einer zweiten Zerlegung noch feinsortiert werden. Da sich für diese geringen Wagenaufkommen der Bau von eigenen Richtungsgeleisen nicht rechtfertigt, sind sieben der Richtungsgeleise für Frankreich an ihrem Westende an einen Hilfsablaufberg angeschlossen, über den die Wagen in West-Ost-Richtung zu schieben sind.

Auf der gleichen Seite der Richtungsgruppe wie der Hilfsablaufberg liegt die Formationszone, in welcher das Manöver die Züge nach Weisung des Stellwerkbeamten entweder aus einheitlichem Material oder aus mehreren Wagengruppen formiert. Die Lage der

Weichenstraßen in der Formationszone erlaubt das ungehinderte Arbeiten verschiedener Rangiergruppen nebeneinander. Nach Beendigung der Formation zieht das Manöver die Züge in die Ausfahrgeleise.

Die Ausfahrgruppe umfaßt ein Bündel von elf Geleisen mit Längen von 640 bis 910 m. Auf der Südseite der Ausfahrgruppe befinden sich überdies noch ein Ausziehgeleise zum vorhin erwähnten Hilfsablaufberg sowie ein spezielles Nacheisungsgeleise für die Lebensmittelwagen in Richtung Frankreich. Während diese Wagen auf die Dispositionen und die Schriftenbehandlung warten, wird je nach Bedarf das Eis in den Kühlbehältern ergänzt. Die Lebensmittelwagen nach Deutschland erfahren ihre Nacheisung wie bisher in Basel Bad. Bhf.

In der Ausfahrgruppe bleiben die Züge für die Abgangsbehandlung (Übernahme durch Personal der SNCF für Züge in Richtung Frankreich) ein bis zwei Stunden stehen. In dieser Zeitspanne sind die Frachtbriefe und Exportdokumente beizubringen, die Wagen mit den Papieren zu vergleichen, der Wagenrapport zu erstellen und schließlich nach dem Ankuppeln der Lokomotive die Bremsprobe vorzunehmen.

Bei zweckmäßiger Aufstellung der Züge sind drei gleichzeitige Ausfahrten möglich, nämlich aus dem nördlichen Teil der Ausfahrgruppe nach Birsfelden

Zufahrten zum Rangierbahnhof auf der Westseite; von links nach rechts die 3 Bauplätze Schänzliüberwerfung, Birsbrücke II und Freiverladeanlagen auf der Zeughausmatte.





Die Birsbrücke II im Bau

Hafen, aus dem mittleren Teil nach Basel Bad. Bhf. oder Kleinhüningen Hafen und aus dem südlichen Abschnitt entweder nach Frankreich, St. Johann, dem Jura oder den Ortsgüteranlagen von Basel.

Anlässlich der Planung des Rangierbahnhofes Muttentz II wurde den Umfahrungs- und Zirkulationsmöglichkeiten der Züge, Manöver und Lokomotiven alle Aufmerksamkeit geschenkt. So verläuft denn nördlich des neuen Rangiersystems ein unabhängiges Umfahrungsgeleise, welches den direkten Zügen von der Schweiz nach Basel Bad. Bhf. oder nach Kleinhüningen Hafen dient und die in Muttentz II nicht zu zerlegen sind. Das gleiche Geleise dient auch der Lokomotivzirkulation auf der Nordseite der Anlage. Ein zweites Umfahrungsgeleise ermöglicht inskünftig direkte Zugfahrten auf der Südseite von Muttentz I. Die beiden Umfahrungsgeleise werden sowohl im Regelverkehr als auch bei Störungen in den Rangiersystemen oder auf der Reisezuglinie Pratteln-Basel (Stammlinie) gute Dienste leisten.

Ein weiteres Zirkulationsgeleise liegt auf der Südseite der Einfahrgruppe von Muttentz II. Es dient vor allem dem direkten Lokomotivübergang zwischen der Einfahrgruppe Muttentz II und der Ausfahrgruppe Muttentz I. Dieses Geleise findet seine Fortsetzung nach Westen in der Jurazufahrt, die zwischen den beiden Rangiersystemen Muttentz I und II hindurchführt. Sie dient außer den sechs bis zehn täglichen Zügen aus dem Jura noch den folgenden Zwecken:

- a) den Überfahren aus den Ortsgüteranlagen Basel und dem Dreispitz nach dem System Muttentz II;
- b) den Lokomotivfahrten aus der neuen Einfahr-

gruppe E nach dem Lokomotivdepot oder dem Personenbahnhof und schließlich

c) im Bereiche der beiden nebeneinanderliegenden Richtungsgruppen als Zirkulationsgeleise für Manöverfahrten von einer Anlage in die andere und für Fahrten nach der Wagenreparaturanlage.

Jeder in den Rangierbahnhof einfahrende Zug wird einer technischen Wagenkontrolle unterzogen, um die schadhafte Wagen zu erfassen. Es handelt sich dabei meistens um Kleinreparaturen wie lose Puffer, schadhafte Kupplungen, Bremsdefekte, Auswechseln von beschädigten Brettern, Federbrüche usw. Die Wagen werden sofort entsprechend angeschrieben und gemeldet, damit sie am Ablaufberg ausgeschieden und zur Wagenreparaturanlage übergeführt werden können. Die Zahl der zu reparierenden Güterwagen beträgt etwa 2 Prozent der Wageneingänge, was für die beiden Rangierbahnhöfe etwa 120 bis 150 Wagen pro Tag ausmacht. Diese Reparaturen müssen ohne Verzug ausgeführt werden, damit die zur Verfügung stehende vorgeschriebene Transportfrist nicht überschritten wird. Rationell können diese Reparaturen nur in einer besonders hierfür ausgerüsteten Anlage erfolgen, die mit Krananlagen, Transportgeräten, Spezialwerkzeugen und Ersatzteillager versehen ist. Die bestehende veraltete Wagenreparaturanlage befindet sich zwischen der Richtungsgruppe und Ausfahrgruppe des bestehenden Rangierbahnhofes Muttentz I. Eine neue Anlage wird am bisherigen Standort angelegt, wo dank der zentralen Lage zwischen beiden Rangiersystemen ausgezeichnete betriebliche Voraussetzungen vorhanden sind.

Vom Bahnhof Pratteln sind zwei neue Zufahrten zum Rangierbahnhof zu erstellen, und zwar getrennt für beide Richtungen von Stein und von Olten. Um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Pratteln derjenigen der beiden nach dem schweizerischen Mittelland führenden Linien anzugleichen, erwies es sich als notwendig, durch den Bau von Überwerfungen einen möglichst großen Teil der Kreuzungen zu eliminieren. Dies wird erreicht, indem die beiden Hauptrichtungen von und nach Basel in diesem Gebiet in verschiedenen Höhenlagen gelegt werden. Für die Richtung von Basel ergibt sich die Tieflage, die Gegenrichtung wird hingegen in Hochlage angelegt. Die Reisezuglinie wird ebenfalls in dieses System einbezogen, so daß sich die Geschwindigkeitseinschränkung von 40 km der nach der Zürcher Linie abzweigenden Personenzüge in Pratteln ausmerzen läßt. Zur Entlastung des Bahnhofes Pratteln und zur rascheren Bedienung der in Schweizerhalle ansässigen Industriefirmen wird eine neue Geleiseverbindung zwischen dem Rangierbahnhof und der Industriegeleiseanlage von Schweizerhalle erstellt.

Auf der Westseite des Rangierbahnhofes sind ebenfalls größere Änderungen und Erweiterungen der Zufahrtslinien geplant. Die eingleisige Verbindungsbahn zwischen Gellert und Rangierbahnhof wird auf Doppelspur ausgebaut. Die Güterzuglinie Güterbahn-



Für den Bau des Widerlagers Süd der Schänzliüberwerfung muß die Stammlinie (Reisezuglinie Basel-Muttenz-Pratteln) auf etwa 400 m verlegt werden; im Bild sichtbar die Vorbereitungen hiezu.

hof-Rangierbahnhof muß um etwa 3,50 m gehoben werden, damit östlich der Birs eine neue Überwerfung zur niveaufreien Kreuzung mit dem Geleise Gellert-Rangierbahnhof der Verbindungsbahn realisiert werden kann.

## DAS PROJEKT

### *Die Unterbauarbeiten*

Bei der Festlegung der Nivellette der neuen Anlage wurde in den Erdbewegungen ein Ausgleich zwischen Aushub und Auffüllung angestrebt. Die Hauptmaterialgewinnung liegt im Gebiete der Richtungsgruppe, wo das bestehende Terrain auf eine Höhe von 2 bis 3 m abgetragen wird. Dieses Material dient der Auffüllung im Bereiche der Ein- und Ausfahrgruppen sowie der Dämme der westlichen und östlichen Zufahrten zum Rangierbahnhof. Die Gesamtmaterialverschiebung beträgt rund 500 000 m<sup>3</sup>.

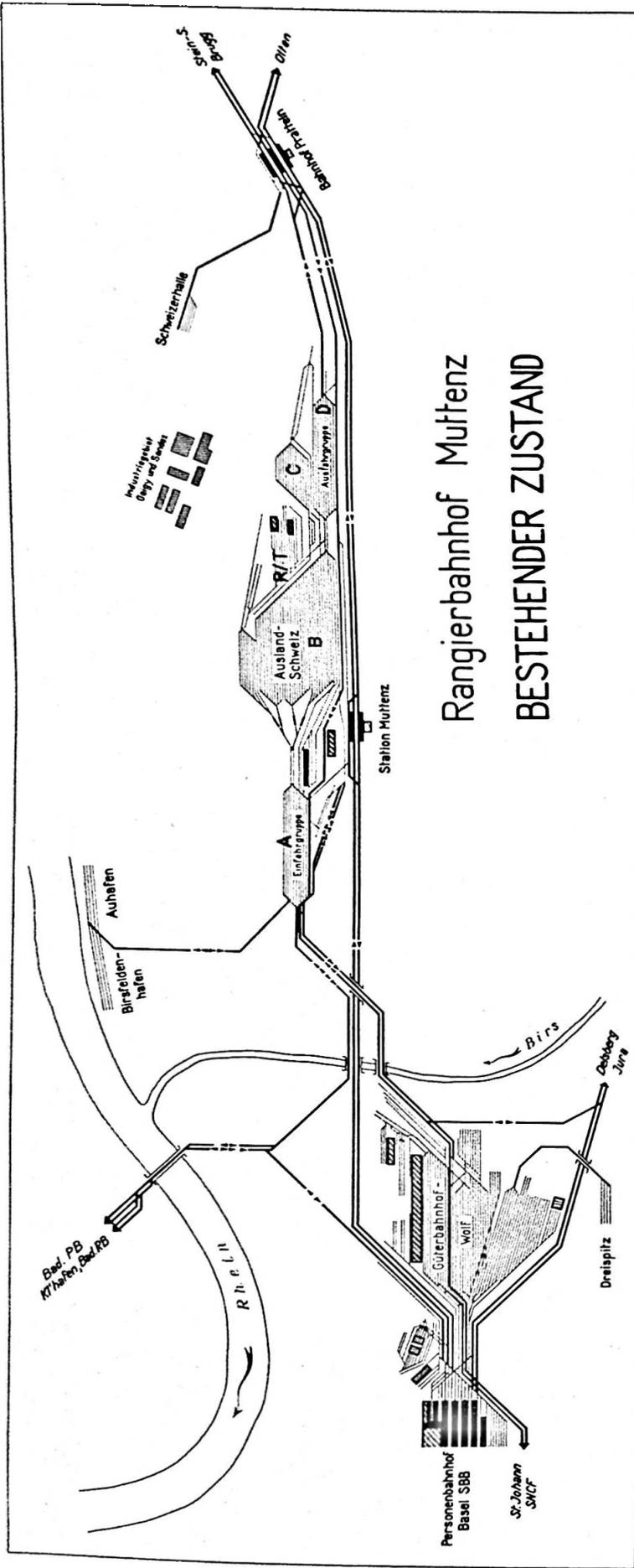
### *Die Brückenbauten*

Im Gebiet des neuen Rangierbahnhofes und seiner Zufahrtsstrecken werden insgesamt 16 neue Brückenobjekte erstellt. Nachstehend sind die wichtigsten kurz erwähnt:

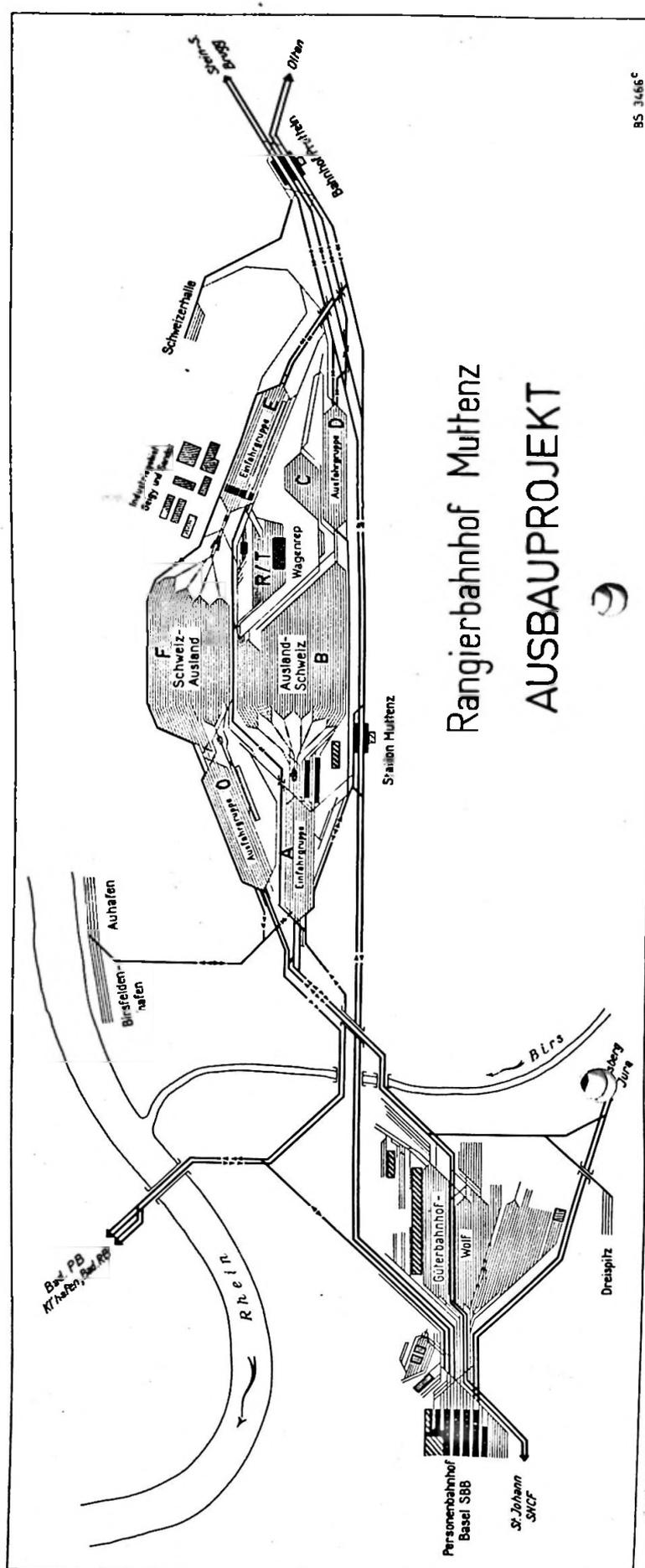
Beide bestehenden Eisenbahnbrücken über die Birs hinter dem Stadion St. Jakob werden erweitert. Die dreigeleisige nördliche Betonbrücke wird für das zweite Geleise der Verbindungsbahn Gellert-Rangierbahnhof um rund 5 m verbreitert. Damit das Bauwerk nach der Erweiterung ästhetisch befriedigt, muß es mit der bestehenden Brücke eine Einheit bilden. Die neue Brücke stimmt deshalb in ihrer äußeren Form mit der bestehenden überein. Auf Grund der Erfahrung wurde auch hier eine massive Foundation mit kastenförmigem Aufbau in Eisenbeton gewählt.

Die oberwasserseitige Birsbrücke erhält einen 3,5 m hohen Eisenbetonaufbau, damit die Nivellette der Güterlinie Güterbahnhof-Rangierbahnhof entsprechend gehoben werden kann. Die Arbeiten an dieser Brücke und die Schüttung der anschließenden Dämme bedingen eine Umleitung des Bahnverkehrs während eines Jahres. Hiefür wird eine neue Brücke zwischen den beiden bestehenden erstellt. Nach Abbruch der provisorischen Umleitung wird diese Brücke die Verlängerung des Ausziehgeleises für die in Ausführung begriffene Freiverladeanlage auf der Zeughausmatte aufnehmen.

Zwischen der Birs und dem Niveauübergang der Birsfelderstraße wird eine neue Überwerfung für die Güterlinie Güterbahnhof-Rangierbahnhof über die Stammlinie (Reisezuglinie Basel-Muttenz-Pratteln) und dem Verbindungsbahngleise Gellert-Rangierbahnhof gebaut. Dieses Objekt soll die kleinere, vor zirka 30 Jahren als Provisorium erstellte Überwerfung ersetzen. Es handelt sich um ein verhältnismäßig kompliziertes



## Rangierbahnhof Murtlenz BESTEHENDER ZUSTAND



## Rangierbahnhof Murtlenz AUSBAUPROJEKT

Bauwerk mit schwierigen Foundationen in der alten Auffüllung. Das Bauwerk wird in Eisenbeton erstellt. Über der dreigeleisigen Öffnung besteht die Brückendecke aus einem Kastenträger, über der kleinen Seitenöffnung aus einer massiven Platte.

Zur Aufhebung des Niveauüberganges der Birsfelderstraße ist eine Straßenüberführung geplant. Diese Straßenbrücke ist in Eisenbeton oder vorgespanntem Beton vorgesehen und wird vom Kanton Basel-Landschaft im Zusammenhang mit dem Nationalstraßenbau in diesem Abschnitt projektiert und unter finanzieller Beteiligung der SBB ausgeführt.

Die bestehende Grenzacherstraße-Überführung, westlich der Station Muttenz, muß über den neuen Rangierbahnhof Muttenz II verlängert werden. Mit dem Kanton wurde vereinbart, diese Brücke noch weiter bis über die Autobahn zu führen und nur nördlich davon den Anschluß an die bestehende Grenzacherstraße in der Hard herzustellen. Die Projektierung und Ausführung dieses Bauwerkes erfolgen durch die SBB, unter finanzieller Beteiligung des Kantons. Die auf Stützen im Abstand von etwa 30 m liegende Brückendecke besteht aus einem Kastenträger mit seitlichen Konsolplatten. Es werden etwa 6 m lange Brückenelemente am Boden vorgefertigt und nach dem Abbinden auf Gerüste aufgesetzt. Nach Montage einer größeren Anzahl solcher Elemente werden die Vorspannkabel eingezogen, die etwa 50 cm breiten, mit Stoßarmierungen überbrückten Fugen ausbetoniert und die Brücke vorgespannt. Die Stützen sind im Bereiche der Kiesgrube auf Pfähle fundiert, wobei die Pfählung nach durchgeführter Auffüllung vorgenommen wurde.

Der Rothausweg, welcher Muttenz mit Schweizerhalle verbindet und für die Bauarbeiten der Galerie Schweizerhalle unterbrochen wurde, erhält nördlich der Bahn, zwischen den Arealen der beiden chemischen Fabriken Sandoz und Geigy Schweizerhalle, eine vollständig neue Linienführung. Mit dieser Verlegung wird der ganze Straßenzug, auch im Abschnitt unter dem bestehenden Bahnhof, verbreitert. An diesem Bau werden sich die Gemeinde Muttenz, der Kanton und die SBB finanziell beteiligen. Die Arbeiten werden durch die Gemeinde ausgeführt.

Der Bau der drei Überwerfungen im Bereiche der östlichen Zufahrten zum Rangierbahnhof erfolgt unter sehr schwierigen Verhältnissen. Diese Bauwerke überspannen dauernd im Betrieb stehende elektrifizierte Geleise unter sehr spitzen Winkeln. Um den Bahnbetrieb während der Bauarbeiten nicht zu beeinträchtigen, war die Erstellung einer provisorischen, zu den Bauplätzen zwischen den Geleisen führenden Straßenbrücke erforderlich.

Über die Kantonsstraße Muttenz-Pratteln wird zwischen den drei bestehenden Bahnbrücken eine weitere zweigeleisige Brücke erstellt. Der Kanton hat seine finanzielle Beteiligung an diesem Bauwerk zuge-

sichert, um beidseits der Straße getrennte Fußgänger- und Radfahrerpassagen anzubringen.

Als bedeutendstes Brückenbauwerk im Bereiche des Rangierbahnhofes Muttenz II soll hier auch kurz die Galerie Schweizerhalle der Nationalstraße N 2 erwähnt werden. Sie wird nicht von den SBB, sondern vom Kanton mit Kostenbeteiligung des Bundes ausgeführt. Da der Platz zwischen dem neuen Rangierbahnhof und den Bauten der beiden Industriefirmen Sandoz und Geigy in Schweizerhalle für eine Autobahn nicht ausreicht, wird die sechsspurige Nationalstraße auf einer Länge von 1050 m unter der Geleiseanlage erstellt, was mit dem Bau einer Galerie in Eisenbeton gelöst wurde.

#### *Der Geleisebau*

Im neuen Bahnhof und in seinen Zufahrtsstrecken werden zirka 77 km Geleise und 285 Ausweichungen zu verlegen sein. Geleise und Ausweichungen, deren Isolierung für die neuen elektrischen Stellwerkanlagen unumgänglich sind, werden auf Holzschwellen gelegt, alle anderen auf Eisenschwellen. Zur Vermeidung von Schäden an den Geleisestößen ist beabsichtigt, möglichst lange Geleiseabschnitte durchgehend zu schweißen. Alle Geleise und Ausweichungen werden in ein durchgehendes Schotterbett verlegt, wofür sich ein Schotterbedarf von rund 120 000 m<sup>3</sup> ergibt.

#### *Die Hochbauten*

Die Lage der Hochbauten wird durch die betrieblichen Bedürfnisse bestimmt. Es entstehen dadurch für den Architekten zwei Schwerpunkte. Der eine liegt östlich der Grenzacherstraße-Überführung und umfaßt die Erstellung eines kombinierten Hauptstellwerk- und Dienstgebäudes, eines kleinen einstöckigen Gebäudes und den Umbau mit Renovation des alten Hauptdienstgebäudes des Rangierbahnhofes Muttenz I. Der andere Schwerpunkt ergibt sich in der Zone in und am nördlichen Rande der Reparaturgruppe westlich der Rothausstraße mit den Hochbauten der Wagenreparaturhalle, der Lokomotivremise und des Stellwerkes Ost.

Das Hauptstellwerk und das Hauptdienstgebäude West ist als zweigeschossiger Bau gedacht, mit einem siebenstöckigen, turmförmigen Aufbau, in welchem der Kommandoraum in einer Höhe von etwa 20 m untergebracht ist. Diese erhöhte Lage wurde mit Rücksicht auf die Sichtverhältnisse in die Weichenanlagen zwischen Richtungsgruppe und Ausfahrgruppe – Zugformationszone genannt – gewählt. Dieses Gebäude erhält eine neue Straßenzufahrt über eine Seitenrampe der verlängerten Grenzacherstraße-Überführung.

Das Stellwerkgebäude im Schwerpunkt Ost besteht aus einem Flachbau für die Unterbringung der Relais und der weiteren technischen Einrichtungen und einem auf der Ostseite angegliederten Turm, in dessen 5. Stockwerk in einer Höhe von etwa 16 m der Kom-

mandoraum untergebracht ist. Von hier aus soll der ganze Wagenablauf und der Bremsvorgang gesteuert werden, was eine gute Sicht in die ganze Weichenzone zwischen Einfahrgruppe und Richtungsgruppe bedingt. Dieser Faktor war ausschlaggebend für die Wahl des Standortes und die Höhe des Kommandoraumes. Als befahrbarer Zugang zu diesem Gebäude dient eine neue Unterführung unter den Geleisen der Wagenreparaturanlage.

Im Areal dieser neuen Wagenreparaturanlage ist der Bau einer 130 m langen und 30 m breiten Werkhalle vorgesehen. Auf den vier die Halle durchfahrenden Geleisen können gleichzeitig vierzig Wagen aufgestellt werden. Der größte Teil der Reparaturen läßt sich somit unter Dach ausführen.

Neben diesen Hauptprojekten werden im Gebiet der beiden Rangierbahnhöfe weitere 24 Gebäude neu erstellt, erweitert, renoviert oder umgebaut.

#### *Die Fahrleitungsanlage*

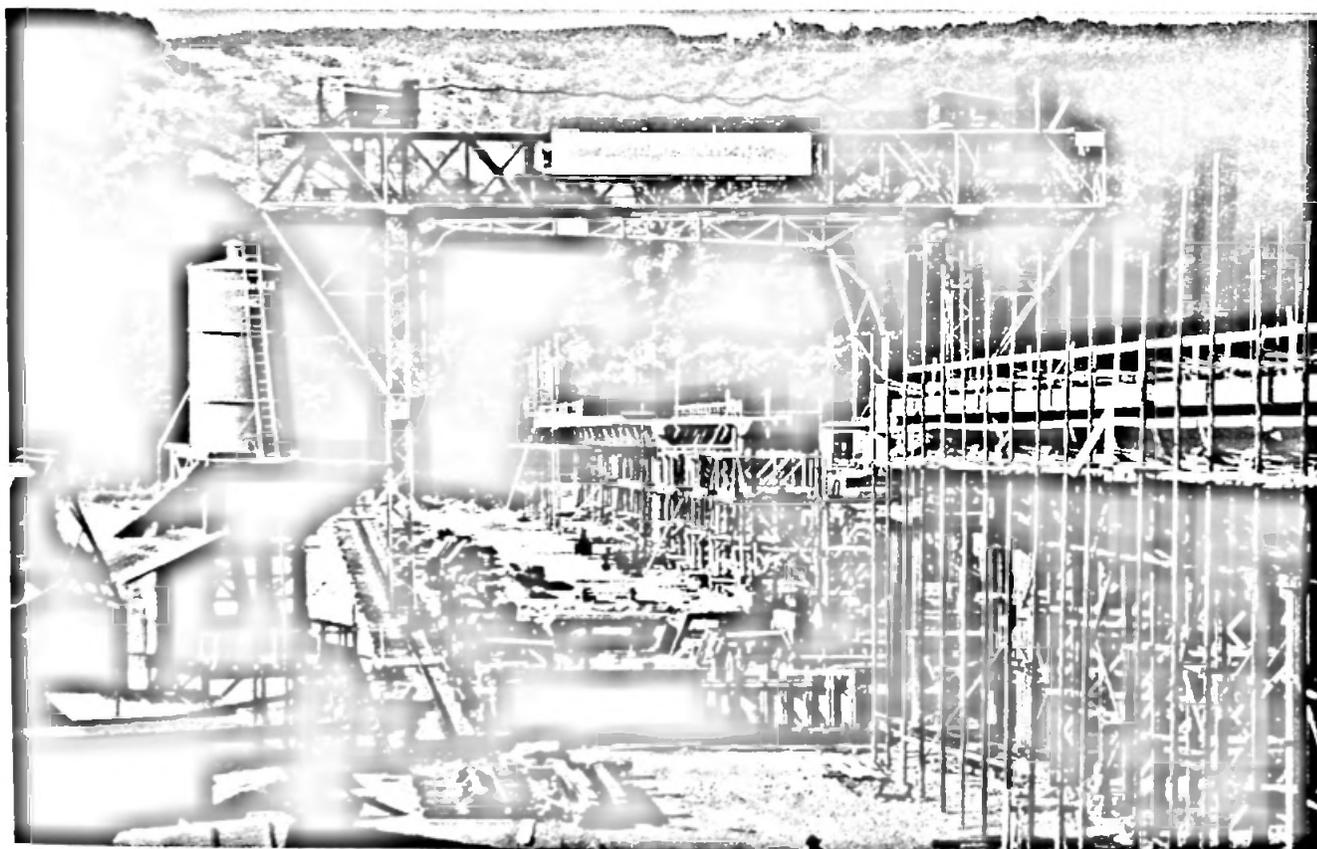
Die Basler Fahrleitungsanlagen bekommen die Energie direkt vom Unterwerk Muttenz geliefert. Für die Speisung des neuen erweiterten Rangierbahnhofes wird im Unterwerk ein neuer Speisepunktschalter eingebaut. Dieser Schalter speist über Ringleitungen und Ölschaltposten verschiedene Hörnerschaltposten. Die Ölschaltposten dienen dazu, bei Störungen einzelne

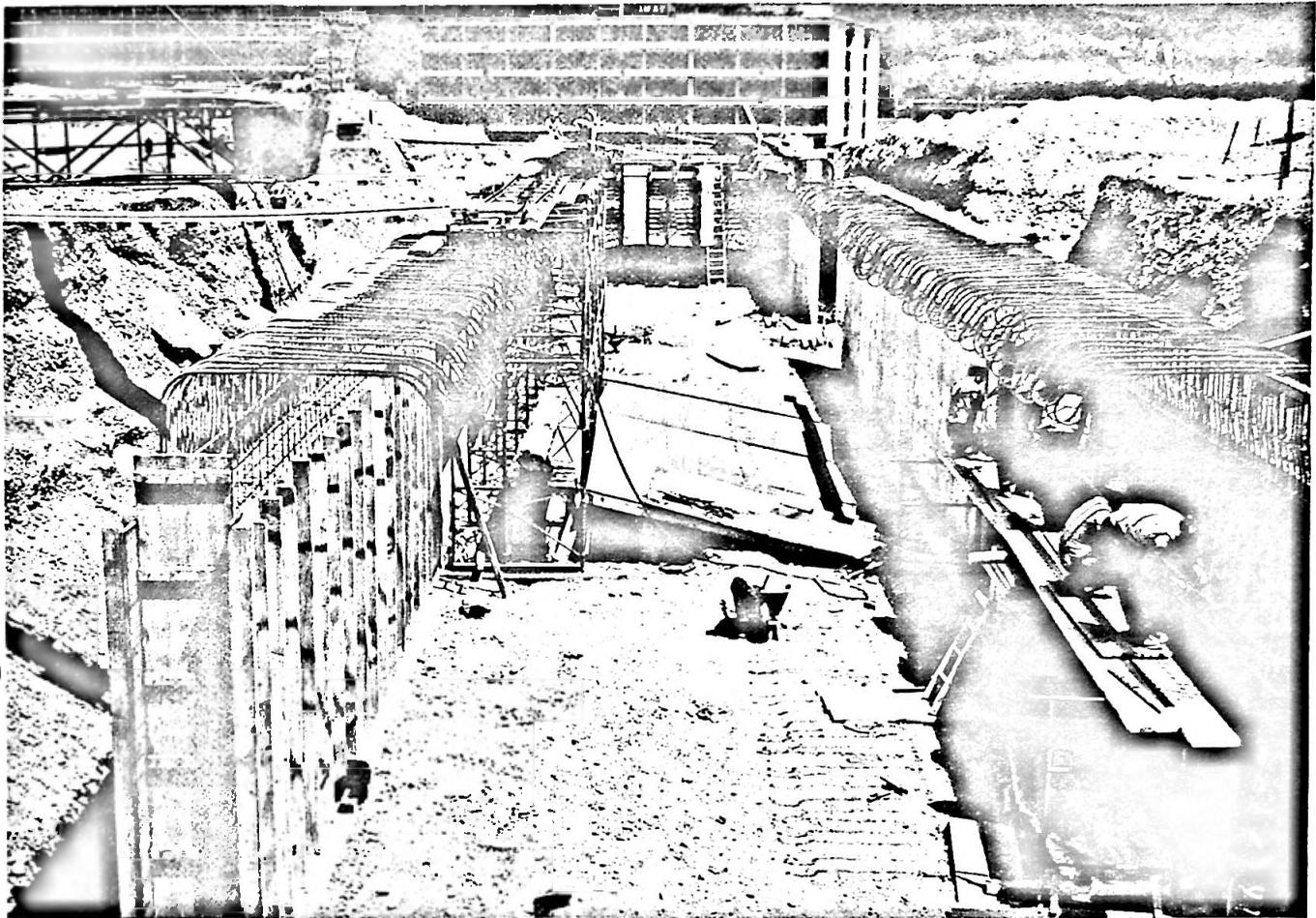
Anlagenteile elektrisch abtrennen zu können. Auch mittels der Hörnerschalter können einzelne Geleisegruppen ausgeschaltet werden. Sie haben hauptsächlich die Aufgabe, einzelne Sektoren spannungslos zu machen, um Revisionsarbeiten und gestörte Abschnitte genauer eingrenzen zu können.

Alle Öl- und Hörnerschaltposten werden mit elektrischen Antrieben ausgerüstet, da eine Handbedienung bei der weiten räumlichen Ausdehnung der Anlage untragbar wäre. Die einzelnen Schalter werden vom Hauptstellwerk West, von dem Stellwerk Ost und dem Befehlswerk Pratteln aus bedient, in welchen auf Tafeln die zu den jeweiligen Stellbezirken gehörenden Fahrleitungsanlagen zusammengefaßt sind. Jeder Fahrleitungssektor ist zudem mit einer Überstrom-Meldeeinrichtung ausgerüstet, die in Störungsfällen anspricht. Dies ermöglicht, den gestörten Leitungsteil sofort auszuschalten und gleichzeitig das Stellwerkpersonal über den Ort der Störung zu orientieren. Die Steuerorgane für die Schaltungen und die Rückmeldungen sind ebenfalls in einer Gesamttafel im Unterwerk Muttenz zusammengefaßt, so daß der diensttuende Beamte direkt vom Schaltstand des Unterwerks aus die nötigen Schaltungen ausführen kann.

Die Eisenkonstruktionen der Fahrleitungsanlage sind feuerverzinkt. Als Tragwerke werden die heute üblichen J-Joche montiert. Als Maste kommen die neuen,

Verlängerung der Grenzacherstraßen-Überführung; in der Mitte des Bildes der Vorfabrikationsplatz der 6 m langen Brückenelemente.





Unterführung der zukünftigen Wagenreparaturgeleise; im Hintergrund die Industriebauten von Schweizerhalle.

kombinierten Fahrleitungs-Beleuchtungsmaste zur Anwendung. In einer Höhe von 14 m werden Quecksilberdampf-Leuchtstofflampen montiert, die eine gute Ausleuchtung der Geleisfelder gewährleisten. Dieser Mast dient also sowohl als Träger für die Tragwerke, als auch zur Fixierung der Lichtquellen. Wenn erforderlich, können in einer Höhe von 15,5 m auch noch Speise- und Umgehungsleitungen angebracht werden.

#### *Die Sicherungsanlagen*

Im Interesse einer rationellen Betriebsführung trachtet man heute nach möglichst weitgehender Zentralisierung der Bedienungsorgane von Weichen und Signalen, selbst bei großen und langgestreckten Anlagen wie beim Rangierbahnhof Muttenz II. Solchen Einflußbereichen sind jedoch Grenzen gesetzt. Durch die Notwendigkeit des unmittelbaren Einblickes in die Wagenabläufe über die Talgeleisebremsen einerseits und den Wunsch andererseits, die zahlreichen parallel laufenden Rangierbewegungen zwischen Richtungs- und Ausfahrgruppe von Auge verfolgen zu können, sind hier die Schwerpunkte und eine Zweiteilung der

Anlage, mit quer durch die Richtungsgruppe laufender Trennlinie, gegeben. Von den zwei Stellwerken werden auch Weichengruppen gesteuert, die bis zu 1,3 km entfernt und damit der Sicht des bedienenden Wärters entzogen sind.

Die Geleisebildtechnik löst die durch Zentralisation und Fernbedienung gestellten Probleme elegant. Die in zwei bis drei Bezirke aufgeteilte Geleiseanlage eines Stellwerkes ist auf ebenso vielen Bedienungspulten schematisch dargestellt. Durch leuchtende Streifen und Punkte werden belegte Geleise (rot), Signale (rot oder grün) und Fahrstraßen (weiß) gemeldet. Mit kleinen farbigen Tasten, welche im Linienzug des Geleisebildes angeordnet sind, werden die Fahrbefehle erteilt, und zwar durch gleichzeitiges Drücken einer Start- und einer Zieltaste. Eine umfangreiche Relaisapparatur empfängt die zulässigen Aufträge und stellt die Weichen und Signale. Durch das fortlaufende Bewegen und Räumen von isolierten Geleiseabschnitten führen die Fahrzeuge die Relaisapparatur automatisch wieder in die Grundstellung zurück.

Alle Zugfahrten von und nach dem Güterbahnhof,

dem Badischen Bahnhof und dem Birsfelder Hafen werden von den Stellpulten des westlichen Hauptstellwerkes aus, unter Mitwirkung eines Befehlsbeamten, dirigiert. In gleicher Weise regelt das östliche Stellwerk die Einfahrten der Züge in den neuen Rangierbahnhof und die Ausfahrten aus dem bestehenden, beides in Abhängigkeit mit dem Nachbarbahnhof Pratteln. Im alten Rangiersystem Muttenz I verschwinden die zwei äußersten Stellwerke, zwei weitere werden in Zustimmungsabhängigkeit zu den neuen Stellwerken gebracht, während das Ablaufstellwerk seine Funktion beibehält.

Im Stellwerk Ost werden von einem besonderen Stellpult aus und durch eine Ablaufautomatik die Weichen durch Zerlegung der abrollenden Züge gesteuert. Die Richtungsdaten des Rangierzettels werden dort durch Tastendruck eingespeichert. Die ablaufenden Wagengruppen selbst stellen dann – wiederum mit Hilfe von Geleisestromkreisen – die Weichen programmgemäß.

Neben Zugsfahrten und -zerlegungen leiten die Wärter der beiden Großstellwerke das Umsetzen von Lokomotiven und Wagen, das Zusammenstellen der abgehenden Züge über Rangierfahrstraßen, ebenfalls von ihren Bedienungspulten aus. Die Fahrbefehle werden mit den sogenannten Zwergsignalen erteilt und garantieren den Verschuß aller befahrenen Weichen bis zum nächsten Halt zeigenden Signal.

Handbediente Weichen gibt es im neuen Rangierbahnhof nur am Ein- und Ausgang der für die Reparatur der Güterwagen bestimmten Geleise.

Das große Projekt ist nur sinnvoll, wenn die Sicherungsanlagen im Raume Basel – Güterbahnhof, Signalstation Gellert, Muttenz und Pratteln – durch Ergänzungen oder Neugestaltung dem neuen Betriebsablauf entsprechend angepaßt werden. Überdies wird z. B. der automatische Block auf der Reisezuglinie Muttenz-Pratteln eingeführt. Auch auf der Birsfelder Hafenbahn wird eine automatische Zugschlußmeldung nötig, und die beiden Geleise zwischen Güter- und Rangierbahnhof werden in beliebiger Richtung signalmäßig befahrbar. Schließlich bedeutet die Ausdehnung der zwischen Basel SBB und Personenbahnhof Pratteln vorhandenen Zugnummern-Meldeanlage bis nach Frenkendorf und Augst, Münchenstein und Basel Bad. Bhf. mit Einschluß des gesamten Muttenzer Rangierbahnhofes eine wichtige nachrichtentechnische Verknüpfung der Basler Bahnhofanlagen und darf als Grundlage für die mögliche Einführung der selbsttätigen Zuglenkung in diesem Raum betrachtet werden.

#### *Die Niederspannungs-, Fernmelde- und Kabelanlagen*

Zur Deckung des Energiebedarfes für Licht, Kraft und Wärme sind in den Belastungsschwerpunkten drei Transformatorstationen vorgesehen. Bei Netzausfällen können diese dieselelektrischen Notstromgrup-

pen in den Hauptdienstgebäuden Ost und West total 250 kVA liefern.

Ein Rangierbahnhof mit weitgehend zentralisierter Bedienung braucht umfangreiche Fernmeldeanlagen. Eine automatische Telephonzentrale, welche einen Bestandteil des umfassenden schweizerischen Bahntelephonnetzes bildet, vermittelt den Verkehr zwischen rund 400 Teilnehmerapparaturen. Daneben sind Wechsel- und Lautsprecherverbindungen zwischen allen betrieblich zusammenarbeitenden Dienststellen in Gebäuden und in den Geleisefeldern vorgesehen.

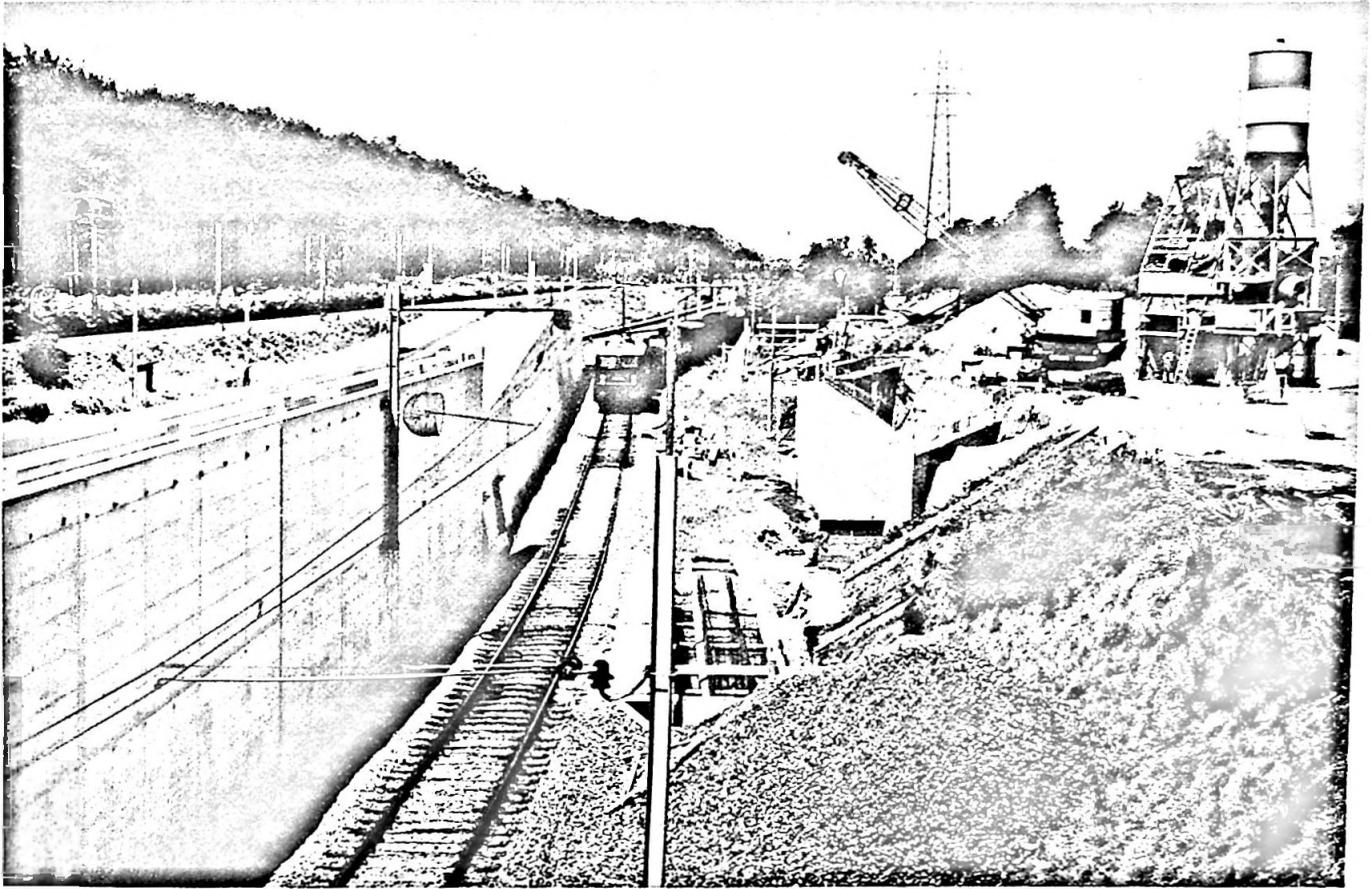
Für den Sprechverkehr mit dem Personal der Rangierdienste und andern mobilen Arbeitsgruppen werden Funkgeräte eingesetzt, welche insgesamt sieben verschiedene Netze bilden.

Neben Anschlüssen an das automatische Fernschreibnetz der Eisenbahnen wird der Rangierbahnhof auch ein internes Fernschreibnetz für die Übermittlung der Rangierzettel von der Zettelschreiberei nach den Ablaufbergstellwerken und den Hemmschuhlegern erhalten.

Zwei Rohrpostanlagen – die eine mit Ovalrohren von 145 x 70 mm, die andere mit Rundrohren von 75 mm Durchmesser – werden dem Transport von Zugbegleitpapieren, Frachtbriefen und Zolldokumenten sowie von Meldezetteln und Telegrammen dienen. Im Hauptdienstgebäude West werden die routinemäßig zu behandelnden Schriftstücke durch Aktenförderbänder von einer Dienststelle zur andern transportiert. Die ausgedehnten Niederspannungs- und Fernmeldeanlagen bedingen ein umfangreiches Kabelnetz, welches neben Rohrpost-, Wasser-, Heiz- und Druckluftleitungen in der Längsrichtung des Bahnhofes in einem zirka 3 km langen, begehbaren Leitungskanal von 2,0 auf 1,6 m verläuft.

#### GRÜNES LICHT FÜR DIE BAUAUSFÜHRUNG

Im Dezember 1961 genehmigte der Verwaltungsrat der SBB das in der vorstehenden Beschreibung näher erläuterte Projekt und bewilligte den hierfür erforderlichen Kredit von 120,5 Millionen Franken. Es ist der höchste von diesem Rat bis heute bewilligte Baukredit. Da der Rangierbahnhof Muttenz Bestandteil der Basler Bahngemeinschaft SBB/SNCF bildet, ist auch die «Société nationale des chemins de fer français» an diesem Bau beteiligt. Die Güterlinie Gellert-Rangierbahnhof gehört hingegen zur Verbindungsbahn Basel SBB-Basel Bad. Bhf. Die Kosten des doppelspurigen Ausbaues dieser Linie tragen die beiden beteiligten Verwaltungen, Deutsche Bundesbahn und SBB, im Rahmen des Verbindungsbahnvertrages. Dank umfangreichen Vorarbeiten und langjährigen Verhandlungen zur Sicherung des erforderlichen Bau-



Oben:  
Bau der ersten Überführung zwischen dem Rangierbahnhof und  
Pratteln; das linke Widerlager ist bereits fertig erstellt.

Unten:  
Autobahn-Galerie Schweizerhalle, Portal Seite Pratteln.



grundes konnte mit dem Bau im Frühjahr 1962, kurz nach der Krediterteilung durch den Verwaltungsrat der SBB, begonnen werden. An sechs verschiedenen Stellen sind die Arbeiten im vollen Gange. In einer ersten Phase werden die größeren Tiefbauarbeiten, die Brückenbauten, die Straßenverlegungen und die Erdbewegungen durchgeführt. Während der zweiten Bauphase sind vor allem die Hochbauten und Stellwerke zu erstellen. Zuletzt werden die Geleise, die Außenanlagen der Stellwerke, die Fahrleitungen und die Verständigungseinrichtungen montiert.

Schwierigkeiten beim Bau bieten vor allem die Zufahrten West und Ost mit den verschiedenen Überwerfungen und Brücken, die nur etappenweise gebaut

oder erweitert werden können, weil die bestehenden Bahnanlagen ununterbrochen in Betrieb stehen müssen. Mit Rücksicht auf die unvermeidlich lange Bauzeit dieser Knoten werden die Arbeiten dort von Anfang an stark vorangetrieben.

Als Gesamtbauzeit wurden acht Jahre genannt, was einem durchschnittlichen Bauvolumen von 15 Millionen Franken pro Jahr entspricht. Ob dieser Fahrplan eingehalten werden kann, hängt nicht zuletzt vom Beschäftigungsgrad im Baugewerbe der nächsten Jahre ab. Daß die Geschäftsleitung unserer Bundesbahnen gewillt ist, eine rasche Verwirklichung dieses Bauvorhabens herbeizuführen, zeigt der gute Fortschritt der Arbeiten im ersten verflossenen Baujahr.



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



**25 Jahre Basellandschaftliche  
Rheinhausen  
Birsfelden / Au**

STROM UND SEE  
61. Jahrgang Nr. 2  
Basel, Februar 1966

# Basler Kantonalbank

Hypotheken- und Handelsbank

Aufbewahrung und Verwaltung von **Wertschriften**  
Ausführung von **Börsenaufträgen**  
Abwicklung des **Zahlungsverkehrs im In- und Ausland**  
Gewährung von **Kontokorrent-Krediten**  
**Hypothekar-Darlehen und Baukrediten**  
Eröffnung von **Akkreditiven im In- und Ausland**  
**Geldwechsel - Reisechecks**  
Vermietung von **Schrankfächern**

Besorgung aller übrigen Bankgeschäfte zu günstigen Bedingungen

# WALO

Strassenbau

Tiefbau

Geleisebau

Industrieböden

**WALO**

**WALO**

Bauunternehmung Walo Bertschinger AG

# Strom und See

Zeitschrift für Schifffahrt und Weltverkehr. 61. Jahrgang der 1906 von Ing. Rudolf Gelpke gegründeten «Rheinquellen». Herausgeber: Schweizerische Schifffahrtsvereinigung, Basel. Redaktion: Albin Breitenmoser, Basel.

Offizielles Publikationsorgan der Rheinzentalkommission. Vereinsorgan für die Mitglieder der Schweizerischen Schifffahrtsvereinigung in Basel, des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen und des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz e. V. in Konstanz. — Adresse für redaktionelle Zuschriften und Expedition: Verlag Schifffahrt und Weltverkehr AG, Blumenrain 12, 4001 Basel, Tel. (061) 23 75 00. Inseratenannahme: Verlag Schifffahrt und Weltverkehr AG. Druck: Buchdruckerei zum Basler Berichthaus AG, Basel.

## Inhaltsverzeichnis der Festschrift

herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Direktion des Innern des Kantons Basel-Landschaft und den Hafenbehörden beider Basel

Dem Kanton Basel-Landschaft als Dank anlässlich des 25jährigen Bestehens der Hafenanlagen Birsfelden und Au	44
Regierungsrat Ernst Loeliger	Zum Geleit . . . . . 45
Regierungsrat und Nationalrat	
Alfred Schaller	Stadt und Land — mitenand . . . . . 46
E. L.	Zur Vorgeschichte . . . . . 47
Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten	48
Franz Haerri	25 Jahre Schiffs- und Güterverkehr in den basellandschaftlichen Rheinhäfen . . . . . 49
Die Vorsteher der basellandschaftlichen	Rheinhäfen — Die Basler Hafendirektoren . . . . . 54
Alfred Schaller	Ing. Oskar Bosshardt (1873—1950) . . . . . 54
Armin Aegerter	Obering. Alfred Bringolf † . . . . . 54
Ernst Merkofer	Die bauliche Entwicklung der basellandschaftlichen Rheinhäfen . . . . . 57
Werner Mangold	Die Mineralölprodukte — Rückgrat der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen . . . . . 60
Albin Breitenmoser	Vom Plan zur Wirklichkeit . . . . . 63
Ernst Schneider	Birsfelden gestern — heute — morgen . . . . . 68
Dr. Walter Müller	Das basellandschaftliche Rheinschiffahrtsrecht . . . . . 69
	Die allgemeine Lage in der internationalen Rheinschiffahrt . . . . . 74
	Kurznachrichten . . . . . 80
	1965 unter Schweizer Flagge in Fahrt gesetzte Rheinschiffe . . . . . 80
	Rheinhafenverkehr beider Basel im Jahre 1966 (1965) in t . . . . . 81
	Rheinpegelstände im Januar 1966 . . . . . 81
	Die schweizerische Rheinflotte am 1. Januar 1966 . . . . . 82

## Schweizerische Treuhandgesellschaft

Société Anonyme  
Fiduciaire Suisse

4002 Basel, Freie Strasse 90, Telephone 061-24 18 10, Zürich-Genf-Lausanne

Revisionen im kaufmännischen und betrieblichen Rechnungswesen Bilanz-, Wirtschafts- und Steuerberatung	Organisation von Finanz- und Betriebsbuchhaltungen Juristische Konsultationen, Sekretariate von Wirtschaftsverbänden	Beratung über versicherungsmathematische Probleme, insbesondere auf dem Gebiet der Personalfürsorge
---	---	---

**Tochtergesellschaften:** Paris, Grenoble, Mailand, Rom und Barcelona

*Dem Kanton Basel-Landschaft als Dank  
anlässlich des 25jährigen Bestehens der Hafenanlagen Birsfelden und Au.*

Im Jahre 1868 haben Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, die Niederlande und Preussen durch Unterzeichnung der Mannheimer Akte den Willen bekundet, den Fahrzeugen aller Nationen der «Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel in das offene Meer» kein Hindernis entgegenzulegen und volle Freiheit einzuräumen. Basel war im damaligen Gedankenkreis der zwangsläufige Endpunkt der Schiffahrt, weil die 1226 gebaute Rheinbrücke als Riegel aus Holz und Stein der Schiffahrt den Weg versperrte.

Heute noch bildet Basel im Blickfeld der völkerrechtlichen Ausdehnung des konventionellen Rheines die obere Abgrenzung. Das tatsächliche Strombild von Basel hat sich jedoch seit mehr als zwei Jahrzehnten grundlegend gewandelt. Vertreter einer älteren Generation vermögen sich noch daran zu erinnern, wie vor dem Ersten Weltkrieg vereinzelte Flösse, gebildet aus Stammholz, vom Hotzenwald den Rhein hinunter gesteuert wurden, als letzte Zeugen einer einst schiffbaren Wasserstrasse. Wenn heute der Fremde von der Pfalz des Basler Münsters den Blick nach der Dreiländerecke richtet, so wird er Schiff um Schiff unter der Flagge aller Rheinuferstaaten erkennen, die mit viel Geschick durch die Mittlere Rheinbrücke vorstossend den Weg stromaufwärts nehmen.

Ein neuzeitlicher Schiffsbetrieb ist undenkbar ohne leistungsfähige Hafenanlagen, und der Beweis, dass Umschlagseinrichtungen den Wasserverkehr zu fördern vermögen, ist durch den Unternehmungsgeist, welchen Behörden und Volk des Kantons Basel-Landschaft vor mehr als 25 Jahren an den Tag gelegt haben, einmal mehr erbracht worden. Die bedeutsame Steigerung der über den Rhein nach der Schweiz verschifften Gütermengen wäre nie möglich gewesen, wenn die grosszügig geplanten Anlagen von Birsfelden und im Auhafen in der unmittelbaren Nachkriegszeit nicht zur Verfügung gestanden wären.

Hiefür schulden die Schiffahrttreibenden, die Hafensiedler und ein weiter Kreis von Verladern den Vertretern der Behörden des Kantons Basel-Landschaft und allen Persönlichkeiten, die sich für die gute Sache während all den Jahren eingesetzt haben, aufrichtigen Dank.

Aus voller Überzeugung dürfen wir bekunden: Der Kanton Basel-Landschaft hat sich um die schweizerische Rheinschiffahrt wohl verdient gemacht. Unser Wunsch geht dahin, dass auch in Zukunft, allen Fährnissen zum Trotz, die Häfen der beiden Basel ihre Stellung zum Nutzen unseres Landes behalten und festigen können.

Im Namen der Schweizerischen Schiffahrtsvereinigung:

*N. Jaquet*  
N. Jaquet





## Zum Geleit

Es war am 19. März 1941, als das erste Schiff, M/S «Express 105» des Haniel-Konzerns, mit ca. 250 Tonnen Kohle in Birsfelden zum Löschen anlegte und damit den Schiffsverkehr zu den neuerstellten basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen eröffnete. Für die Initianten und Schöpfer muss es ein eigenartiges Gefühl gewesen sein, in einem Augenblick den Hafenbetrieb aufzunehmen, da ringsum unerbittlich der Weltkrieg tobte und die zukünftige Entwicklung noch vollständig im dunkeln lag. Fast beschwörend, aber doch von gewisser Zuversicht erfüllt, muten uns heute die im ersten Geschäftsbericht 1941/42 veröffentlichten Worte an:

«Unsere Hafenanlagen sind nicht für den Krieg, sondern für den Frieden gebaut. Möge ein gütiges Geschick diesen ersehnten Frieden bald bringen, damit die friedliche und aufbauende Zusammenarbeit der Völker wieder einsetzen kann. Dann werden die basellandschaftlichen Hafenanlagen die ihnen zugedachte Aufgabe zum Segen unserer engeren Heimat und zum Wohle des ganzen Landes noch besser erfüllen können.»

Dieses Jahr nun feiern die basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen das Jubiläum ihres 25jährigen Bestehens. Aus dem schwächlichen Bäumchen ist ein kräftiger Baum, aus kleinen Anfängen ein mächtiges, blühendes Unternehmen geworden, dessen wirtschaftliche Bedeutung für unseren Kanton, aber auch für die ganze Schweiz, kaum mehr wegdenken ist. Die in das Unternehmen gesetzten Erwartungen sind nicht nur erfüllt, nein, sie sind in einem nie geahnten Masse übertroffen worden.

Es ziemt sich deshalb, heute all derer in Dankbarkeit zu gedenken, die durch ihren Wagemut dazu beigetragen haben, das Werk zu planen und zu schaffen. Dank gebührt den baselstädtischen Behörden für ihre Bereitschaft zu enger Zusammenarbeit, einer Zusammenarbeit, die durch die Tätigkeit des Rheinschiffahrtsamtes Basel, das vertragsgemäss die Geschäftsführung der Rheinhäfen beider Basel ausübt, aufs schönste veranschaulicht wird. In den Dank einzuschliessen sind alle Hafensiedler, ohne deren Unternehmergeist die Anlagen nicht voll ausgenützt wären, die Zollbeamten, die stets für eine rasche Abfertigung und vernünftige Auslegung der Bestimmungen sorgten, die Bahnbeamten, dank deren Einsatz die Warenabfuhr fast immer reibungslos erfolgte, und die zahlreichen ungenannten Helfer, die zur guten, auf Sicherheit bedachten Abwicklung des Umschlages beigetragen haben.

Möge trotz einiger den Wirtschaftshimmel verdunkelnder Wolken den basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen weiterhin eine gedeihliche Entwicklung beschieden sein!

Ernst Loeliger, Regierungsrat

Vorsteher der basellandschaftlichen Rheinhäfen

# Stadt und Land – miteinander!

Von Alfred Schaller, Regierungsrat und Nationalrat, Basel

25 Jahre Schifffahrt zu den Rheinhäfen Au-Birsfelden geben Anlass zu einem Jubiläum, einem festlichen Tag. Für eine beachtliche Zahl der Festgäste wird das freudige Feiern mit Erinnerungen garniert sein. Der Rückblick reicht nicht nur 25 Jahre zurück, sondern um ein gutes Jahrzehnt weiter. Der Eröffnung der Schifffahrt gingen ja der Entschluss zum Hafenbau, die Planung, die Vorbereitung der Beschlüsse des Landrates, die Volksabstimmung und die Erstellungsarbeiten voran. Die eigentliche Realisierungsphase fiel in die Kriegswirren. Schwierige Aufgabe in schwerer Zeit!

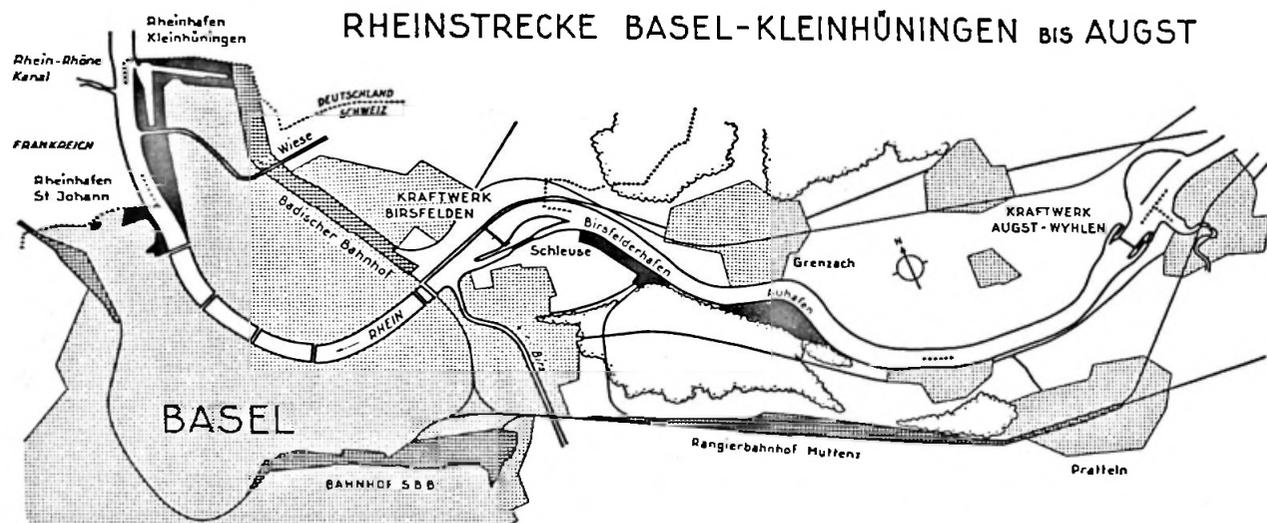
In der Rückschau tritt als besonders erfreuliche Tatsache hervor, dass das von Baselland souverän an die Hand genommene Werk der Errichtung eigener Hafenanlagen von Basel-Stadt nie als missliebige Konkurrenz gewertet wurde oder sonstwie auf unbehagliche Gefühle stiess. Den Basler Schifffahrtskreisen war bewusst, dass die Erweiterungsmöglichkeiten der Hafenanlagen auf städtischem Gebiet eng begrenzt waren. Andererseits entwickelte sich der Rheinverkehr nach der Schweiz in der Zeit zwischen den zwei Weltkriegen in ungeahnter Weise. Die Weiterführung der Schifffahrt in die Landschaft oberhalb Basel konnte der Entwicklung des Rheinverkehrs nur dienlich sein. Niemand empfand die nasse Grenze zwischen den beiden Halbkantonen als Erschwernis für die Ausdehnung der Schifffahrt und die Mehrung der Umschlags- und Lagereinrichtungen.

Die Baselbieter ihrerseits versteiften sich nicht auf das Alleine- oder gar Bessermachen. Sie holten sich nicht nur den städtischen Hafenaufbauer als Projektverfasser und Bauleiter. Um ganz gut gerüstet zu sein, verpflichteten sie sich fast von Anfang an in der Person des durch eine gute schiffische Schulung gezogenen Anwaltes Dr. Peter Zschokke einen versierten Berater für die juristischen und kommerziellen Belange. Zehn Jahre lang, von 1936 bis zu seiner Wahl in den baselstädtischen Regierungsrat Anno 1946, versah Zschokke diese Aufgabe mit Umsicht und Tatkraft.

Die Bewährung des guten Einverständnisses zwischen Land und Stadt wurde natürlich mit der Aufnahme des Be-

triebs so richtig aktuell. Der Hafenumschlag in Au/Birsfelden war anfänglich gering. Aber es stellten sich doch mit Deutlichkeit die Probleme einer rationellen Verwaltung, der Besiedlung, der Verkehrsregelung auf dem Strom, des Anschlusses an Eisenbahn und Strasse, der Tarifgestaltung usw. Frühzeitig erkannte der damalige Direktor des Innern, Regierungsrat Dr. Hugo Gschwind, die sich aufdrängende Lösung: Enge Zusammenarbeit mit Basel-Stadt. Schliesslich besass die «Stadt» bereits eine gut aufgebaute Behörden- und Verwaltungsorganisation und viel Erfahrung im Schifffahrts- und Hafenbetrieb. So nahm denn der Baselbieter Magistrat Kontakt auf mit dem Schreibenden, zu jener Zeit Direktor des Rheinschiffahrtsamtes Basel-Stadt. Wir haben uns die Sache nicht leicht gemacht. In tagelangen Unterredungen, die letzte in der kühlen Höhe der Farnsburg, konzipierten wir das Statut der Kooperation beider Basel in der Rheinschifffahrt und in der Hafenwirtschaft. Grundidee war eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Mittel hierzu: eine gemeinsame Verwaltung unter Wahrung der Parität, Ausschluss der Konkurrenz unter den Häfen, gemeinsame Schifffahrtspolitik. Wichtig schien auch die örtliche Umschreibung des gemeinsamen Aktivitätsbereiches. Wir kamen auf den seither eingebürgerten Begriff der «Rheinhäfen beider Basel» und begossen das Kind mit Wein aus den Reben von Muttens. So entstand der Entwurf des auf Seite 48 abgedruckten Staatsvertrags zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten.

Der Vertrag musste natürlich von den kantonalen Parlamenten genehmigt werden. Ich erinnere mich gut, dass dank der begeisterten Mithilfe von Regierungsrat Gustav Wenk, damals Vorsteher der Schifffahrtsdirektion, die psychologische Vorbereitung der Gemüter in Basel-Stadt leichter war als in der Landschaft. Dr. Gschwind hat seine ganze Überredungskunst und seine grosse Überzeugungskraft spielen lassen müssen, um die vorbereitende Kommission des Landrates zu einem Ja zu gewinnen. Begreiflich, die «gemeinsame Verwaltung» personifizierte sich im Rheinschiffahrtsamt Basel-STADT. Das war eine etwas



harte Nuss für einige Landräte. Der Vertrag kam jedoch in Liestal wie in Basel gut unter Dach. Er trat am 1. Juli 1946 in Kraft und ist seitdem unverändert und aufrecht in Geltung geblieben und hat in den bald zwanzig Jahren seiner Geltung beiden Kantonen Nutzen gebracht.

Die Zusammenarbeit lebte sich auf der Grundlage der Vereinbarung gut ein. Dass ein Funktionär des Kantons Basel-Stadt die Hafenanlagen von Baselland vor einer landrätlichen Kommission vertreten musste, ergab gelegentlich etwas eigenartige Situationen. Der erste Präsident der Rheinhafenkommission, Dr. Karl von Blarer,

schloss denn auch nie die Sitzung, ohne dass er dem Schreiber dieser Zeilen mit auf den Weg gab, er sei nur mit Verdacht entlassen... Trotzdem können wir alle mit Stolz und Freude festhalten, dass die gute Zusammenarbeit sich gelohnt hat. Die basellandschaftlichen Hafenanlagen sind heute ein kraftvolles Glied in der Kette der Stromhäfen. Und Basel-Stadt ist stolz darauf, nach Kräften zum Erfolg beigetragen zu haben. Wir wollen – den drohenden Wolken zum Trotz – das mit gemeinsamen Kräften Geschaffene halten, mehren und stärken.

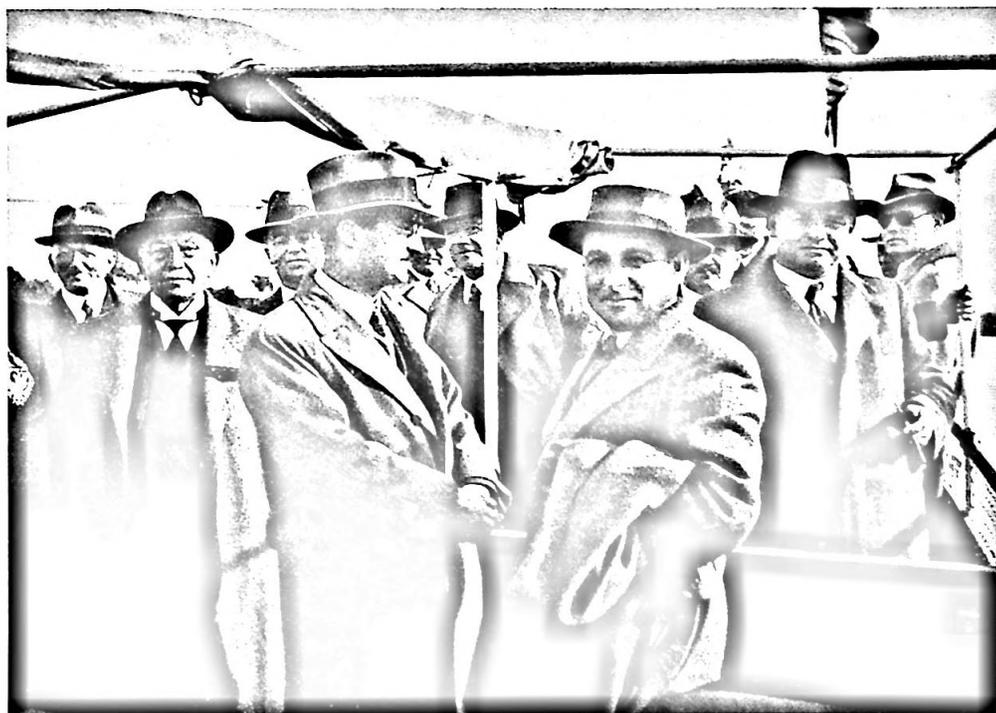
## Zur Vorgeschichte

In einem im Jahre 1910 ausgearbeiteten Gutachten über die Erstellung von Hafenanlagen in Basel schrieb Ingenieur Rudolf Gelpke, der Pionier der schweizerischen Rheinschiffahrt, dass vom Verkehrsstandpunkt aus auch das ausgedehnte Areal des Sternenfeldes in Birsfelden sich für eine Hafenanlage sehr gut eignen würde. Während in Basel das Projekt Gelpkes bald Wirklichkeit wurde, dauerte es in Baselland bis zum Jahre 1918, als man beim Studium der Pläne über den Bau eines Kraftwerkes bei Birsfelden den Gedanken der Errichtung eines basellandschaftlichen Rheinhafens wieder aufgriff. Mit Landratsbeschluss vom 10. Januar 1918 wurde die Kantonbank beauftragt, als Treuhänderin des Kantons Landparzellen auf dem Sternenfeld Birsfelden und in der Au als vorsorgliche Massnahme für den Bau eines Kraftwerkes und eines eventuellen Rheinhafens zu erwerben.

Der durch die Weltwirtschaftskrise 1929 ausgelöste Tiefstand industrieller Tätigkeit, verbunden mit einer katastrophalen Arbeitslosigkeit, bewirkte, dass die Idee der

Erstellung von Hafenanlagen, als Mittel der Arbeitsbeschaffung, den Vorrang erhielt. Im Jahre 1932 wurde Ingenieur O. Bosshardt, der Erbauer der Hafenanlagen in Basel, beauftragt, eine Projektstudie über eine basellandschaftliche Hafenanlage unter Ausnützung der natürlichen Ufer auszuarbeiten. Die Herren Dr. N. Jaquet von der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft und L. Groschupf von der Lloyd AG, die als Begutachter zugezogen worden waren, kamen zum Schlusse, dass das vorgelegte Projekt vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus gesehen befürwortet werden könne. Am 2. April 1936 wurde ein Gesuch um Beitragsleistung an den als Notstandsprojekt vorgesehenen Rheinhafenbau beim Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement eingereicht. Das Bauvorhaben stiess in der Region nicht auf eitel Zustimmung. Vor allem Naturschutzkreise erhoben Einspruch, weil sie eine Verunstaltung des Rheinufer und eine Beeinträchtigung der für die Stadt Basel notwendigen Grünfläche befürchteten. In der Abstimmung vom

1936/37: Landrat und Regierungsrat von Basel-Landschaft besichtigen das für den Hafenaufbau vorgesehene Gelände und führen bei einer gemeinsamen Rheinfahrt ihre Gespräche über die allenfalls zu erwartende Verkehrsentwicklung. – Von links nach rechts erkennen wir: die Regierungsräte Mosimann und Seiler, Ing. Bosshardt, Landrat Berger im Gespräch mit Regierungsrat Gschwind, Ing. Hegner, hinter ihm mit Basenmütze Dr. Karl von Blarer, Landrat Hänggi und Dr. Peter Zschokke, der zusammen mit Regierungsrat Seiler in einem Fiat 200 den Werbefeldzug anlässlich der Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft führte.



6. Dezember 1936 bekannte sich jedoch das Baselbieter-volk mit 13 141 Ja gegenüber 871 Nein eindeutig zur Erstellung der Hafenanlagen.

Im Jahre 1937 wurde mit dem Bau, der umfangreiche Erd-, Böschungs- und Betonarbeiten erforderte, durch die Firma Schafir & Mugglin, Bauunternehmung in Liestal, begonnen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 schied die Beendigung der Arbeiten und die Inbetriebnahme der Hafenanlagen in weite Ferne zu rücken. Der Regierungsrat stellte sich jedoch auf den Standpunkt, dass der Bau unverzagt weitergeführt und beendet werden müsse, damit bei Kriegsende eine betriebsbereite Rheinhafenanlage zur Verfügung stehe. Die Arbeiten konnten trotz Verzögerungen soweit gefördert werden, dass im Juni 1940 auf dem Schienenweg die ersten Kohlen- und Brikettsendungen im Rheinhafen Birsfelden eintrafen. Der Schiffsverkehr rheinaufwärts bis Basel war infolge der kriegerischen Ereignisse am Mittel- und Unterrhein schon anfangs des Jahres vollständig zum Erliegen gekommen. Am 14. Februar 1941 erfolgte die grundbuchliche Eintragung der ersten Baurechtsverträge für eine Fläche von 80 682 m<sup>2</sup>, und zwar mit sieben Hafensiedlern, nämlich der Birs Kohlenlager AG, der Noba Rheinlager AG, der Lloyd AG, der Briket-Umschlags- und Transport AG, der

Rheinumschlag Schweizerhalle AG, der Tankreederei AG und der Avia AG.

Schon am 7. Oktober 1942 unterbreitete Ingenieur Bosshardt, der Ersteller der Anlagen, die detaillierte Schlussabrechnung. Die Baukosten beliefen sich auf Fr. 5 630 225.80 und überschritten den Voranschlag von Fr. 4 900 000.— um Fr. 730 225.80. Die Ursache der Budgetüberschreitung war einerseits die Folge verschiedener Bauerweiterungen, andererseits eine Folge zahlreicher Kostensteigerungen infolge der Entwertung des Schweizerfrankens Anno 1936.

Der 19. März 1941, der Tag, an welchem das erste Schiff, M/S «Express 105» des Haniel-Konzerns, mit einer Kohlenladung in Birsfelden zum Löschen anlegte und damit den Güterumschlag vom Wasser aufs Land und umgekehrt eröffnete, darf als eigentlicher Geburtstag der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen angesprochen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen verlieh dem durch die baselstädtischen Rheinhäfen eingeleiteten und entwickelten Güterverkehr auf dem Rhein weiteren Auftrieb. Sie bewirkte eine Ausweitung und Zunahme des Schiffsverkehrs und des Güterumschlags, die im Laufe von 25 Jahren einen ungeahnten Umfang erreichen sollten!

E. L.

## Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten

vom 21./18. Juni 1946

Im Bestreben, die im wesentlichen gleichliegenden Interessen der beiden Kantone an der Förderung der Rheinschiffahrt und an einem wirtschaftlichen Betrieb der Hafenanlagen durch eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit gemeinsam zu wahren, treffen die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Landrat des Kantons Basel-Landschaft und den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, folgende Vereinbarung:

I. In allen wichtigen, gemeinsame Interessen berührenden Fragen der Rheinschiffahrt konsultieren sich die zuständigen Behörden der beiden Kantone gegenseitig in der Meinung, dass nach aussen, d. h. gegenüber Behörden und Verwaltungen des Bundes und des Auslandes usw., nach Möglichkeit eine gleiche Stellungnahme erfolgt.

II. Die Hafenanlagen der beiden Kantone (St. Johann, Kleinhüningen und Klybeck auf baselstädtischem Gebiet; Au und Birsfelden auf basellandschaftlichem Gebiet) werden unter Wahrung ihrer finanziellen Autonomie als betriebliche Einheit betrachtet. Sie werden nach dem Grundsatz einer grösstmöglichen Parität verwaltet.

Zur Erreichung dieser Parität verpflichten sich die beiden Kantone, von jeder Massnahme abzusehen, welche direkt oder indirekt eine Konkurrenzierung der Hafenanlagen des andern Kantons bezweckt. Dabei besteht Einigkeit darüber, dass die Bestrebungen zur Besiedlung der Hafenanlagen nicht als Konkurrenz aufgefasst werden.

Die beiden Kantone verpflichten sich im besonderen, die Tarife im Verkehr nach und von ihren Häfen im Sinne der Parität zu gestalten. Es besteht die Meinung, dass kein Kanton mit den Schweizerischen Bundesbahnen, mit Schiffahrtsgesellschaften oder mit andern Verkehrsunternehmungen Tarifabkommen zum Nachteil der Häfen des andern Kantons abschliesst.

Die beiden Kantone erheben die gleichen Hafengebühren. Ober ausserordentlicherweise gewährte Ausnahmen bzw. Rabatte orientieren sie sich gegenseitig umgehend. Im internen Schiffsverkehr zwischen den Häfen der beiden Kantone werden keine Hafengebühren verrechnet. Erhebungsberechtigt ist jener Kanton, auf dessen Gebiete erstmals der Umschlag vom Schiff auf das Ufer oder umgekehrt erfolgt. — Für allfällige andere Gebühren, wie Liegegelder usw., die im Bereiche der Hafenanlagen erhoben werden, findet ebenfalls eine Verständigung nach dem Grundsatz der Parität statt.

Die beiden Kantone verpflichten sich, auch in bezug auf das Zollregime ihrer Häfen den Grundsatz der Parität zu wahren und zu keinen Änderungen des Zollregimes Hand zu bieten, welche eine Verletzung der hafenwirtschaftlichen Interessen des andern Kantons bewirken müssen.

Die beiden Kantone sind bestrebt, den Grundsatz der Parität nach Möglichkeit auch bei der Gestaltung der Lohnverhältnisse der in ihren Hafenanlagen beschäftigten Arbeiter und Angestellten anzuwenden in der Mei-

nung, dass zum Beispiel beim Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen die Arbeiter und Angestellten beider Kantone in gleicher Weise in die Abmachungen einbezogen werden.

III. Zur Dokumentation des Willens zur Parität und zur Zusammenarbeit in der Verwaltung der Hafenanlagen der beiden Kantone wird für die Gesamtheit der Anlagen die Bezeichnung «Rheinhäfen beider Basel»



Nichts könnte im Alltagsverkehr der engen Zusammenarbeit der Verwaltungsorgane in den Rheinhäfen beider Basel besser Ausdruck geben als der Name des Hafenbootes des Rheinschiffahrtsamtes Basel. Photo Strom und See

eingeführt. Sie soll verwendet werden, sobald gemeinsame Interessen zu vertreten sind, insbesondere in der Propaganda.

Für die Rheinhäfen beider Basel wird eine gemeinsame Statistik über den Schiffs-, Bahn- und Strassenverkehr nach den Vorschriften der Rheinzentralkommission und dem bereits bestehenden Schema der Hafenanlagen von Basel-Stadt geführt. Aus der Statistik müssen die betriebswirtschaftlich wichtigen Elemente jeder einzelnen Hafenanlage ersehen werden können.

IV. Zur Herbeiführung einer möglichst engen Zusammenarbeit in betrieblichen Fragen des Schiffs- und Hafenverkehrs werden sich die beiden Kantone über die gemeinsame Durchführung der Strompolizei, des Wahrschaulendienstes, des Hafensignaldienstes usw., notwendigen Falles im Benehmen mit den zuständigen eidgenössischen Behörden, verständigen. Der Kanton Basel-Landschaft erlässt eine Hafenanordnung, welche mit der baselstädtischen Hafenanordnung übereinstimmt, soweit nicht lokale Verhältnisse andere Vorschriften erfordern. Im besonderen soll das Verfahren über die An- und Abmeldung der Schiffe in den Häfen der beiden Kantone einheitlich gestaltet werden.

V. Zur Sicherung einer möglichst engen Koordination in der Vertretung der Schiffsinteressen der beiden Kantone und zur Wahrung der gleichen Grundsätze in der Verwaltung der Hafenanlagen überträgt der Kanton Basel-Landschaft mit Zustimmung des Kantons Basel-Stadt dem Rheinschiffahrtsamt Basel die Bearbeitung der den Kanton Basel-Landschaft berührenden Fragen der Rheinschiffahrt und die Direktion der Hafenanlagen Au/Birsfelden. Dabei besteht die Meinung, dass das Rheinschiffahrtsamt in bezug auf seine Tätigkeit im Interesse des Kantons Basel-Landschaft nur dessen Behörden unterstellt bzw. verantwortlich ist. Direkte vorgesetzte Behörde ist die Direktion des Innern.

Im besonderen hat das Rheinschiffahrtsamt die ihm von den zuständigen Behörden des Kantons Basel-Landschaft zur Berichterstattung oder Begutachtung vorgelegten, mit der Rheinschiffahrt in Zusammenhang stehenden Geschäfte zu bearbeiten, von sich aus Anregungen und Vorschläge in Schiffsfragen zu machen, bei Verhandlungen über Schiffsfragen zusammen mit den Behörden des Kantons Basel-Landschaft oder auf deren Anordnung allein die basellandschaftlichen Interessen zu vertreten, die Aufsicht über die Innehaltung der internationalen und eidgenössischen Schiffsvorschriften auszuüben usw. Als Geschäfte der Hafendirektion

liegen dem Rheinschiffahrtsamt insbesondere ob die Aufsicht über die Betriebsführung der basellandschaftlichen Hafenanlagen, die Sicherung der betrieblichen Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen, der Zollverwaltung, dem Kanton Basel-Stadt und den Hafensiedlern, die Hafenpolizei, die Aufsicht über die Innehaltung der Verträge mit den Hafensiedlern und in Zusammenarbeit mit der Direktion des Innern die Vorbereitung neuer Verträge, der Rechnungsabschluss, die jährliche Berichterstattung an die kantonale Regierung, die eidgenössischen Behörden und die Rheinzentralkommission. Ferner überwacht das Rheinschiffahrtsamt die Durchführung der Tarifabkommen. Im Auftrag der beiden Kantone führt das Rheinschiffahrtsamt die gemeinsame Statistik und besorgt die Propaganda für die «Rheinhäfen beider Basel».

Sieht sich der Kanton Basel-Landschaft veranlasst, für den Betrieb der Rheinhäfen Birsfelden/Au eigenes Personal einzustellen, so erhält dieses den Status von Beamten bzw. Angestellten des Kantons Basel-Landschaft, ist aber administrativ dem Rheinschiffahrtsamt Basel unterstellt. Die Rechnungsführung und die Rechnungsablage für die Rheinhäfen der beiden Kantone erfolgen getrennt.

VI. Der Kanton Basel-Landschaft entschädigt den Kanton Basel-Stadt für die Inanspruchnahme der Dienste des Rheinschiffahrtsamtes auf Ende jeden Jahres gemäss einer besonderen Abmachung.

VII. Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 1946 in Kraft. Sie ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann von jeder der beiden Kantonsregierungen gekündigt werden; die Kündigung hat wenigstens drei Monate im voraus schriftlich zu erfolgen.

VIII. Vom Abschluss der Vereinbarung ist den eidgenössischen Behörden sowie den übrigen interessierten Kreisen Mitteilung zu machen.

Liestal, den 21. Juni 1946.

Für den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft:  
Der Präsident: J. Mosimann

Basel, den 18. Juni 1946.

Für den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt:  
Der Präsident: Dr. C. Peter

## 25 Jahre Schiffs- und Güterverkehr in den basellandschaftlichen Rheinhäfen

Von Franz Haerri, Leiter des Hafensbüros Baselland des Rheinschiffahrtsamtes, Birsfelden

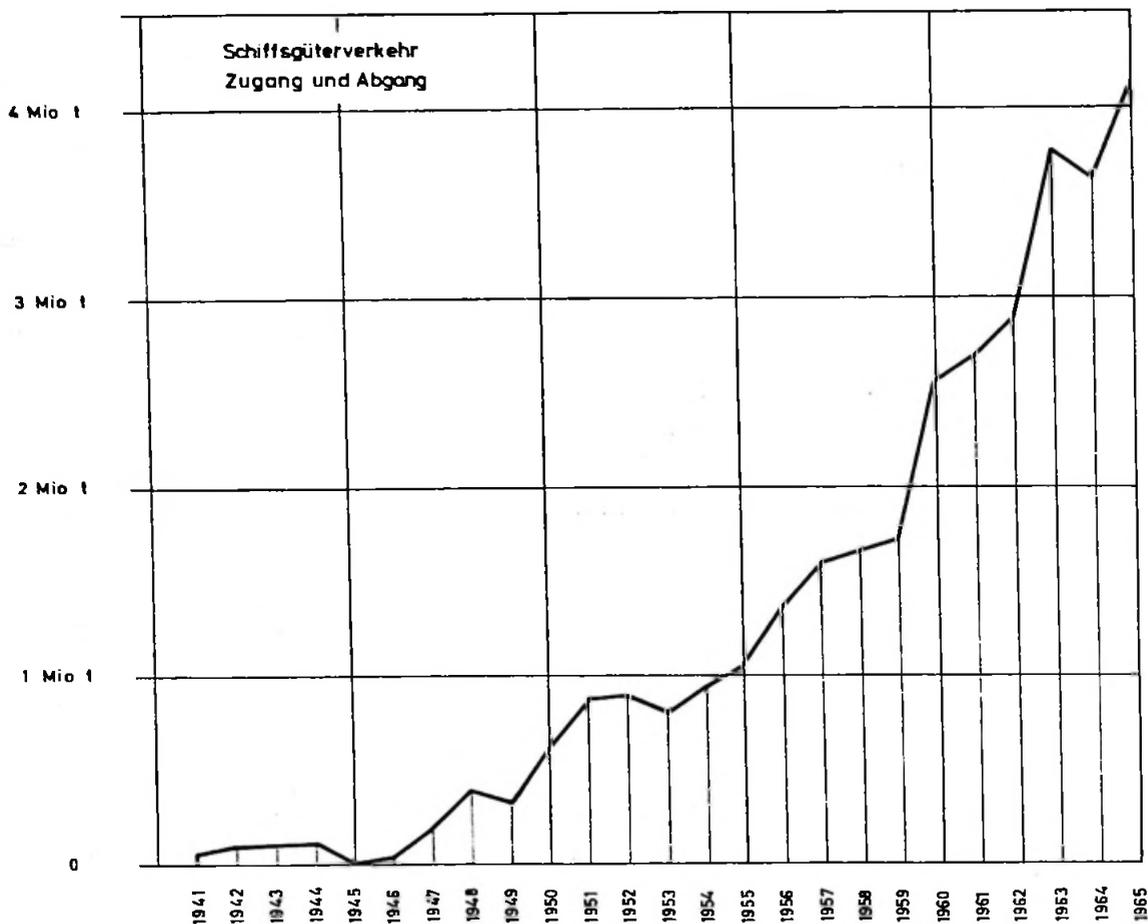
Die basellandschaftlichen Rheinhäfen Birsfelden und Au bilden seit Jahren einen wichtigen Umschlagsplatz an der traditionellen Güterverkehrsstrasse, die den Norden und Westen Europas mit den südlichen Ländern unseres Kontinents verbindet. Für die Abwicklung des Verkehrs in dieser Richtung stehen heute der Rhein sowie wichtige Schienenwege und Strassen für Überlandtransporte zur Verfügung. Die verkehrstechnisch günstige Lage der basellandschaftlichen Rheinhäfen trug in erster Linie dazu bei, dass die Entwicklung des Güterumschlags auch die kühnsten Erwartungen weit übertroffen hat. Für den Entlad und die Lagerung verschiedener Massengüter, deren Bedarf in der Schweiz seit Mitte der vierziger Jahre stark angestiegen ist, sind heute geeignete und leistungsfähige Anlagen vorhanden. Damit können die durch die vorzügliche Verkehrslage der Rheinhäfen sich ergebenden Vorteile erst richtig genutzt werden. Im Jahre 1965 beispielsweise wurden 4,14 Mio. t im Schiffsgüterverkehr registriert. Dies ist das bisher höchste Verkehrsergebnis der Rheinhafenanlagen Birsfelden und Au. Hinter dieser Zahl verbirgt sich eine Summe gewaltiger Leistungen des Schiffahrtsgewerbes und der Hafengewirtschaft. Ein unabsehbarer Strom an losen und verpackten Gütern, an unhandlichen und schweren Einzelstücken musste ausgeladen, registriert, zum Teil über Lager genommen, verzollt, verladen und weiterspediert werden. Ununterbrochen brachten Tankschiffe die vom Strassen- und Luftverkehr, von Industrie und Hausbrand in riesigen Mengen benötigten Erdölprodukte heran, die über das Leitungsgewirr der Pumpenstege in die Landtanks und von dort in das Landesinnere weiterbefördert werden mussten. Kohle und Eisen, mineralische und chemische Rohstoffe,

Getreide, Halb- und Fertigfabrikate sowie Konsumgüter aller Art hielten die unermüdeten Krane und Förderbänder in Bewegung und beanspruchten in der Abfuhr eine unüberblickbare Zahl von Fahrzeugen auf Schiene und Strasse.

Der heutige Betrieb in den basellandschaftlichen Rheinhäfen ist kaum mehr vergleichbar mit den Verhältnissen vor 25 Jahren. Die Fertigstellung der ersten Baustufe der Hafenanlagen fiel in das Jahr 1940, in eine Zeit also, als der internationale Güterverkehr durch den wenigen Monate zuvor entbrannten Zweiten Weltkrieg darniederlag. Der Schiffsverkehr auf dem Rhein war eingestellt. Als im Juni 1940 die ersten Züge von Muttenz her über die Hafentrambahn gegen den Rhein rollten, war wenig Anlass zu übertriebenem Optimismus in bezug auf die Entwicklung der Hafenanlagen vorhanden.

### Erste Schiffsankunft am 19. März 1941

Im darauffolgenden Jahr konnte der Rheinverkehr nach der Schweiz in stark reduziertem Umfang wieder aufgenommen werden. Vor der einen weitgestreckten Bogen beschreibenden Uferböschung der basellandschaftlichen Rheinhäfen warf am 19. März 1941 das erste mit Gütern beladene Schiff Anker. Seine aus 250 t Kohle bestehende Fracht wurde im Hafenteil Birsfelden gelöscht. Dieses Ereignis bildete den Anfang, den ersten Schritt auf einem Wege, der in späteren Jahren zu grossen und wichtigen Aufgaben führen sollte. Zwischen 1941 und 1944 schwankten die ausschliesslich aus festen Brennstoffen zusammengesetzten jährlichen Umschlagsmengen zwischen 43 000 und 100 000 t. Das war in jener Zeit, als das Hafenspersonal noch Gelegenheit und Musse hatte, jedes vor-



gemeldete Schiff am Rheinbord zu erwarten. Oft konnte man die im Verlaufe eines Monats eingetroffenen Einheiten an den Fingern abzählen und mit Namen nennen. Durch die im Oktober 1944 erfolgte Bombardierung des Stauwehrs von Märkt trat im Rheinschiffsverkehr nach der Schweiz erneut ein vollständiger Stillstand ein. Dieser Betriebsunterbruch dauerte weit über das Kriegsende hinaus, galt es doch, neben der Wiederherstellung des kurz unterhalb von Basel gelegenen Wehrs die Trümmer der vor allem in Deutschland zerstörten Brücken und Schiffe aus der Fahrinne des Rheins zu entfernen. Erst im April 1946 erschienen wieder die mit Ungeduld erwarteten Güterschiffe in der Strombiegung beim ehemaligen Birsfelderhof.

#### Die ersten Nachkriegsjahre

In den zu Ende gehenden vierziger Jahren wurden Verkehrsergebnisse erzielt, die im Vergleich mit den Ergebnissen der ersten Betriebszeit wohl eine erfreuliche Entwicklung anzeigten, aber noch keine ausserordentlichen Leistungen darstellten. Die technischen und organisatorischen Schwierigkeiten der Rheinschifffahrt in der Nachkriegszeit und die sehr schlechten Fahrwasserverhältnisse während der Jahre 1947 und 1949 verunmöglichten eine erhebliche Verkehrszunahme über die bisher üblichen Normen hinaus. Das Maximum waren rund 400 000 t im Jahre 1948.

Diese schleppende Entwicklung hat jedoch die für das Rheinhafenunternehmen verantwortlichen kantonalen Behörden wie auch die private Hafenvirtschaft nicht davon abgehalten, rechtzeitig eine Erweiterung der Hafen-, Umschlags- und Lageranlagen in die Wege zu leiten. Initiativ und weitblickend haben sie ihre nicht immer leichten Aufgaben angepackt und damit erreicht, dass für die Ansiedlung neuer Betriebe Platz zur Verfügung stand und die Umschlags- und Lagerkapazität den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen entsprachen. So wurde in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre das obere Aubodenareal aufgeschüttet, planiert und mit dem bisherigen Hafengelände vereinigt. Ebenso sind grosse Teile des ehemaligen Flugplatzes Sternenfeld dem Rheinhafenunternehmen einverleibt und mit Hafenfirmlen bzw. mit Unternehmen besiedelt worden, die in irgendeiner Form von den Verkehrsverbindungen der Hafenanlagen profitieren. In jener Zeit trat immer deutlicher zutage, dass dem Konsum der Schweiz an flüssigen Treib- und Brennstoffen eine bedeutende Entwicklung bevorstand. Demzufolge sind grosse Teile der neuerschlossenen Gebiete an Tanklagerfirmen abgegeben worden. Im Jahre 1955 bereits erreichte in den basellandschaftlichen Rheinhäfen das Umschlagsvolumen der Mineralölprodukte praktisch das Total des bisher wichtigsten Verkehrsgutes – der Kohle. Aber auch für den Bau von Lagern für Getreide und verpackte Güter wurden grössere Geländeabschnitte reserviert.

## Aufschwung nach 1950

In der Zeit zwischen 1950 und 1955 konnten die Schiffsverkehrsverhältnisse zwischen den baselstädtischen und basellandschaftlichen Rheinhäfen ebenfalls verbessert werden. Aus Gründen der Schiffsicherheit war man anfänglich gezwungen gewesen, die in Frage stehende Stromstrecke im Einbahnverkehr zu befahren. Diese Massnahme hat sich im Hinblick auf das stellenweise enge Fahrwasser im Bereiche der Mittleren Rheinbrücke in Basel aufgedrängt. So konnte beispielsweise eine Berg- oder Talfahrt nicht angetreten werden, wenn auf Gegenkurs ein Fahrzeug bereits unterwegs war. Kostspielige Verzögerungen im Schiffsbetrieb waren unvermeidlich. Mit dem Bau des Kraftwerkes Birsfelden und dessen Schiffsanlagen sowie durch die anschliessend erfolgte Austiefung des Rheinbettes zwischen dem unteren Vorhafen der Schleuse Birsfelden und der Johanniterbrücke in Basel fielen die Bestimmungen über den Einrichtungsverkehr dahin. Als einzige Sicherheitsvorschriften für diesen Stromabschnitt gelten heute noch vor allem ein Überhol- und Nachfahrverbot. Bei einem Stand von 350 und mehr Zentimeter am Pegel Rheinfelden müssen ferner bei einer Fahrt über die erwähnte Strecke mindestens 2 PS Motorenstärke pro geladene Gütertonne zur Verfügung stehen.

Die flächenmässige Ausdehnung der basellandschaftlichen Rheinhäfen, die laufend erfolgte Erhöhung der Umschlags- und Lagerkapazität sowie die geschilderte Verbesserung der Schiffsverkehrsbedingungen nach oberhalb Basel wirkten sich zwangsläufig günstig auf die Umschlagstätigkeit aus. Im Jahre 1955 ergab sich erstmals ein Verkehrsergebnis von über 1 Mio. t. Von diesem Zeitpunkt an kletterten die Umschlagszahlen von Erfolg zu Erfolg. Nur in den Jahren mit ungünstiger Rheinwasserführung zeichnete sich eine Verringerung der jeweiligen Zuwachsraten ab. Die 2-Mio.-Tonnen-Grenze wurde im Jahre 1960 überschritten. Drei Jahre später stand das Ergebnis innerhalb einer Zeitspanne von zwölf Monaten bereits auf 3,7 Mio. t. Schliesslich wurde im Jahre 1965 eine Verkehrsmenge von 4,14 Mio. t registriert. Diese erfreuliche Entwicklung ist zweifellos auch der mit einem ge-

### Güterverkehr der basellandschaftlichen Rheinhäfen

	Bergverkehr	Talverkehr	Total
1941	43 124	—	43 124
1942	94 416	—	94 416
1943	102 339	344	102 683
1944	96 039	10 419	106 458
1945	—	886	886
1946	43 626	1 988	45 614
1947	191 668	8 469	200 137
1948	380 223	22 724	402 947
1949	312 345	4 090	316 435
1950	603 639	16 212	619 851
1951	850 379	32 714	883 093
1952	863 239	27 954	891 193
1953	769 970	29 083	799 053
1954	911 089	35 681	946 770
1955	1 009 695	62 580	1 072 275
1956	1 343 311	45 323	1 388 634
1957	1 542 688	65 285	1 607 973
1958	1 624 507	47 308	1 671 815
1959	1 664 106	50 377	1 714 483
1960	2 441 335	125 716	2 567 051
1961	2 634 486	57 658	2 692 144
1962	2 867 156	29 407	2 896 563
1963	3 729 107	59 978	3 789 085
1964	3 584 436	44 413	3 628 849
1965	4 077 918	64 215	4 142 133

steigerten Güterbedarf verbundenen ununterbrochenen guten Beschäftigungslage der Schweiz zu verdanken. Verschiedene Jahresergebnisse sind ferner auch von politischen Spannungen internationalen Charakters, wie beispielsweise in den Jahren 1950 (Korea) und 1956 (Suez), beeinflusst worden. Da man bei solchen Ereignissen befürchtete, die Schweiz könnte von wichtigen Zufuhren abgeschnitten werden, wurden die Inlandreserven jeweils rechtzeitig erhöht. Dies hatte zwangsläufig eine vermehrte Importtätigkeit zur Folge. Andererseits verursachten solche Krisen nicht selten auch auf den Weltmärkten eine Verknappung verschiedener Waren, was sich u. a. durch eine Erhöhung der Preise und somit auch durch eine vorübergehende Einfuhrdrosselung bemerkbar machte.

### Veränderungen im Güterverkehr

Die basellandschaftlichen Rheinhäfen waren anfänglich vor allem für die Aufnahme, die Lagerung und Weiterleitung von festen und flüssigen Brennstoffen sowie von chemischen Rohmaterialien vorgesehen. Im Zuge des Ausbaus jedoch wurden immer mehr Güter verschiedenster Gattungen über diese Anlagen in die Schweiz eingeführt. Beteiligten sich im Jahre 1955 die Energiestoffe Kohle und Mineralöl noch mit rund 83 % am gesamten Umschlagsverkehr der Rheinhäfen Birsfelden und Au, so ist dieser Anteil inzwischen, trotz der unvergleichbar grösseren Importe an Erdölderivaten, auf 65 % gesunken. Wesentlich höhere Anteile weisen auf: die Baustoffe, Eisen und Stahl, Chemikalien, Getreide, Quarzsand, Lebensmittel und Industrieerzeugnisse aller Art. Die wohl wichtigste Änderung in der Struktur des Güterverkehrs der basellandschaftlichen Rheinhäfen ist die insbesondere im Verlaufe der letzten Jahre zugunsten der Mineralöle eingetretene Rückbildung der Kohlenimporte.

### Warengattungen im Bergverkehr der Rheinhäfen Birsfelden und Au

	Kohlen Koks Briketts t	flüssige Brenn- stoffe t	Metalle aller Art t	Sand und Kies t	Obrige Güter t	Total t
1941	43 124	—	—	—	—	43 124
1942	94 416	—	—	—	—	94 416
1943	102 339	—	—	—	—	102 339
1944	96 039	—	—	—	—	96 039
1945	—	—	—	—	—	—
1946	16 227	17 943	1 113	—	8 343	43 626
1947	91 270	70 030	8 469	—	21 899	191 668
1948	175 084	160 738	4 285	—	40 116	380 223
1949	140 242	169 307	586	—	2 210	312 345
1950	314 611	220 250	10 114	—	58 664	603 639
1951	520 477	249 288	22 504	—	58 110	850 379
1952	497 394	301 010	22 098	—	42 737	863 239
1953	400 382	310 987	24 442	821	33 338	769 970
1954	437 417	385 963	28 216	1 416	58 077	911 089
1955	425 304	410 324	55 232	2 870	115 965	1 009 695
1956	586 798	553 800	59 126	6 782	136 805	1 343 311
1957	668 550	641 360	76 722	7 094	148 962	1 542 688
1958	524 311	808 211	59 848	54 238	177 899	1 624 507
1959	513 646	739 940	78 753	161 683	170 084	1 664 106
1960	658 699	1 153 114	168 529	190 211	270 782	2 441 335
1961	593 136	1 191 294	220 082	338 838	291 136	2 634 486
1962	518 980	1 327 973	178 718	465 604	375 881	2 867 156
1963	619 138	1 826 444	163 137	465 364	655 024	3 729 107
1964	382 253	1 868 973	122 313	724 023	486 874	3 584 436
1965	349 371	2 319 969	117 985	651 555	639 038	4 077 918

In der Zusammensetzung des Gesamtverkehrs herrschen ähnliche Verhältnisse vor wie in den Rheinhäfen des Kantons Basel-Stadt. Die Zufuhren per Schiff überwiegen ganz beträchtlich jene Mengen, die zur Abfuhr über den



1955 verzeichneten die basellandschaftlichen Häfen erstmals 1 Mio. t Jahresumschlag. Am 10. November wurde das der Lloyd Schlepsschiffahrt AG in Basel gehörende T/S «Coulou» entsprechend gefeiert. Regierungsrat Kaufmann übergab dem Schiffsführer eine Zinnkanne. In der Mitte J. Häring vom Hafenbureau Baselland, rechts von ihm Dr. Karl von Blarer, langjähriger Präsident der landräthlichen Rheinhafenkommission.



Am 4. Oktober 1960 erzielten die basellandschaftlichen Rheinhäfen erstmals einen Güterumschlag von 2 Mio. t im gleichen Jahr. Regierungsrat Abegg hiess das glückhafte Schiff willkommen. M/S «Peter» aus Duisburg löschte 715 t Ruhrkoks am Quai der Birs Kohlenlager AG, wo 1941 das erste Schiff die basellandschaftlichen Häfen erreicht hatte. Photos Strom und See



15. Dezember 1965: Gleichsam als Auftakt zur Feier des 25jährigen Bestehens der basellandschaftlichen Rheinhäfen konnte Regierungsrat Loeliger dem Kapitän der «Piz Julier» zur Oberbringung der viermillionsten Jahrestonne gratulieren. Mit diesem Umschlagsergebnis wurde 1965 das Hundertfache des Jahres 1941 erzielt. Photo Schaffner

Wasserweg verladen werden. Im Jahre 1965 zum Beispiel beteiligten sich die Talverkehrsmengen nur mit rund 1,5% am Gesamtumschlag. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Schweiz wohl grosse Mengen an Roh- und Energiestoffen importiert, zur Hauptsache aber vorwiegend qualitativ hochwertige, nicht so stark ins Gewicht fallende Güter ins Ausland spediert. Unter den Talverkehrsmengen befinden sich vor allem chemische Erzeugnisse und Abgangsprodukte, Pyritasche und Maschinen.

#### Wo der Selbstfahrer dominiert

Im Ankunftsverkehr der basellandschaftlichen Rheinhäfen dominierte stets der Selbstfahrer oder das Gütermotorschiff. Die Schleppkähne, die Rhein-Rhone-Kanalschiffe sowie die im Jahre 1962 erstmals in der Fahrt über den Oberrhein nach der Schweiz eingesetzten Schubleichter beteiligten sich durchschnittlich nur mit ca. 12% an den gesamten Schiffseingängen pro Jahr. Die vor allem im Verlaufe der letzten fünfzehn Jahre durchgeführte Erweiterung und Modernisierung der Rheinflotten wirkte sich günstig auf die Abwicklung des Verkehrs aus. Dabei hat sich die Tendenz, Schiffe mit grosser Tragfähigkeit zu bauen und mit Motoren auszurüsten, die den besonderen Schiffsbedingungen auf dem Oberrhein entsprachen, als überaus richtig erwiesen. Vom schiffahrts- und hafenbetrieblichen Standpunkt aus betrachtet ist es wesentlich vorteilhafter, eine Güterpartie bestimmten Umfangs mit einer Einheit transportieren zu können, als die gleiche Menge auf zwei oder gar mehr Schiffe verteilen zu müssen. Im Jahre 1941 entfielen von der gesamten Bergverkehrsmenge der basellandschaftlichen Rheinhäfen im Durchschnitt 389 t pro angekommenes Schiff. Diese mittlere Transportziffer konnte in der Folge laufend erhöht werden. Die im Jahre 1965 im Eingang registrierten 5898 Schiffe beförderten im Mittel 691 t. Es gibt heute Einheiten, die pro Fahrt 2000 und mehr Tonnen zuführen können.

#### In den basellandschaftlichen Rheinhäfen eingetroffene Schiffe

RK = Rheinkähne  
GB = Motorgüterboote  
KS = Rhein-Rhone-Kanalschiffe  
SL = Schubleichter

Jahr	RK	GB	KS	SL	Total
1941	—	111	—	—	111
1942	6	185	—	—	191
1943	11	231	—	—	242
1944	1	214	—	—	215
1945	—	3	—	—	3
1946	13	96	24	—	133
1947	85	378	68	—	531
1948	190	592	182	—	964
1949	91	804	52	—	947
1950	222	947	40	—	1209
1951	156	1379	17	—	1652
1952	177	1380	11	—	1568
1953	116	1481	10	—	1607
1954	193	1428	8	—	1629
1955	238	1592	16	—	1846
1956	248	1968	14	—	2230
1957	348	2451	15	—	2814
1958	283	2415	14	—	2712
1959	319	2876	14	—	3209
1960	505	3471	10	—	3986
1961	559	4002	2	—	4563
1962	480	4196	—	39	4715
1963	461	4697	—	115	5273
1964	517	5413	—	134	6064
1965	301	5511	—	86	5898

\* Ab 1962 wurden die Rhein-Rhone-Kanalschiffe, je nach Fahrzeugattung, als Rheinkähne bzw. Motorgüterboote registriert.

Auf dem Rhein sind oft in dichter Folge Schiffe nach dem höchstgelegenen Rheinhafen von mehr als nur lokaler Bedeutung unterwegs. In Zeiten überdurchschnittlich starken Verkehrs müssen heute im Umschlag bis zu 30 000 t täglich bewältigt werden. Für die Aufnahme und Weiterleitung einer solchen Güterflut steht eine Organisation zur Verfügung, die zur Aufgabe hat, regelmässig so viel Güter abzuführen, dass in der Versorgung der Schweiz keine Stockung eintritt und dass für die über den Rhein laufend eintreffenden Mengen stets ausreichende Lager vorhanden sind. Für die Abfuhr auf dem Schienenweg sind in den basellandschaftlichen Rheinhäfen kantons-eigene Quai-, Verlade- und Bahnhofgeleise vorhanden, die zusammen mit der eigentlichen, ebenfalls dem Kanton Basel-Landschaft gehörenden Hafenbahn ein Ausmass von ca. 25 km aufweisen. Der Rangierdienst nach und ab den Umschlags- und Lagerfirmen sowie das Zusammenstellen der Güterzüge wird von dem den Rheinhäfen Birsfelden und Au zugeteilten Personal der Schweizerischen Bundesbahnen durchgeführt. Dessen Aufgabenbereich ist in einem zwischen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft abgeschlossenen Betriebsvertrag umschrieben.

#### Bahn- und Strassentransporte

Die Aufzeichnungen des Bahnverkehrs in den Rheinhäfen ist ein Spiegelbild der Verkehrsentwicklung dieser Anlagen. Während das Jahr 1940 noch 5122 Güterwagen im Ein- und Ausgang verzeichnete, wurden zehn Jahre später bereits 73 450 Wagen über die Hafenbahn zu- und abgeführt. Im vergangenen Jahre sind im Empfang und Versand 177 962 Bahnwagen benötigt worden. Die in beiden Richtungen transportierten Güter hatten ein Gesamtgewicht von 2 215 372 t. Die Abwicklung dieses Verkehrs erfolgte dank des vollen Einsatzes aller Bediensteten der Bahn sowie deren Erfahrung im Hafenbahnbetrieb speditiv und zur vollen Zufriedenheit der Kundschaft. Durch die seit einigen Jahren vermehrt eingesetzten Block- und Zielzüge konnte der Bahnverkehr ab den Rheinhafenanlagen rationeller und damit für den Empfänger wie auch für das Hafenernehmen wirtschaftlicher abgewickelt werden.

Neben dem Bahngüterwagen hat sich seit mehreren Jahren auch das Strassenfahrzeug an der Abfuhr der Schiffsgüter beteiligt. Die gutausgebauten Hafenstrassen mit ihren direkten Anschlüssen an wichtige Überlandrouten haben den Einsatz dieses Verkehrsmittels stark gefördert. Heute werden ungefähr die Hälfte der jährlich per Schiff eintreffenden Güter per Camion abgeführt. Unter den regelmässig, oft mehrmals täglich in den Hafenanlagen zur Beladung ankommenden Strassenfahrzeugen befinden sich zur Hauptsache Zisternencamions für den Abtransport von flüssigen Treib- und Brennstoffen.

Die Leistungen der Bahn und des Lastwagengewerbes in der Verteilung der Schiffsgüter haben wesentlich mitgeholfen, dass sich die basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen in so erfreulicher Weise entwickeln konnten. Die Verkehrsmenge einer Hafenanlage ist nämlich nicht allein nur von der Kapazität der sie berührenden Wasserstrasse, sondern ebenso sehr auch von der Leistungsfähigkeit der mit der Weiterbeförderung der Güter betreuten Verkehrsbetriebe abhängig.

#### Abfuhr von Wasserumschlagsgütern per Bahn und Camion

Jahr	Bergverkehr t	Gesamt-abfuhr t*	Abfuhr per Bahn t	Anteil %	Abfuhr per Camion t	Anteil %
1941	43 124					
1942	94 416					
1943	102 339					
1944	96 039					
1945	—					
1946	43 626				1 449	
1947	191 666				13 995	
1948	380 223				31 762	
1949	312 345	397 923	375 904	94,5	22 019	5,5
1950	603 639	688 961	613 871	89,1	75 090	10,9
1951	850 379	809 475	700 000	86,5	109 475	13,5
1952	863 239	811 154	659 303	81,3	151 851	18,7
1953	769 970	781 726	607 548	77,7	174 178	22,3
1954	911 089	902 576	621 951	68,9	280 625	31,1
1955	1 009 695	1 015 804	668 766	65,8	347 038	34,2
1956	1 343 311	1 299 672	871 272	67,0	428 400	33,0
1957	1 542 688	1 392 390	905 947	65,1	486 443	34,9
1958	1 624 507	1 544 660	961 376	62,2	583 284	37,8
1959	1 664 106	1 627 315	968 418	59,5	658 897	40,5
1960	2 441 335	2 125 897	1 315 752	61,9	810 145	38,1
1961	2 634 486	2 419 705	1 391 179	57,5	1 028 526	42,5
1962	2 867 156	2 733 767	1 482 126	54,2	1 251 641	45,8
1963	3 729 107	3 461 239	1 834 282	53,0	1 626 957	47,0
1964	3 584 436	3 425 680	1 652 316	48,2	1 773 364	51,8
1965	4 077 918	3 805 540	1 963 308	51,6	1 842 232	48,4

\* Ohne die von einer auf dem Industrieareal Birsfelden angesiedelten Betonfabrik direkt übernommenen Kiesmengen.

#### Zolldienst

Eine Schilderung der Entwicklung der basellandschaftlichen Rheinhäfen wäre ohne einige Hinweise auf die Tätigkeit des in den Hafenanlagen eingesetzten Zollpersonals unvollständig.

Die verantwortlichen Zollorgane haben sich den Bedürfnissen der privaten Hafengewirtschaft gegenüber stets als sehr aufgeschlossen gezeigt. Das will heissen, dass sie im Rahmen ihrer Befugnisse jederzeit durch geeignete Massnahmen mitgeholfen haben, die Abwicklung des Güterverkehrs wo immer möglich zu erleichtern. Es ist ihnen ferner gelungen, durch Betriebsrationalisierungen, wie beispielsweise durch die Vereinfachung des Tank-Freilagerverkehrs, ihren Personalbestand zu verringern. Zurzeit sind in den Rheinhäfen Birsfelden und Au 42 Beamte tätig, ein Bestand also, wie er bereits vor zehn Jahren, als der gesamte Umschlagsverkehr erst ungefähr ein Viertel des heutigen Volumens erreichte, erforderlich war. Eindrücklich präsentieren sich ferner die von Jahr zu Jahr angestiegenen Ziffern der Einnahmen des Hauptzollamtes Birsfelden/Au. Die Vermehrung der erhobenen Beträge ist einerseits mit dem Ansteigen des Umschlagsverkehrs zu begründen. Andererseits treffen in den basellandschaftlichen Rheinhäfen immer mehr Mengen solcher Güter ein, die, wie beispielsweise flüssige Treibstoffe, einer hohen Zollbelastung unterliegen.

#### Einnahmen des Hauptzollamtes Rheinhäfen Birsfelden/Au

Die Zollerträge von 1941 bis 1949 sind in den Gesamteinnahmen des Zollinspektorates Kleinhüninger Hafen enthalten.

Jahr	Mio. Fr.
1950	24,0
1951	24,5
1952	28,8
1953	27,4
1954	30,3

Jahr	Mio. Fr.
1955	36,2
1956	51,0
1957	64,4
1958	79,2
1959	83,9
1960	103,1
1961	144,9
1962	133,7
1963	210,7
1964	229,5
1965	255,0

Die Sicherstellung des ständig zunehmenden Bedarfs unseres Landes an Gütern aller Art ist immer eindeutiger auf das Vorhandensein von leistungsfähigen Verkehrswegen und Güterumschlagsplätzen angewiesen. Die basellandschaftlichen Rheinhäfen werden sich deshalb auch in Zukunft vor grosse Aufgaben gestellt sehen, denen sie jedoch dank ihren noch immer beachtlichen Kapazitätsreserven im Umschlag und in der Lagerung mit Vertrauen entgegenblicken dürfen.

Während der letzten 25 Jahre haben über 32 Mio. t Ein- und Ausfuhr Güter sowie Transitwaren die Rheinhäfen Birsfelden und Au berührt. Mehr als die Hälfte dieser Menge wurde allein in der Zeit zwischen 1961 und 1965 bewältigt. Diese Entwicklung stellt allen jenen Persönlichkeiten, die sich seinerzeit für den Bau der basellandschaftlichen Rheinhäfen tatkräftig eingesetzt haben, das beste Zeugnis aus.

## Die Vorsteher der basellandschaftlichen Rheinhäfen

Regierungsrat Dr. Hugo Gschwind	1936–1949
Regierungsrat Max Kaufmann	1950–1959
Regierungsrat Heinrich Abegg	1959–1963
Regierungsrat Ernst Loeliger	seit 1963

## Die Basler Hafendirektoren

(Seit 1946 der Rheinhäfen beider Basel)

Louis Groschupf	1918–1920
Paul Buser	1921–1940
Dr. Alfred Schaller	1941–1950
Werner Mangold	seit 1950

### Aus der Verwaltung der Rheinhäfen Birsfelden/Au

Von 1936–1946 amtierte der Basler Advokat und spätere Regierungsrat Dr. Peter Zschokke als Beauftragter der basellandschaftlichen Rheinhäfen; in dieser Stellung oblag ihm die Begutachtung und Erledigung aller juristischen und kommerziellen Angelegenheiten. Von ihm wurde auch die regierungsrätliche Botschaft für den Hafenaufbau in Basel-Landschaft ausgearbeitet, in enger Zusammenarbeit mit dem Basler Hafenaufbauer Ing. O. Bosshardt.

Von 1948 bis Mitte 1964 stand das Hafenzentrum Baselland des Rheinschiffahrtsamtes unter der Leitung von Josef Häring, seither wird es von Franz Haerri geleitet. -er

### Dem Erbauer

## Ing. Oskar Bosshardt (1873–1950)

Die schweizerische Rheinschiffahrt hat ganz besondere Ursache, dem wie früher tatkräftigen und kämpferischen Siebziger Bosshardt die herzlichsten Glückwünsche und den Dank für eine grosse Lebensarbeit zu entbieten. Ist doch Ingenieur Bosshardt der Erbauer der Hafenanlagen am schweizerischen Rhein. Aus kleinen Anfängen heraus hat er einen grossen Komplex von Hafenbecken, Umschlagquais, Lagerhäusern, Lagerplätzen, Bahnanlagen, Brücken, Strassen und was zu Binnenhäfen alles gehört, organisch aufgebaut. Heute haben Basel-Stadt und Baselland modern ausgestattete Häfen, die eine Leistungskapazität von zirka 5 Millionen Tonnen aufweisen. Ohne die immer besseres und neues suchende Planungsarbeit von Oskar Bosshardt hätte sich die Entwicklung Basels zum Grosshafen zweifellos nicht so harmonisch vollzogen. Die Anlagen wurden nie vom Verkehr überrannt und erdrückt; sie hielten ihm immer stand.

Noch eines sei erwähnt – gerade heute. Nie hat der Techniker Bosshardt der Natur Gewalt angetan. Seine Achtung und Ehrfurcht vor der Natur hielt ihn von unschönen Lösungen ab. Wer dies am lebendigen Beispiel bewiesen haben will, betrachte sich die Hafenanlagen Au/Birsfelden!

Alfred Schaller,  
in «Strom und See», Oktober 1943

## Oberingenieur Alfred Bringolf †

Am 2. Februar verschied in Basel Oberingenieur Alfred Bringolf in seinem 86. Lebensjahr. Der Verstorbene hat sich im früheren Ingenieurbüro Dr. O. Bosshardt und in der späteren Ingenieurbüro A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG als Oberingenieur hervorragende Dienste um die Projektierung der Schiffs- und Hafenanlagen von Basel und des Kraftwerks Birsfelden erworben. Ausgerüstet mit grossen Kenntnissen und wertvollen Erfahrungen als Ingenieur und Unternehmer in bekannten Unternehmungen Deutschlands und Österreichs begann er seine eigentliche Lebensarbeit 1918 in Basel mit dem Bau der Hafenanlagen Kleinhüningen. Sein exaktes und ziel-sicheres Arbeiten, sein unbeirrbar auf die Erstellung einwandfreier Bauwerke ausgerichteter Einsatz in Verbindung mit einer ausgeprägten Fähigkeit zur Arbeitsführung verschafften ihm bald höchstes Ansehen bei allen Behörden und in Schiffsverkehrskreisen, um so mehr als sein Interesse und eine besondere Begabung ihm bald auch die volle Anerkennung als Fachmann für alle Fragen der Schiffahrt selbst erbrachten. Auch bei der Projektbereinigung des Kraftwerks Birsfelden, vor allem bei der Abklärung der zur Anwendung kommenden Baumethoden und der Aufstellung des Bauprogrammes hat der erfahrene, urteils-sichere Ingenieur Bringolf ganz besonders wertvolle Dienste geleistet, die in die Geschichte dieses für Basel so bedeutungsvollen Kraftwerks eingegangen sind.

Im Laufe des letzten Jahres gingen Alfred Bringolf zwei seiner ehemaligen ETH-Studiengefährten in den Tod voraus, Dr. O. Ammann und Dr. Kaech. Nun ist Ingenieur Bringolf seinen Freunden nachgefolgt. A. A.

### Unser Titelbild

Luftaufnahme 1965 (Comet-Zürich) der basellandschaftlichen Rheinhäfen. Im Vordergrund der zur Gemeinde Muttenz gehörende Auhafen, im Hintergrund der Hafen Birsfelden. Auf dem gegenüberliegenden deutschen Ufer Grenzach.



1914 gegründet  
Liestal - Zürich - Chur

## SCHAFIR & MUGGLIN AG

Bauunternehmung



RHEINHAFEN  
BIRSFELDEN  
1936 — 1940

Anlegequai: Ufersicherungen mit Steinwalzen

## Briquet-Umschlags- und Transport AG.

Rheinhafen-Au Basel  
Telefon 061/41 34 33

Umschlagsanlage für  
✂Union✂-Brikets und  
sämtl. Massengüter



Hotel-Restaurant

## WALDHAUS

Schönster Ausflugsort  
am Rhein



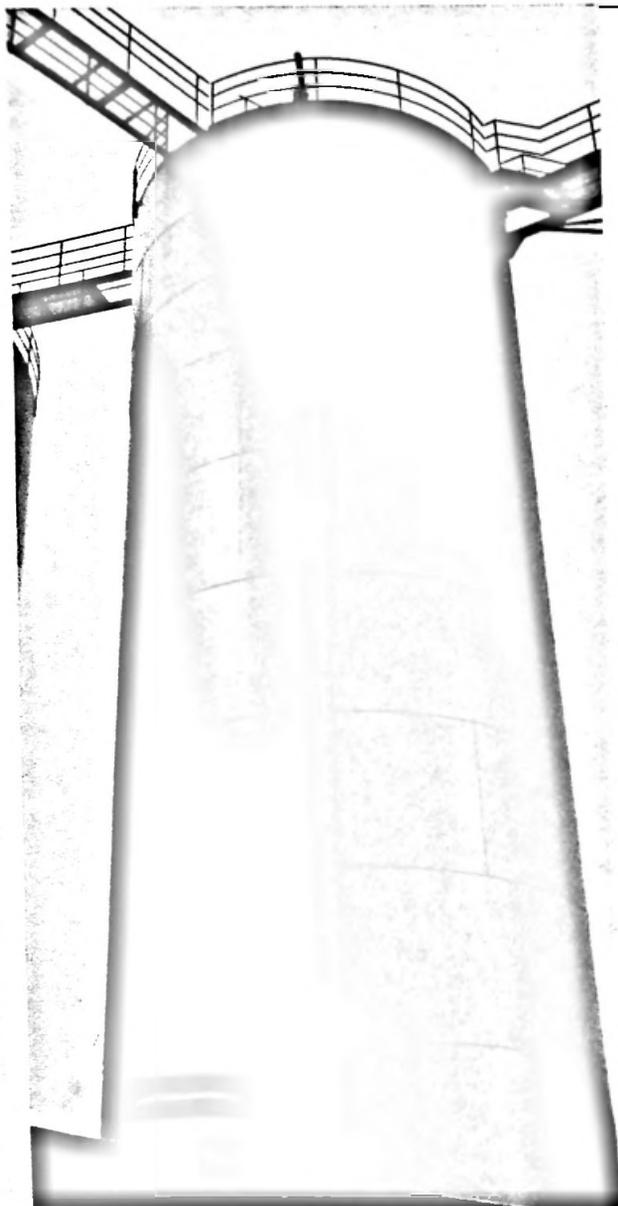
F. und E. Hofmann  
Telefon 061 / 4129 30

## HOTEL DREI KÖNIGE BASEL



Das führende Haus  
am Rhein

A. Kienberger  
Tel. 241850



## ZSCHOKKE

- Allgemeine Blecharbeiten
- Projektierung und Ausführung von Stehtankanlagen
- Umschlag-Installationen für flüssige Treibstoffe
- Gasfernleitungen
- Sicherheitsbehälter für Atomkraftwerke

### AG CONRAD ZSCHOKKE

Stahlbau - Kesselschmiede - Maschinenbau  
Apparatebau - GWS Verfahrenstechnik - Ingenieur-Büroaus

Direktion und Werk: DÖTTINGEN (Aargau)  
Telefon 056 / 5 14 44-46

# Die bauliche Entwicklung der basellandschaftlichen Rheinhäfen

Von Ingenieur Ernst Merkofer, Liestal

## Die Planung der Hafenanlagen und ihr erster Ausbau

Anfangs der dreissiger Jahre haben die beiden Regierungen von Stadt und Land Ingenieur Oskar Bosshardt, Basel, beauftragt, über die Errichtung eines Kraftwerkes bei Birsfelden und über die von Nationalrat Rudolf Gelpke schon 20 Jahre früher angestrebten Hafenanlagen im Sternenfeld ein generelles Projekt mit Kostenvoranschlag aufzustellen. Aus dieser Vorplanung entstand dann das für den Kanton Basel-Landschaft allein bestimmte Hafenprojekt 1934 «Erster Ausbau», bzw. das definitive Bauprojekt 1936.

Das Ausführungsprojekt sah nur am offenen Rheinufer liegende Umschlagsquais vor. Die in früheren Studien geplanten Hafenbecken wurden nicht mehr in Betracht gezogen. Eingehende Untersuchungen und Beobachtungen hatten nämlich ergeben, dass Hafenanlagen für Roh- und Schwergüter, wie sie hier umgeschlagen werden sollten, vor allem grosse Lagerflächen benötigen. Bei der Lösung mit Hafenbecken hätte dafür aber ein beträchtlicher Teil des vorhandenen Uferlandes geopfert werden müssen.

Der erste Ausbau ist im Frühjahr 1937, also in einer Zeit grosser Arbeitslosigkeit und voll von weltpolitischen Spannungen, als willkommene Notstandsaktion in Angriff genommen worden. Er beschränkte sich ausschliesslich auf jene Ufer- und Geländegebiete, die schon vor dem Kraftwerkbau, beziehungsweise vor dem Höherstau des Rheines, fertig ausgebaut oder mindestens so hergerichtet werden konnten, dass sie sich ohne grosse Änderungen an die spätere Staulage anpassen liessen.

Unter diesen Voraussetzungen war es möglich, in Birsfelden einen Umschlagsquai von 600 m Länge und in der Au einen solchen von 440 m Länge zu erstellen. Ebenso wurde das 800 m messende Rheinufer zwischen den beiden Umschlagsquais als Liegequai für wartende Schiffe ausgebaut. Die im ersten Ausbau dem Umschlag und der Schifffahrt nutzbar gemachten Uferstrecken erreichten somit eine Länge von 1840 m.

Dann sind an Bahnanlagen erstellt worden der Hafenbahnhof in der Au mit 8 Rangier- und Abstellgleisen, ferner die 2,5 km lange Verbindungsbahn (Hafenbahn) zum Rangierbahnhof Muttenz und die dreispurigen Gleisanlagen längs der ausgebauten Uferquais. Zusammen mit noch einigen Industriegeleisen der Niederlassungen konnten dem Bahndienst gleich zu Beginn seines Betriebes immerhin bereits 11,5 km Geleise zur Verfügung gestellt werden. Zur Erschliessung der beiden Hafengelände waren im Birsfelder Hafen rund 1,2 km und im Auhafen rund 2 km Zufahrts- und Werkstrassen nötig.

Die Bauzeit der ersten Etappe erstreckte sich bis in das Jahr 1941 hinein. An Geldmitteln waren insgesamt 5,6 Mio. Fr. aufzubringen. Die Anlagen umfassten, inbegriffen die im Baurecht abgetretenen Flächen, ein Areal von zirka 260 000 m<sup>2</sup>.

## Der Weiterausbau bis heute

Die Inbetriebnahme des mit allen guten Hoffnungen auf bessere Zeiten begonnenen Werkes fiel mitten in den Zweiten Weltkrieg hinein. Dies brachte dem jungen Unternehmen zunächst einige Sorgenjahre. Doch gegen Ende der vierziger Jahre setzte im Güterumschlag bereits eine

solche Betriebsamkeit ein, dass zur Bewältigung des ständig wachsenden Bahnverkehrs der Hafenbahnhof erweitert werden musste. In der Folge ist im Jahre 1949 das Geleisefeld von bisher 8 auf 12 Geleisestränge ausgebaut worden. Eine letzte Erweiterung erhielt der Hafenbahnhof noch im Jahre 1963 mit den beiden Geleisen 13 und 14.

Als dann im Spätherbst 1950 mit dem Bau des Kraftwerkes Birsfelden begonnen wurde, war damit auch das Startzeichen für den Vollausbau der Hafenanlagen gegeben. Zunächst wurde der unter dem Stauspiegel liegende östliche Teil des Aubodens mit Material aus der Kraftwerkbaustelle aufgeschüttet und auf das Planum des vorhandenen Hafengeländes gebracht. Dann konnte das Rheinufer um weitere 800 m als Umschlagsquai ausgebaut werden.

In Birsfelden ist der Umschlagsquai im Jahre 1953, gleichlaufend mit dem Bau des oberen Schleusenvorhafens, um 500 m und zehn Jahre später nochmals um 100 m verlängert worden.

Die gesamte Länge der nutzbaren Umschlagsquais beträgt heute 2440 m, wovon 1200 m auf den Birsfelder Hafen und 1240 m auf den Auhafen entfallen.

Sodann waren im Jahre 1956 alle Zufahrts- und Werkstrassen, inklusive die erforderlichen Werkleitungen, fertig ausgebaut. Das Strassennetz der Hafen- und Industrieanlagen misst ungefähr 5 km.

Grosse Anstrengungen brauchte es, um den Bedürfnissen des ständig wachsenden Bahnverkehrs gerecht zu werden. Für ausgedehntere Geleiseerweiterungen war einfach zu wenig Platz vorhanden. Wohl wurden die Quai-geleise entsprechend der jeweils neu ausgebauten Ufer verlängert. Auch konnten im Auhafen noch einzelne Abstell- und Auszugsgleise und in Birsfelden eine Abstellgruppe mit fünf Geleisen erstellt werden. Aber all dies hätte nicht ausgereicht, wenn man nicht gleichzeitig auch daran gegangen wäre, die Bahnanlagen mit Automatisierungen, Zentralisierungen und andern modernen Hilfsmitteln zu verbessern und ihre Kapazität zu steigern.

Eine fühlbare Verkehrs erleichterung brachte dann die Elektrifizierung der Hafenbahn und eines Teiles des Hafenbahnhofes im Jahre 1961. Auch die Umstellung der Traktion im Manöverdienst von Dampf auf Diesel brachte nicht nur grössere Sicherheit im Umschlag und Transport von flüssigen Brennstoffen, sondern sie wirkte sich ebenfalls leistungssteigernd aus. (Die Elektrifikation kostete übrigens Fr. 821 000.—)

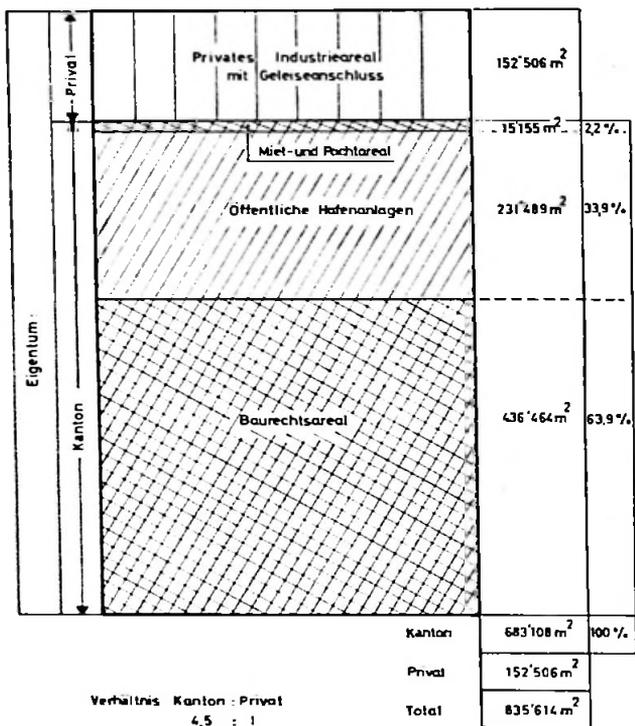
Die Hafenanlagen verfügen heute über ein Bahnnetz von 21,8 km öffentliche Betriebsgeleise und 10,0 km private Industriegeleise. Die 2,5 km lange Hafenbahn nach dem Rangierbahnhof Muttenz ist in diesen Zahlen nicht eingerechnet.

Als letzte in der Reihe der öffentlichen Bauten bleiben die Gebäulichkeiten zu erwähnen, die im Laufe der Jahre erstellt worden sind. Anfänglich waren im einzigen zur Verfügung stehenden Gebäude, dem Stationsgebäude im Auhafen, auch der Zolldienst und die kantonale Verwaltung untergebracht. Um den verschiedenen Dienstzweigen für ihre immer grösser werdenden Personalbestände die nötigen Räumlichkeiten zu schaffen, ist in den Jahren 1953/54 in Birsfelden ein Verwaltungsgebäude erstellt

worden. Darin befinden sich heute das Zollamt, die Güterexpedition SBB, die kantonale Verwaltung und zwei Dienstwohnungen für Hafenpersonal. Neben an wurden ein Magazingebäude und ein Kiosk erstellt. Im weitem erforderten die neuen Schalt- und Stellwerkanlagen sowie die schon längst nötigen Wohlfahrtsräume für das Bahnpersonal grössere Um- und Erweiterungsbauten im Stationsgebäude Auhafen. Schliesslich ist im Jahre 1963 beim Verwaltungsgebäude ein zweites Magazin mit Werkstatt erstellt worden. Bis Ende 1965 hat der Kanton insgesamt 18 Mio. Fr. in die Hafenanlagen investiert. Das Hafen- und Industriereal weist heute eine Gesamtfläche von zirka 835 600 m<sup>2</sup> auf. Die Besitz- und Nutzungsverhältnisse sind nachfolgend graphisch dargestellt.

**Aufteilung des Hafen- und Industriereals nach Besitz und Nutzung**

(Stand Dezember 1965)



**Die privaten Niederlassungen und Umschlagsfirmen**

Schon eine ganz oberflächliche Betrachtung der während der verflorenen 25 Jahre von den Hafenniederlassungen und Umschlagsfirmen erstellten Anlagen und Einrichtungen lässt darauf schliessen, dass hier ein mit Umsicht und zäher Tatkraft ausgestatteter Unternehmungswille am Werk gewesen sein muss. Ohne auf Details einzugehen, wozu übrigens der Berichtstatter auch nicht kompetent ist, sei an Hand der nachfolgenden Gegenüberstellung einiger typischer Objekte die enorme Entwicklung etwas beleuchtet.

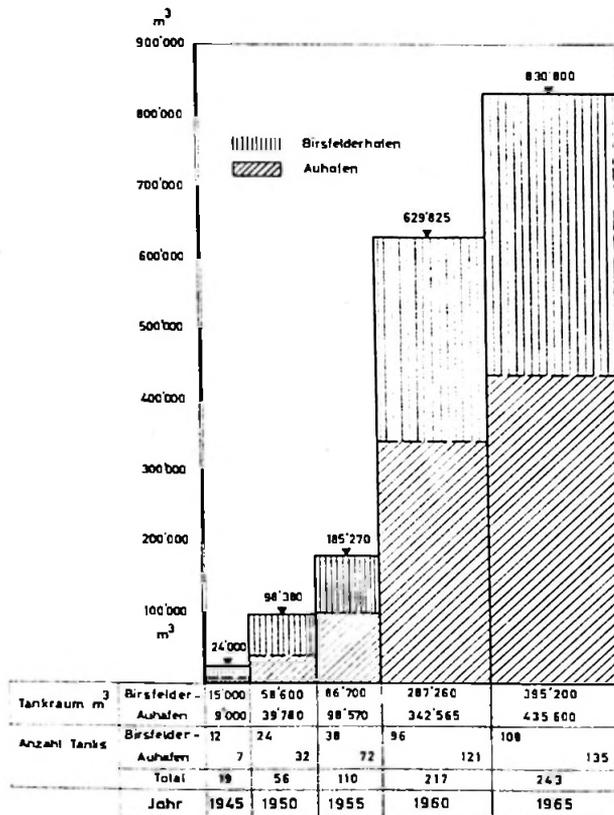
Von den Kranbauten verdient der im Auhafen installierte Mammutkran besondere Erwähnung. Seine Hebekraft beträgt 300 t. Er lässt sich ausser Betrieb wie ein Glieder-

Objekte	Stand 1941		Stand 1965	
	im einzelnen	total	im einzelnen	total
Umschlags- und Verladekrane (Kranbrücken)	3		7	
Betonkranhallen			2	
Dreh-Wippkrane (fahrbar)			3	
Schwerlastkrane			2	
		3 Stk.		14 Stk.
Offene Lagerareale für Kohle und andere Güter	2	48 000 m <sup>2</sup>	14	144 000 m <sup>2</sup>
Gedackte Lagerhallen für Kohlenprodukte, Roh- und Schwergüter, Gebinde etc.	1	15 000 t	7	63 500 t
Lagerhäuser für Stückgüter	-		9	201 000 t
Getreide-Silo	-		1	30 000 t
Silos und Bunker für andere Güter wie Kies, Sand, Kohlen etc.	-		5	32 000 t

stab zusammenklappen und kann so auf kleinstem Raum deponiert werden.

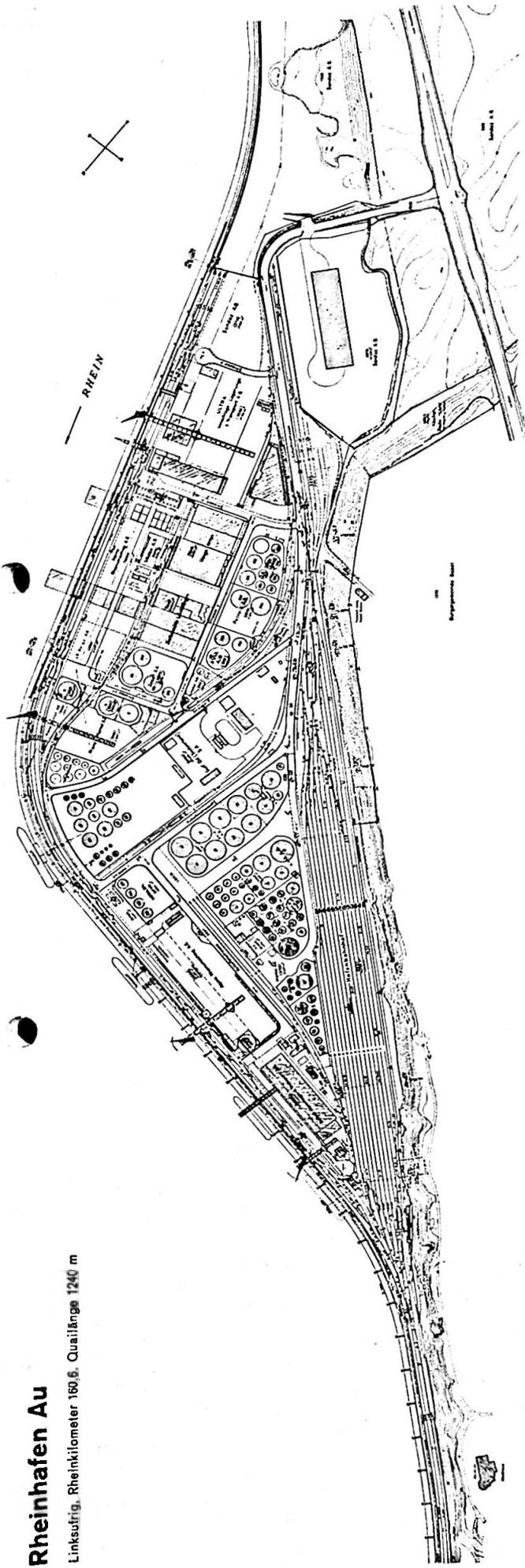
Wohl am eindrücklichsten präsentiert sich die Entwicklung der Umschlags- und Lagerungseinrichtungen für flüs-

Entwicklung der Tankbauten während der Jahre 1945-1965



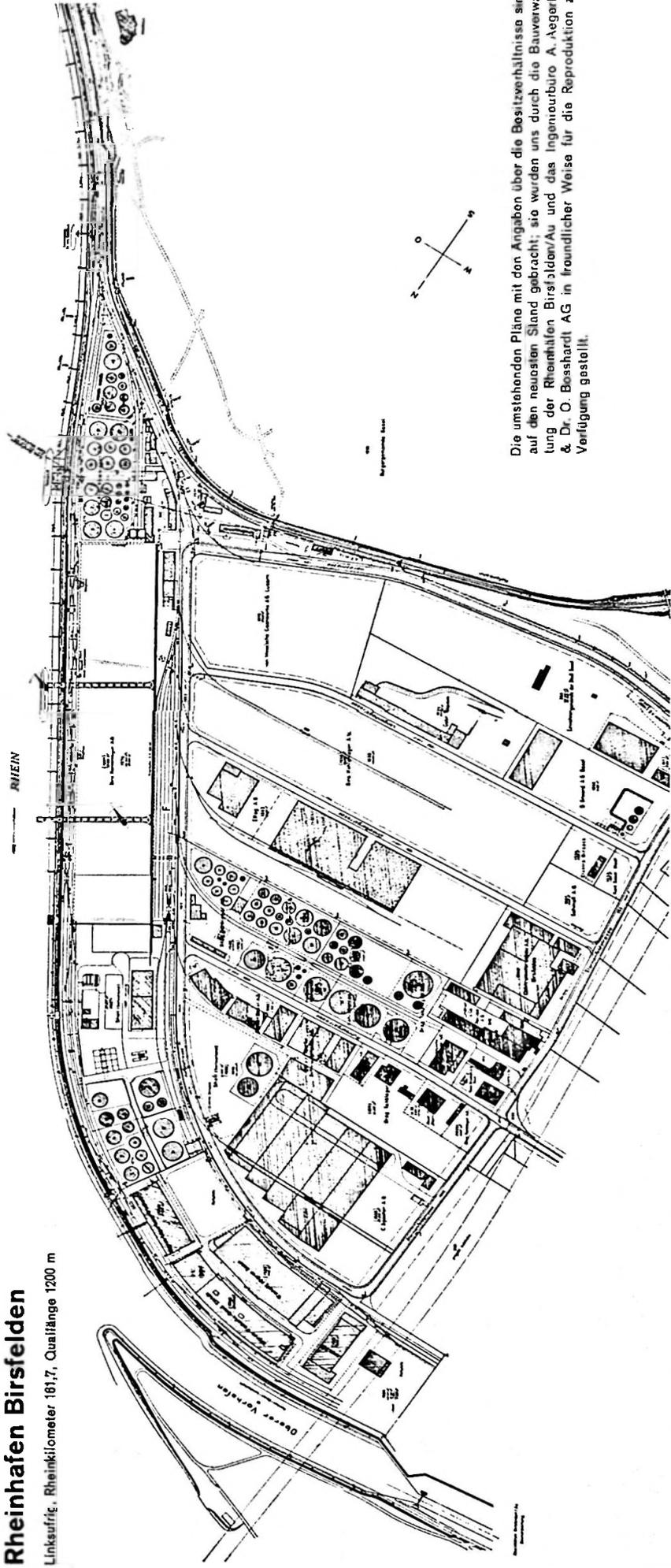
## Rheinhafen Au

Linksufrig, Rheinkilometer 160,6, Quailänge 1240 m



## Rheinhafen Birsfelden

Linksufrig, Rheinkilometer 161,7, Quailänge 1200 m



Die umstehenden Pläne mit den Angaben über die Besitzverhältnisse sind auf den neuesten Stand gebracht; sie wurden uns durch die Bauverwaltung der Rheinhäfen Birsfelden/Au und das Ingenieurbüro A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG in freundlicher Weise für die Reproduktion zur Verfügung gestellt.

sige Brennstoffe. Aus den anfänglich 19 Stehtanks mit 24 000 m<sup>3</sup> Füllraum sind heute deren 243 geworden, mit einem Füllraum von total 830 800 m<sup>3</sup> (vgl. Abbildung über die Entwicklung der Tankanlagen). Den Umschlag ab Schiff besorgen sieben Steiger.

#### Die Schutz- und Sicherungsmassnahmen

Bei aller Entwicklung und Prosperität wurde eines nicht vergessen, nämlich der Schutz und die Sicherheit von Leben und Gut. Alle Beteiligten, die Hafenbehörden und die Niederlassungen, scheuten weder Mühen noch Mittel, um diesbezüglich die nötigen Massnahmen zu treffen. Ganz besondere Massnahmen erforderten die Tankanlagen und ihre Umschlagseinrichtungen. So sind die Tankfelder mit eigenen ortsfesten Schaumlösch- und Berieselungseinrichtungen versehen und überdies noch mit den nötigen mobilen Löschgeräten ausgerüstet. In neuerer Zeit ging man auch dazu über, zur Versorgung der ortsfesten Brandschutzanlagen mit eigenem Löschwasser am Rheinufer Pumpwerke zu erstellen. Im weiteren ist von den Hafenfirmlen eine Genossenschaft für Werkschutz und Brandbekämpfung gebildet worden, die über eine gut ausgerüstete und sorgsam ausgebildete Werkfeuerwehr verfügt. Die Feuerwehr setzt sich übrigens grösstenteils aus den Belegschaften der Genossenschafter zusammen.

Aber auch dem Schutze der Gewässer wird viel Beachtung geschenkt. Einerseits bemüht sich die Schifffahrt ständig darum, durch Schulung und Mahnung des Schiffspersonals sowie mittels zweckmässiger Einrichtungen zu Wasser und zu Land allem zu begegnen, was zu Gewässerverschmutzungen führen könnte. Andererseits sind es landseits die Umschlagsfirmen und Tanklagerhalter, die unter Anwendung beträchtlicher Mittel ihre Lagerareale und Abfülleinrichtungen so abdichten, dass ausgelaufene Flüssigkeiten nicht in den Untergrund oder sonstwohin abfließen können.

#### Kleiner Ausblick

Und zum Schluss noch ein kleiner Ausblick in die Zukunft. Wenn man die heutige Ausdehnung der Hafenanlagen etwas näher betrachtet, so wird man überrascht feststellen, dass der Endausbau, mindestens flächenmässig gesehen, eigentlich schon erreicht ist. Diese Feststellung setzt aber der weiteren Entwicklung der Anlagen noch lange kein Ende. Die vorhandenen Reserven in der Ausnützung des Raumes und nicht zuletzt auch der unermüdete Pioniergeist bieten dem Weiterausbau der Häfen noch so viele Möglichkeiten, die, wenn sie richtig genutzt werden, auch erlauben, einen noch weit grösseren Güterumschlag zu bewältigen als bis heute.

## Die Mineralölprodukte — Rückgrat der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen

Von Werner Mangold, Direktor der Rheinhäfen beider Basel

Das Jubiläum des 25jährigen Bestehens der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen gibt Anlass zu Betrachtungen im Zusammenhang mit deren Entwicklung und ihrer Notwendigkeit zur Sicherstellung der Versorgung unseres Landes.

Als in den dreissiger Jahren eine weitere räumliche Ausdehnung der baselstädtischen Rheinhäfen St. Johann und Kleinhüningen wegen ihres unmittelbaren Anstosses an die Landesgrenzen bzw. an den Stadtkern praktisch nicht mehr möglich war, entschloss sich der Kanton Basel-Landschaft, oberhalb der Stadt Basel, auf dem Gebiet der Gemeinden Birsfelden und Muttenz, weitere Hafenanlagen zu errichten. Diese Häfen, bekannt unter der Bezeichnung «Rheinhäfen Birsfelden und Au», wurden in den Jahren 1937—1940 in einer ersten Etappe erstellt und seither bedeutend erweitert und ausgebaut.

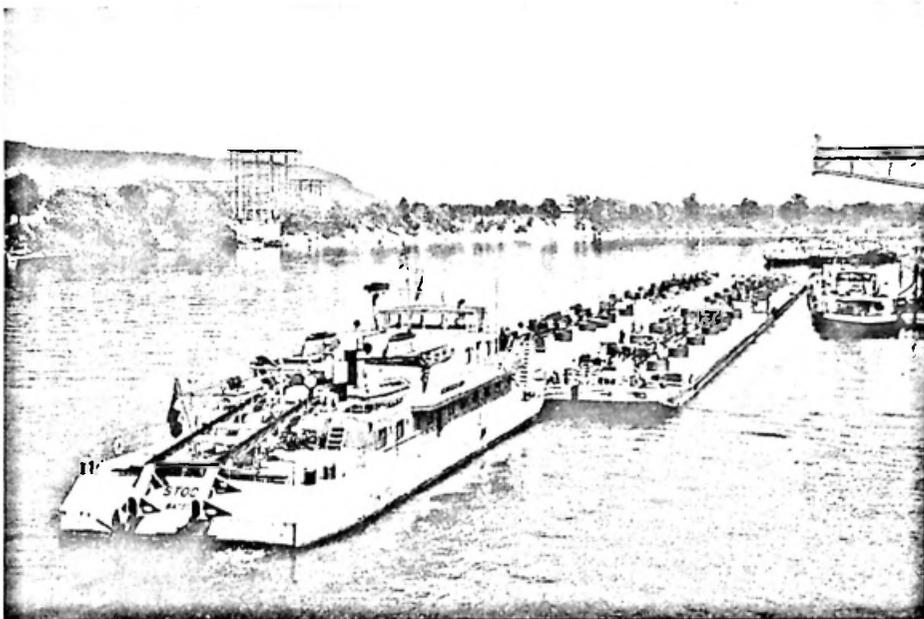
Im Bestreben, die im wesentlichen gleichliegenden Interessen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft an der Förderung der Rheinschifffahrt und an einem wirtschaftlichen Betrieb der Hafenanlagen durch eine enge Zusammenarbeit gemeinsam zu wahren, haben die Regierungen beider Kantone im Jahre 1946 eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten abgeschlossen. Gestützt darauf werden die administrativen und betrieblichen Belange der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen vom Rheinschiffahrtsamt Basel betreut. Die Hafenanlagen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft bilden eine Einheit und werden nach dem Grundsatz der grösstmöglichen Parität verwaltet; beide sind jedoch in finanzieller Hinsicht autonom. Als Dokumentation des Willens zur Parität und Zusammenarbeit wird für die gesamten Hafenanlagen die

Bezeichnung «Rheinhäfen beider Basel» verwendet. Während die Umschlagsleistungen der basellandschaftlichen Häfen sich in den ersten Jahren noch in bescheidenem Rahmen hielten, steigerten sie sich nach 1950 von Jahr zu Jahr, und ihr Anteil am Gesamtverkehr der Rheinhäfen beider Basel wuchs zusehends. Dies zeigt am deutlichsten die nachstehende Tabelle.

Jahr	Basellandschaftliche Hafenanlagen		Baselstädtische Hafenanlagen	
	Tonnen	%	Tonnen	%
1946	39 709	4	1 028 099	96
1948	394 967	14	2 384 299	86
1950	618 451	18	2 881 966	82
1955	1 070 094	23	3 517 326	77
1960	2 584 552	37	4 397 198	63
1965	4 142 083	48	4 473 167	52

Am 15. Dezember 1965 konnte im Birsfelderhafen erstmals die Viermillionen-Tonnen-Grenze überschritten werden.

Dieser für die basellandschaftlichen Häfen erfreuliche Trend der Aufwärtsentwicklung hat verschiedene Gründe. So konnten dank genügender Landreserven zweckmässige und grosszügige bauliche Dispositionen getroffen werden. Dies führte dazu, dass die Häfen Birsfelden und Au einen grossen Teil der ausgesprochenen Massengüter, so vor allem Kohle und flüssige Treib- und Brennstoffe, aber auch Schwefel, Sand und Kies usw., zu Umschlag und Lagerung erhielten. Auch die Tatsache, dass diese Häfen für die Zu- und Abfuhr der Schiffsgüter mittels Strassenfahrzeugen sehr günstig gelegen sind, hat zur guten Verkehrsentwicklung wesentlich beigetragen. Vor allem aber ist der Verkehrsaufschwung der anhaltend guten Wirt-



Schubverband «Stoos» mit 6200 t Diesel-Gasöl nach der Ankunft im Auhafen. Die 179 m lange Schiffskomposition gehört seit 1961 zum gewohnten Bild in den basellandschaftlichen Rheinhäfen. Dem Schubboot sind vier Tankleichter mit je 1700 t Ladefähigkeit vorgekoppelt.  
Photo Avia, Zürich

schaftslage unseres Landes und der damit parallel gehenden Aussenhandelstätigkeit zuzuschreiben.

#### Flüssige Treib- und Brennstoffe unbestritten im Vordergrund

Bei der Betrachtung des Güterverkehrs der basellandschaftlichen Häfen ist besonders auffällig, dass sich im Laufe der Jahre ein Strukturwandel vollzogen hat, der vor allem die Energieträger Kohle und flüssige Brennstoffe betrifft. Bis vor wenigen Jahren galt die Kohle als wichtigstes Transportgut der schweizerischen Rheinschiffahrt. Die innerhalb der letzten Jahre sprunghaft angestiegenen Rheinimporte an Mineralölprodukten haben jedoch die bisher im Schiffsverkehr dominierende Kohle von der Spitze verdrängt. Im Jahre 1951 bezifferte sich der Anteil der festen Brennstoffe am gesamten Ankunftsverkehr der basellandschaftlichen Hafenanlagen noch auf 61 % und derjenige der Erdölderivate auf 29 %. Im Jahre 1965 sind die entsprechenden Anteile für die Kohle nur noch mit 8,5 %, für die flüssigen Brennstoffe hingegen mit 56,9 % ausgewiesen. Diese Entwicklung zeigt, dass heute von allen in den Baselbieter Häfen umgeschlagenen Gütern die flüssigen Treib- und Brennstoffe unbestritten im Vordergrund stehen. Von den gesamten Tankanlagen von über einer Million Kubikmeter liegen rund 825 000 m<sup>3</sup> Tankraum oder 82 % in den Häfen Birsfelden und Au. Von den im Jahre 1965 über die Rheinhäfen beider Basel transportierten flüssigen Treib- und Brennstoffmengen im Total von rund 3,4 Mio. Tonnen sind allein über 2,3 Mio. Tonnen oder 68 % in diesen Hafenanlagen umgeschlagen worden.

Neben den guten Verkehrsergebnissen der Schifffahrt nach der Schweiz haben sich jedoch im Verlaufe der Jahre auch Probleme ergeben, welche die Zukunft des Rheintanktransportgewerbes bedrohen. Im Zusammenhang mit der **Wandlung in der Struktur des Güterverkehrs** steht im Vordergrund die Abwanderung der Mineralölprodukte auf andere Verkehrsträger. Von dieser Entwicklung dürften die schweizerische Tankschiffahrt auf dem Rhein, und mit ihr die Rheinhäfen beider Basel, in absehbarer Zeit tangiert werden.

Bekanntlich wurde bis vor wenigen Jahren die für die Schweiz bestimmte und über die Nordseehäfen eingeführte Erdölenergie vorwiegend mit Rheintankschiffen ab belgischen und holländischen Raffinerien verfrachtet. Das Rheintankschiff war prädestiniert, grosse Mengen dieser Güter über weite Strecken transportieren zu können. Inzwischen aber haben die Rohölpipelines in Westeuropa Einzug gehalten mit dem Ziel, Raffinerien möglichst in unmittelbarer Nähe der wichtigsten Schwerkonsumzentren zu errichten. Eine Verlegung der Erdölindustrie in die Verbrauchsgegenden liegt anscheinend im Interesse einer raschen und kontinuierlichen Bedienung der Kundschaft. Der Bau von Raffinerien abseits der Seehäfen wäre jedoch ohne die Verwendung von Pipelines für die Zufuhr der erforderlichen Rohölmengen wirtschaftlich kaum tragbar. So hat nach Verlagerung der Raffinerien in das Innere Westeuropas die Pipeline die traditionellen Verkehrsträger von Erdölprodukten stark beeinflusst. Die zur Zeit im westeuropäischen Hinterland bereits in Betrieb stehenden und von den Rheintankschiffen erreichbaren Produktionszentren befinden sich im Ruhrgebiet, bei Köln, Karlsruhe und Strasbourg. Diese Raffinerien werden durchwegs mittels Pipelines, d. h. ab Wilhelmshaven, Rotterdam bzw. ab Marseille mit Rohöl versorgt. Wie bedeu-

Wer Wie Was Wo?

### in der Rheinschiffahrt

Über alle Gebiete der Rheinschiffahrt (Gesetzgebung, Rheinstrecke, Firmen und Häfen, Schiffe und Werften, Verkehr und Flotten, Verbände und Organisationen – mit Namenregister) orientiert Sie zuverlässig das neu erschienene  
«**Taschenbuch der Rheinschiffahrt**»  
4. Auflage, 560 Seiten, Fr. 16.–

Verlag Schifffahrt und Weltverkehr AG, Basel 1

tend die Leistungsfähigkeit der im Rheinstromgebiet errichteten Ölverarbeitungszentren bereits ist, geht aus der Tatsache hervor, dass beispielsweise von den im Jahre 1965 per Rheintankschiff nach den Rheinhäfen beider Basel verfrachteten Mengen an flüssigen Treib- und Brennstoffen nur noch ca.  $\frac{1}{3}$  von den Raffinerien in den Seehäfen bezogen worden ist.

Trotzdem wurden die schweizerische Tankschiffahrt auf dem Rhein und damit auch die Rheinhäfen beider Basel bis heute von den Auswirkungen der Verlagerung der Versorgungsbasis für Erdölprodukte mengenmässig noch nicht allzustark beeinflusst. Durch das Näherrücken der Raffinerien an unsere Landesgrenzen musste jedoch die Rheintankerflotte eine wesentliche Kürzung ihrer Transportstrecke in Kauf nehmen. Auch steht zu befürchten, dass daneben die Wirtschaftlichkeit der umfangreichen Lager für flüssige Treib- und Brennstoffe in Birsfelden und Au durch den Ausbau bzw. die Neuansiedlung ausländischer Raffinerien in unserem Lande stark beeinträchtigt wird. Die Ölverarbeitungskapazität der in unserem Lande bestehenden bzw. in Bau und Planung begriffenen Werke soll auf ca. 10–11 Mio. Tonnen pro Jahr ausgerichtet werden. Das von diesen Werken benötigte Rohöl wird mit Pipelines vom Ausland her zugeführt. Bei Vollbetrieb dieser Raffinerien dürfte sich ein bedeutender Rückgang der Importe von Erdölprodukten über den Rhein einstellen.

#### Verzicht auf Rhein nicht zu verantworten

Die Abwanderung von flüssigen Treib- und Brennstoffen mit schweizerischer Bestimmung auf andere Verkehrsträger, vor allem von Rohöl auf Pipelines, hätte zwangsläufig eine starke Reduktion des Bestandes an Rheintankschiffen zur Folge, was sich in Krisenzeiten für unsere Versorgungslage zweifellos sehr erschwerend auswirken würde. Ein Verzicht auf den leistungsfähigen Verkehrsträger «Rhein» im Mineralölsektor ist daher nicht zu verantworten, hat doch dieser, als freie Verbindung zwischen der Schweiz und den Industriezentren Nordwest-

europas sowie den Nordseehäfen, im Laufe der vergangenen Jahrzehnte seine Leistungsfähigkeit im Dienste der schweizerischen Verkehrswirtschaft klar unter Beweis gestellt.

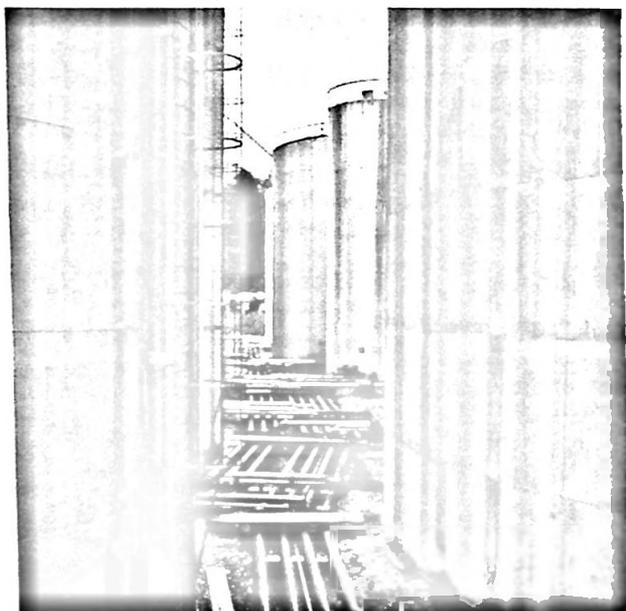
Die schweizerische Rheinschiffahrt wird im Interesse der Erhaltung der bisherigen Öltransporte sich darum bemühen müssen, die Mineralölprodukte nördlicher Provenienz zu ähnlich günstigen Bedingungen dem schweizerischen Verbraucher zuzuführen, wie sie eine inländische Raffinerie bieten könnte. Dies aber ist ihr nur möglich, wenn die Anschlussfracht ab den Rheinhäfen wesentlich gesenkt werden kann. Durch die bereits vorteilhafte Rheinfracht könnten beispielsweise schon heute allfällige Marktansprüche einer inländischen Raffinerie im Raume Basel mit Erfolg zurückgewiesen werden. Da jedoch die Rheinschiffahrt bisher nicht allein nur die Verbraucher im Rayon unserer Hafenanlagen belieferte, sondern auch den Mineralölbedarf der übrigen grossen schweizerischen Konsumzentren zu einem beträchtlichen Teil deckte, muss darnach getrachtet werden, diese Absatzmärkte ebenfalls zu erhalten. Eine Produktenpipeline ab den Rheinhäfen in die Gegend von Zürich könnte diese Möglichkeit bieten. Die Transporte Basel–Zürich dürften mittels einer Produkten-Pipeline um 70–80 % gesenkt werden können. Rheinfracht zuzüglich Aufwendungen für den Leitungstransport werden für die Produkte nördlicher Provenienz eine Preisbasis bilden, welche schweizerische Raffinerien ernsthaft konkurrenzieren könnte.

#### Die Wirtschaftlichkeit einer Produkten-Pipeline

dürfte unter gewissen Voraussetzungen gesichert sein. Es sei in diesem Zusammenhang an die mit der Seine parallel laufende Produkten-Leitung erinnert, mit der ab Le Havre der Raum von Paris mit Fertigerzeugnissen bedient wird. Die Transporte durch diese Leitung haben innert weniger Jahre so stark zugenommen, dass ein zweiter Röhrenstrang gelegt werden musste. Zur Zeit wird ferner in Deutschland mit dem Bau einer Produktenleitung ab der Raffinerie Godorf bei Köln in den Rhein-Main-Neckarraum begonnen. Diese Leitung soll eine Jahreskapazität von rund 4 Mio. Tonnen erhalten. Die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Betrieb von Produktenleitungen werden in Deutschland trotz der im Vergleich zu Rohölleitungen komplizierten und kostspieligen Anlagen und der teilweise weiten Streuung des Verbrauches als günstig bezeichnet. Es lässt sich mit einiger Sicherheit voraussagen, dass mit steigendem Verbrauch die Produktenpipeline im Verkehr vermehrt eingeschaltet wird. Die zum Zwecke des Betriebes einer Produktenleitung in den Raum von Zürich ins Leben gerufene Rheinische Pipeline-Transport AG, mit Sitz in Basel, hat bereits am 18. Juli 1964 das Konzessionsgesuch beim Eidgenössischen Amt für Energiewirtschaft eingereicht.

Die an Rheinschiffahrt und Hafenanlagen interessierten Kreise hoffen, das Haupttransportgut der schweizerischen Rheinschiffahrt – die Mineralölprodukte – der Schifffahrt zu erhalten und damit gleichzeitig eine **unabhängige** Versorgung unseres Landes mit Energiestoffen zu sichern. Jedenfalls bedarf es grosser gemeinsamer Anstrengungen, um die die Rheinschiffahrt bedrohende Situation im Mineralölsektor meistern zu können.

Den verantwortlichen Persönlichkeiten steht daher die grosse Aufgabe bevor, sich mit aller Kraft für die Erhaltung dieses Haupttransportgutes der schweizerischen Rheinschiffahrt einzusetzen.



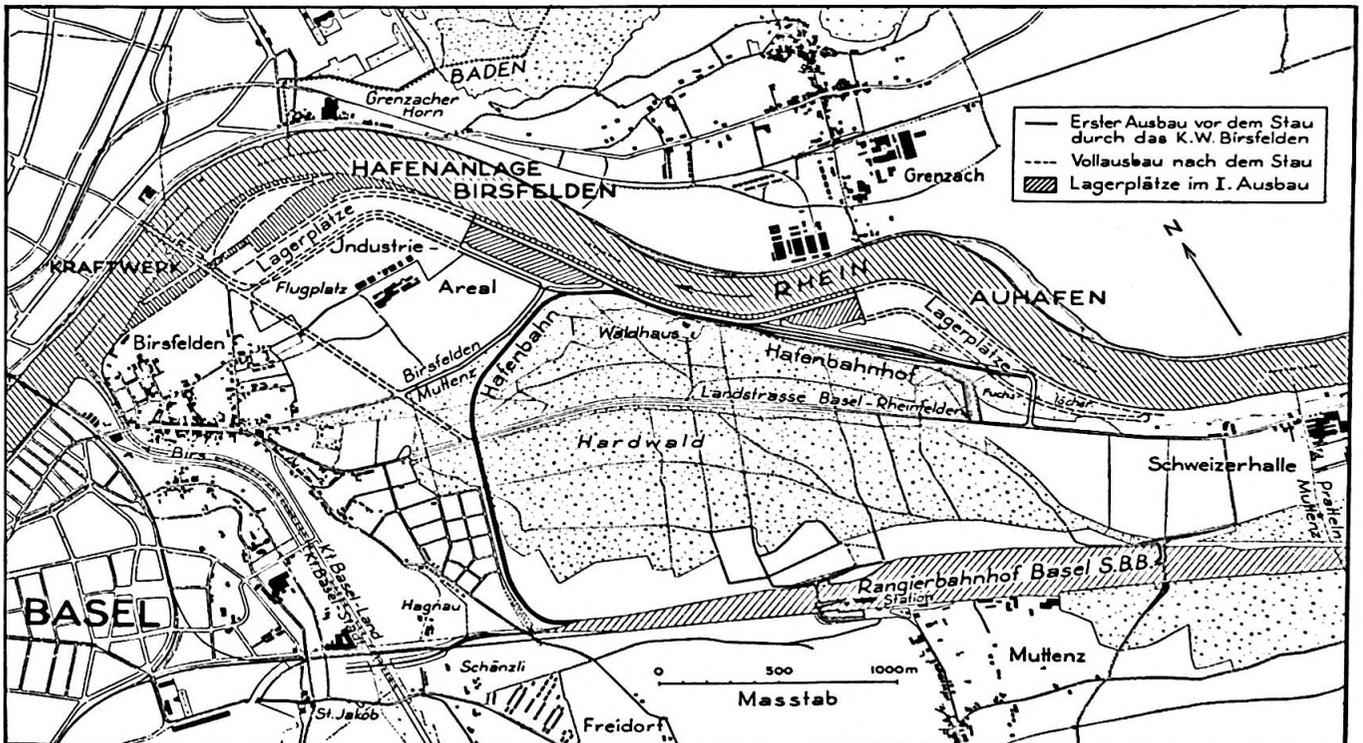
243 Tanks mit einem Fassungsvermögen von 830 800 m<sup>3</sup> bilden das verkehrswirtschaftliche Rückgrat der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen. Photo Pinsker

# Vom Plan zur Wirklichkeit

Eine Bildfolge – zusammengestellt aus dem «Strom-und-See»-Archiv von Albin Breitenmoser



- 1 So war es einst: Das Gebiet der Au in der Hard, «das zum Hafengebiet ausgebaut werden soll».
- 2 Die ersten Pläne für basellandschaftliche Rheinhäfen gehen, wie alles, was mit der Eröffnung der Großschifffahrt nach Basel zu tun hatte, auf Ing. Rudolf Gelpke (1873–1940) zurück.
- 3 Als eigentlicher Realisator und Erbauer der basellandschaftlichen – wie auch der baselstädtischen Häfen – darf Ing. Oskar Bosshardt (1873–1950) angesprochen werden.
- 4 Eine Planskizze aus der ersten Bauzeit (1938) der basellandschaftlichen Rheinhäfen.





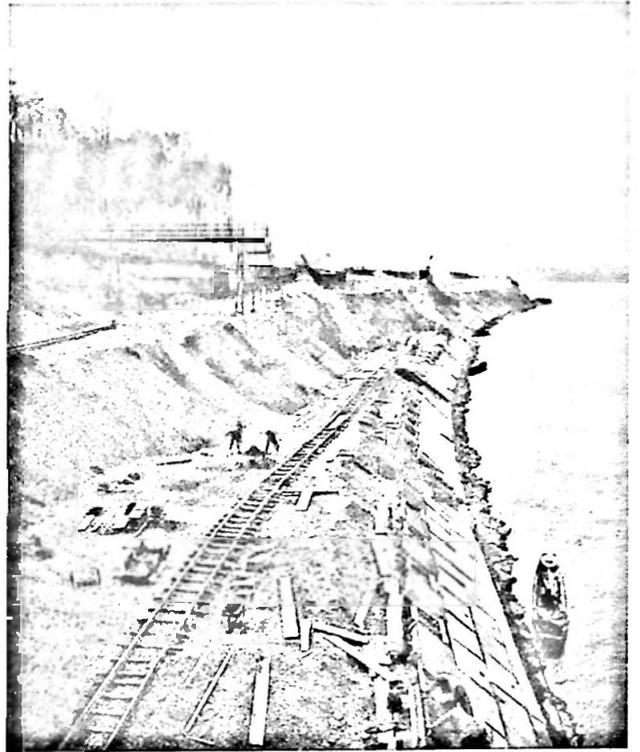
Hafen Birsfelden 1938. Die Rodungen für die Freilegung des zum Hafenbau bestimmten Geländes sind im Gange. Blick rheinaufwärts. Wer hätte damals geahnt, wie sich dieser Landstreifen gut 25 Jahre später ausnehmen würde?



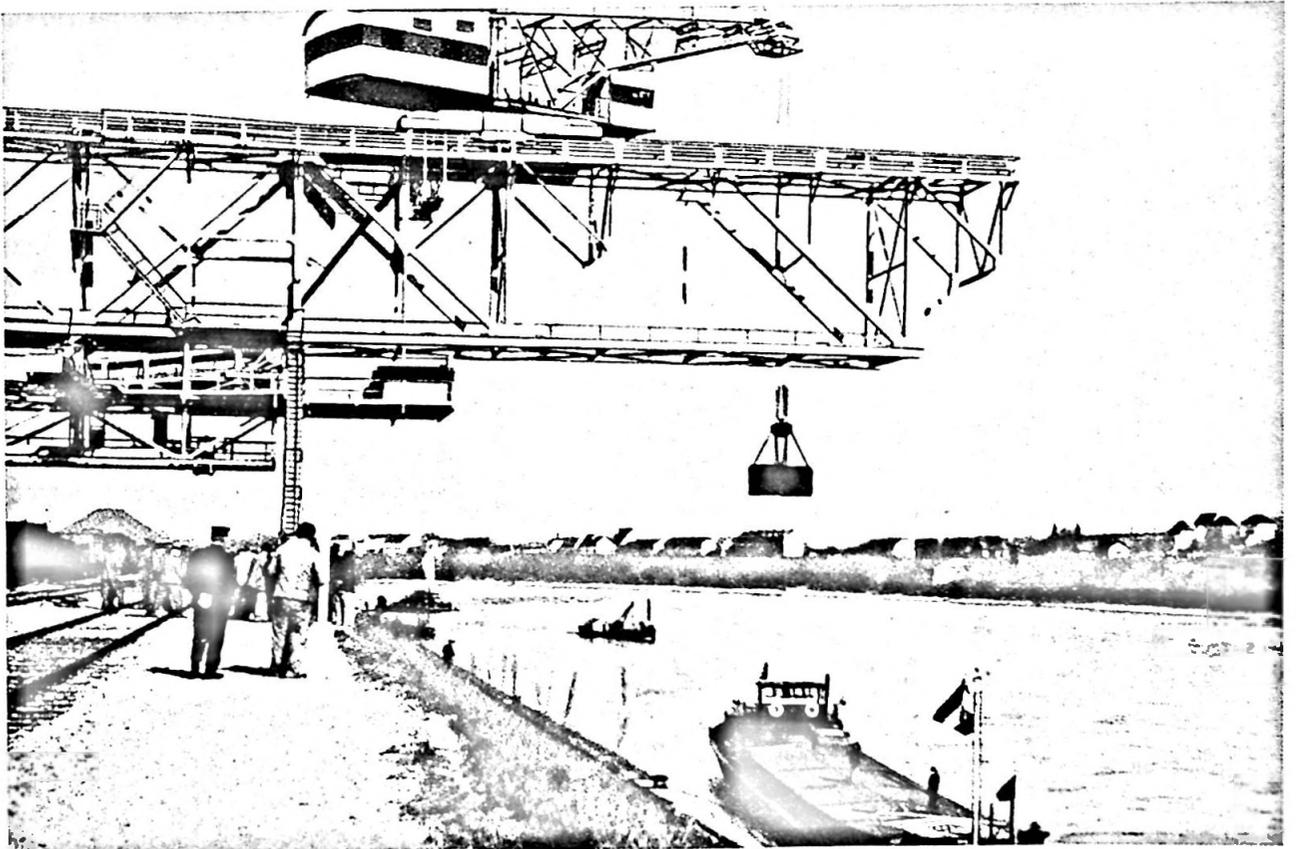
Auhafen 1938. Auch hier sind rasche Fortschritte bei der Freilegung des nötigen Geländes zu erkennen. Das Baselbieter Volk hatte am 6. Dezember 1936 mit 13 141 Ja gegen 871 Nein die Erstellung der Hafenanlagen beschlossen.



Das Baugelbiet in der Au im Frühjahr 1939.



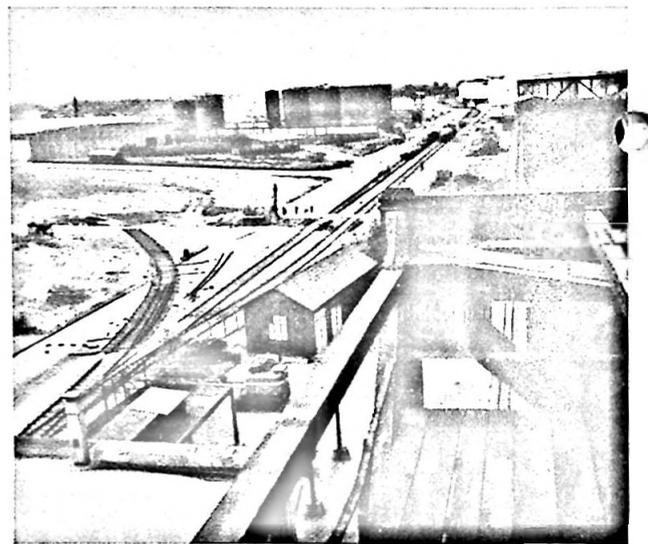
Diese Aufnahme vom 27. April 1938 zeigt, wie die Böschungen an der Uferstrecke unterhalb des Waldhauses errichtet werden.



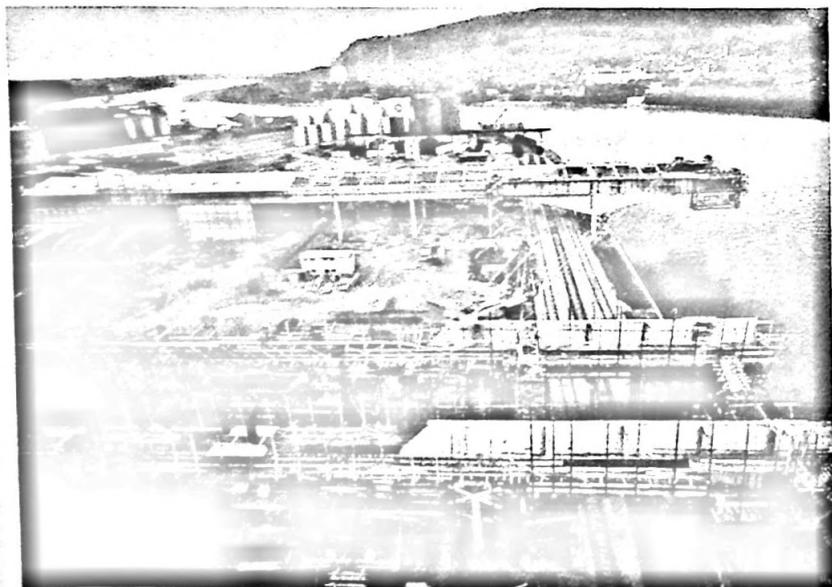
Der grosse Tag: Am 19. März 1941 fuhr das erste Schiff, M/S «Express 106» mit einer Ladung Kohle unter die Verladebrücke der Birs Kohlenlager AG in Birsfelden, um durch den M.A.N.-Kranen 250 t löschchen zu lassen.



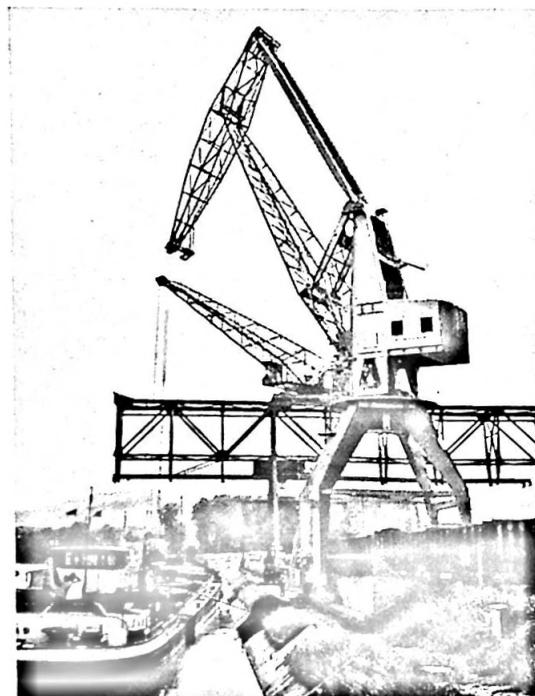
Verglichen mit heute (vgl. Titelbild dieser Festschrift!) nehmen sich die Häfen Birsfelden/Au im Jahre 1948 noch recht bescheiden aus. Der Weiterausbau wurde bald zur zwingenden Notwendigkeit, wollten die Rheinhäfen beider Basel ihrer Stellung als «Goldenes Tor der Schweiz» gerecht bleiben.



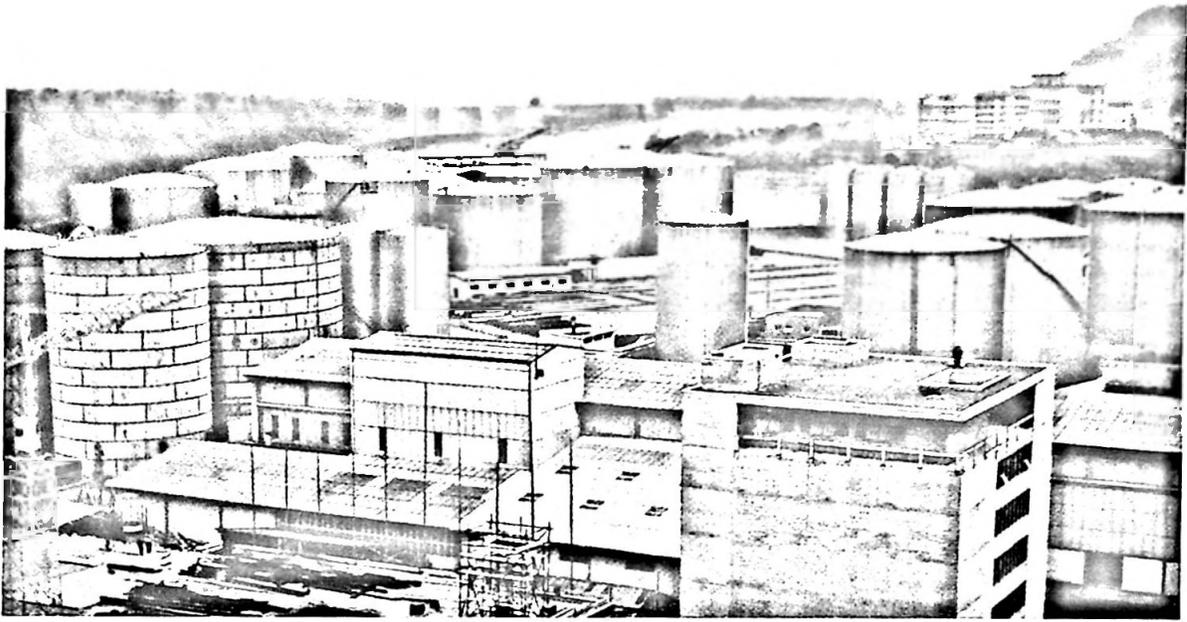
Geleise-Ausbau im Hafen Birsfelden, 1957.



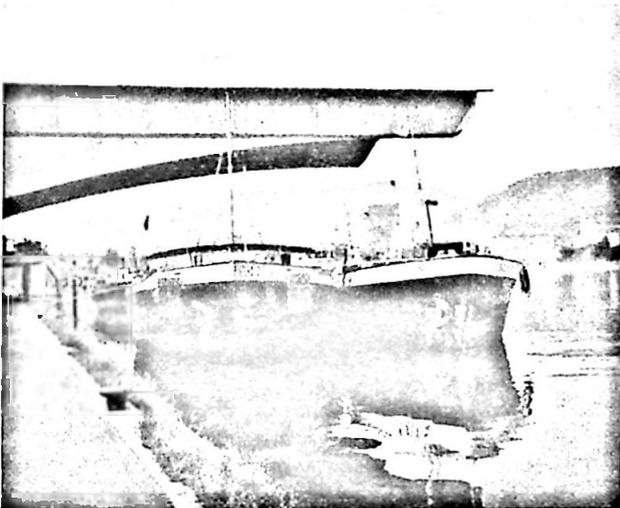
Bau von gedeckten Umschlagshallen im Auhafen, 1956.



Säulen-Doppel-Lenker-Wippkran im Auhafen, 1958.



Ausbau der Tankanlagen im Auhafen in den fünfziger Jahren.



Unter dem Umschlagshof im Auhafen warten ein schweizerisches Glieder-schiff und ein belgisches Motorschiff auf Entladung.



Brikett-Umschlag im Auhafen. Während langer Zeit stand dazu eine Paternoster-Anlage im Betrieb (unser Bild), die vor wenigen Jahren im Zeichen der Palettisierung durch eine moderne Laufkatze abgelöst wurde.



Mammut-Kran für 300 t schwere Stücke im Auhafen, am obersten Zipfel der Rhodnhäfen beider Basel.

## Birsfelden gestern – heute – morgen

Zirka 50 Schreibmaschinenzeilen – so lautete die Vorschrift der Redaktion dieser Zeitschrift an die Gemeindebehörde – sollten genügen, um Vergangenheit, Gegenwart und Zukunftsaussichten von Birsfelden kurz ins Blickfeld des Lesers zu rücken. Das ist, besonders was die Vergangenheit betrifft, nur halb so schwierig. Eine Chance hat jedenfalls der Schreiber: Er braucht wenigstens nicht in jahrhundertealten Kirchenbüchern herumzustöbern, um einige interessante Angaben über die tempi passati zu finden. Birsfelden ist heute noch die jüngste selbständige Gemeinde des Kantons Basel-Landschaft und sicher auch eine der jüngsten der Schweiz. Erst am 19. April 1875 wurde das Ergebnis der Volksabstimmung vom 4. April des gleichen Jahres über die Erhebung Birsfeldens zur selbständigen politischen Gemeinde vom Landrat ratifiziert. Mit diesem Beschluss wurden die jahrzehntelangen Bemühungen des Einwohnerrates um die Lostrennung von Muttenz als rechtsgültig erklärt. Immer noch 9 Jahre braucht es also bis zur Hundertjahrfeier.

Freilich müssen wir die Chronik vom Datum der Autonomie-Erklärung doch bis in die dreissiger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückblättern, in die Zeit der Kantonstrennung, wo wir recht bescheidene Zahlen über die damalige Bevölkerung finden. Eine erste zuverlässige Angabe nennt 1832 6 Bauernhöfe mit insgesamt 32 Bewohnern innerhalb des heutigen Gemeindebannes. 1840 waren es bereits 400 Einwohner, 1850 deren 900, es folgt 1860 mit 1416 Personen. Vor der Trennung von Muttenz lebten bereits 1833 Menschen in der rasch gewachsenen Ortschaft. Wie stetig die Bevölkerung zunahm, zeigt die Zahl der Jahrhundertwende mit 3614, und dreissig Jahre später sind es bereits 6175 Einwohner. Diese Zahl blieb bis nach dem Zweiten Weltkrieg stationär bis leicht rückläufig, um dann während der fünfziger Jahre einen nie gahnten Zuwachs zu verzeichnen. Zwei weitere Angaben: 1960 10 135 Einwohner, 1964 sind es bereits 11 417.

Die Beschreibung der ausserordentlichen Entwicklung der Ortschaft im Zeitraum von 135 Jahren mag am besten

illustriert werden durch weitere statistische Zahlen, die den Leser unserer Zeitschrift besonders interessieren werden:

### Industriebetriebe:

Während um die Jahrhundertwende ein einziger Betrieb mit 30 Beschäftigten genannt wird, waren es

1923	8 Betriebe mit	158 Angestellten und Arbeitern
1937	10 Betriebe mit	263 Angestellten und Arbeitern
1944	11 Betriebe mit	451 Angestellten und Arbeitern
1960	29 Betriebe mit	1132 Angestellten und Arbeitern
1964	34 Betriebe mit	1774 Angestellten und Arbeitern

Diese knappen Zahlen beweisen am besten die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Industrie- und Handelsfirmen für Birsfelden, die sich dementsprechend auch im Gemeindehaushalt, insbesondere seit 1950, ausdrückt.

### Verwaltungs-Rechnungen:

	Aufwand	Ertrag	Ordentliche Steuereinnahmen
1920	629 000.–	641 000.–	169 000.–
1930	1 253 000.–	1 241 000.–	237 000.–
1946	2 840 000.–	2 773 000.–	494 000.–
1959	4 720 000.–	4 947 000.–	1 277 000.–
1964	5 044 000.–	5 150 000.–	2 255 000.–

Ganz eindrücklich lässt auch der Blick auf den Wohnungsbestand die Bautätigkeit der letzten Jahrzehnte erkennen:

1950	1884 Wohnungen
1960	3160 Wohnungen
1962	3601 Wohnungen
1964	3701 Wohnungen

Stolz sind die Bewohner Birsfeldens neben der erfreulichen Ansiedlung von Industriefirmen auch auf das überaus glücklich in das Landschaftsbild eingeordnete **Rheinkraftwerk**, das auf Grund der kantonalen Volksabstimmung vom 25. Juni 1950 gebaut und 1954 in Betrieb genommen worden ist. Die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Hafenanlagen Birsfelden wird an anderer Stelle dieser Zeitschrift hervorgehoben.



Birsfelden – 1832 aus 6 Bauernhöfen mit 32 Bewohnern bestehend, heute eine kleine Stadt mit einem modernen Rheinhafen. Photo Baier

In seiner interessanten Entwicklungszeit hat Birsfelden weit über seine Banngrenzen hinaus grosses Aufsehen erregt. Sogar Jeremias Gotthelf fand in seiner Erzählung «Jakobs, des Handwerksgesellen Wanderung durch die Schweiz» Worte der Bewunderung für das fast sagenhafte Aufwärtstreben der jungen Ortschaft, wenn er schreibt:

«Endlich sah er sie, die roten Türme, welche ihm beim Einzug aufgefallen, sah die Stadt, gedrängt um die Türme wie um die Henne die Küchlein. Diesseits des alten, ehrwürdigen und ehrenfesten Basel, was lag da so weiss und schimmernd im Felde? Dort war damals das Birsfeld

gewesen mit einigen Dutzend Häusern, und jetzt fast ein Feld voll Häuser! Das war doch das Birsfeld, was eigentlich Baseltrutts heissen sollte, aber gewaltig hatte es sich, seit er da gewesen, aufgebläht, war angeschwollen zu einem Städtchen», usw.

Für die Damaligen Zukunftsvision, für uns Heutige Wirklichkeit! Ob wohl in den nächsten zehn Jahren bevölkerungsmässig die 20 000er-Grenze überschritten wird, die die Gemeindebehörden heute durchaus im Bereiche der Möglichkeit sehen? S.

## Das basellandschaftliche Rheinschiffahrtsrecht

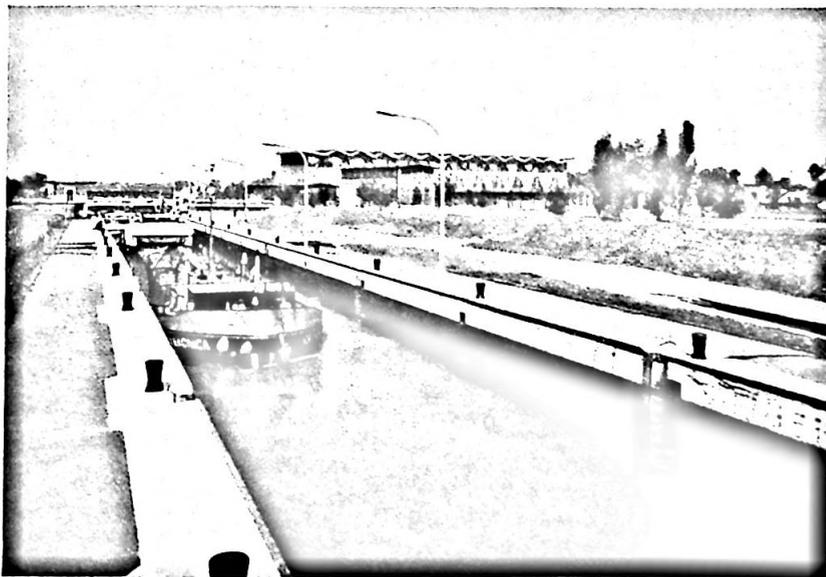
Von Dr. Walter Müller, Advokat, Vizepräsident der Schweizerischen Schiffahrtsvereinigung, Basel

Der Bau der Hafenanlagen im Kanton Basel-Landschaft und die unerwartet grosse Verkehrsentwicklung der letzten 25 Jahre auf dem basellandschaftlichen Rhein haben für diesen Kanton nicht nur technische und administrative Probleme aufgeworfen, sondern auch neue gesetzgeberische Vorschriften verlangt, damit neben den internationalen und eidgenössischen Bestimmungen des Rheinschiffahrtsrechts auch die der kantonalen Gesetzgebungshoheit verbleibenden Belange rechtlich geordnet werden konnten.

In völkerrechtlicher Beziehung darf einmal mehr darauf hingewiesen werden, dass es den Grundsätzen der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 entsprechen würde, wenn der Rhein von dem Punkte an, an dem er schiffbar wird, bis in das offene Meer dem besonderen internationalen Freiheitsstatut unterstellt ist. Allein, die konkrete Stromakte, die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, wendet, auch in ihrer revidierten Fassung gemäss Vertrag vom 20. November 1963, das internationale freiheitliche Rheinregime nur bis Basel an, das in Artikel 1 der Akte ausdrücklich genannt ist. Die basellandschaftliche Stromstrecke fällt somit nicht mehr unter die **Mannheimer Akte** und die Hoheit der Rheinzentralkommission. Wenn trotzdem die Rheinschiffahrt oberhalb Basel frei ist, so beruht dies auf der Uebereinkunft vom 10. Mai 1879

zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden über den Wasserverkehr auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basel, und dieser Staatsvertrag ist nach wie vor in Kraft. Er bestimmt, dass die Schiffahrt auf dem Rhein jedermann gestattet ist und nur denjenigen Beschränkungen unterliegt, die durch die Steuer- und Zollvorschriften und durch polizeiliche Rücksichten auf die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs geboten sind. Gebühren und Abgaben, die lediglich auf der Tatsache der Benutzung der Wasserstrasse beruhen, sind untersagt. In praxi ist deshalb die Schiffahrt nach den basellandschaftlichen Häfen ebenso frei wie die Fahrt bis Basel. Um eine einheitliche schiffahrtspolizeiliche Ordnung in Uebereinstimmung mit den Vorschriften auf dem internationalen Rhein unterhalb Basel zu erreichen, haben Deutschland und die Schweiz, gestützt auf die Übereinkunft von 1879, die von der Rheinzentralkommission in Strasbourg erlassenen gemeinsamen schiffahrtspolizeilichen Verordnungen auch auf der Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden in Kraft gesetzt, wobei lediglich einige örtlich bedingte Sonderregeln notwendig waren. In diesem Zusammenhang ist vor allem die erste Schiffahrtspolizeiverordnung vom 13. Januar 1940 und die sie ersetzende, neue Schiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Juni 1955 für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden zu erwäh-

Die am 12. November 1954 dem Verkehr übergebene Schleuse von Birsfelden bildet Durchgangs- und Eingangstor zu den basellandschaftlichen Rheinhäfen. Die Schleuse misst 180×12 m, ihre Hubhöhe bei Niederwasser beträgt 9 m. 1965 wurden in beiden Richtungen je 6000 Schiffe geschleust. Der Bau einer zweiten Schleuse ist zur Notwendigkeit geworden. — Im Hintergrund das Maschinenhaus des Kraftwerks Birsfelden, dessen Energieproduktion bei 362 Mio. kWh liegt.



nen. Es wäre künftighin wünschenswert, wenn auch diese Rhein-Strecke in das internationale Regime der Mannheimer Akte von 1868 einbezogen werden könnte, damit der gesamte zurzeit schiffbare Rhein einer absolut einheitlichen Ordnung untersteht.

Was das private Rheinschiffahrtsrecht betrifft, so ist dieses bundesrechtlich durch das Bundesgesetz über das Schiffsregister vom 28. September 1923 und die Bestimmungen der Artikel 125 bis 127 des Seeschiffahrtsgesetzes vom 23. September 1923/18. Dezember 1965 geordnet. Die massgeblichen Bestimmungen des Seerechtes werden auch auf die Binnenschiffahrt angewendet, die mit in einem öffentlichen Register eingetragenen Binnenschiffen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen und andern schiffbaren Gewässern betrieben wird, welche die Schweiz mit dem Meer verbinden (SSG, Art. 125). Die Grossgüter-schiffahrt bis zu den basellandschaftlichen Häfen untersteht somit diesem besonderen Schiffahrtsrecht. Was die **Registrierung der Binnenschiffe** betrifft, so können diese beim Grundbuchamt Liestal, das als kantonales Schiffsregisteramt eingesetzt ist, eingetragen werden.

#### **Auf kantonaler Ebene**

wurde die Grundlage für die basellandschaftliche Rhein-schiffahrt durch das Gesetz vom 26. Oktober 1936 betreffend die Errichtung von Hafen-, Geleise- und Strassenanlagen auf dem «Sternenfeld» Birsfelden und der «Au» Muttenz gelegt. Das Gesetz ist vom Volke am 6. Dezember 1936 angenommen worden und regelt die grundsätzlichen Kompetenzen auf dem Gebiete der Rheinschiffahrt und der Hafenvirtschaft des Kantons. In den Jahren 1949, 1951, 1953, 1954 und 1957 beschloss der kantonale Landrat weitere Ausbautappen des Hafens, und gemäss seinem Beschluss vom 21. April 1955 beteiligte sich der Kanton an der Austiefung des Rheinbettes zur Schaffung einer zweispurigen Schiffahrtsrinne. Der Landratsbeschluss vom 14. Februar 1952 betreffend die Verwaltung der basellandschaftlichen Rheinhafenanlagen ordnete die rechnungsmässige Trennung dieses Teils des Staatsvermögens, das unter den Namen «Rheinhäfen Birsfelden/Au» als besonderes Hafenunternehmen verwaltet wird. Organisatorisch wurde der Direktion des Innern die Behandlung aller die Güterschiffahrt betreffenden wirtschaftlichen Angelegenheiten und die Verwaltung der Rheinhäfen übertragen. Die oberste kantonale Schiffahrtsbehörde ist der Regierungsrat des Kantons. Im Landrat, dem kantonalen Parlament, wurde am 14. Februar 1952 eine besondere Rheinhafenkommission geschaffen, welche die Schiffahrtsangelegenheiten zu behandeln hat.

Von massgeblichster Bedeutung für die Verwaltung der kantonalen Rheinschiffahrtsanlagen ist jedoch die **Vereinbarung vom 18./21. Juni 1946** zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenanangelegenheiten gewesen, welche die enge Zusammenarbeit und Übereinstimmung der Auffassungen beider Halbkantone in Schiffahrtssachen brachte. Nach aussen treten die Halbkantone in Schiffahrtssachen seither immer gemeinsam auf. Die beidseitigen Hafenanlagen werden als Einheit erklärt und nach dem Grundsatz der Parität verwaltet. Jede direkte und indirekte Konkurrenzierung wird ausgeschaltet, die Tarife werden einheitlich und gleichmässig aufgestellt und insbesondere haben sich beide Halbkantone zur Erhebung gleicher Hafengebühren verpflichtet. Für den Verkehr zwischen Hafenanlagen besteht Gebührenfrei-

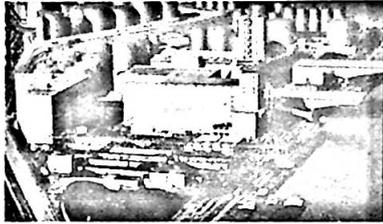
heit. Die Gesamtheit der Anlagen beider Kantone wird als «Rheinhäfen beider Basel» bezeichnet, und der Kanton Basel-Landschaft hat dem Basler Rheinschiffahrtsamt die Direktion der basellandschaftlichen Häfen und die Bearbeitung der den Kanton berührenden Fragen der Rheinschiffahrt übertragen.

Die 1946 begonnene, fruchtbare Zusammenarbeit beider Halbkantone wurde durch die Erweiterung des Konkordates am 30. April 1959 verstärkt, wonach künftig eine gemeinsame Hafenordnung zu erlassen ist. Ein zweites interkantonales Konkordat vom 3. Mai, 15. April und 27. August 1957 (vom Bundesrat am 24. Juli 1958 genehmigt), dem sich auch der Kanton Aargau angeschlossen hat, einigte die drei Rheinschiffahrtskantone auf den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rhein-Strecke zwischen Basel und Rheinfelden. Zu diesem Zwecke hat jeder Kanton ein eigenes Rheinschiffahrtsamt geschaffen, und seither besteht ein «Rheinschiffahrtsamt des Kantons Basel-Landschaft». Die Kantone Baselland und Aargau haben jedoch die Geschäftsführung ihrer Rheinschiffahrtsämter demjenigen des Kantons Basel-Stadt übertragen, mit der Folge, dass dessen Direktor und Beamte in allen drei Kantonen eine beamtenrechtliche Stellung einnehmen. Dieses zweite Konkordat garantiert die einheitliche Schiffahrtsordnung auf dem Strom, während das Konkordat von 1946 die gemeinsame Ordnung der Hafenanangelegenheiten brachte.

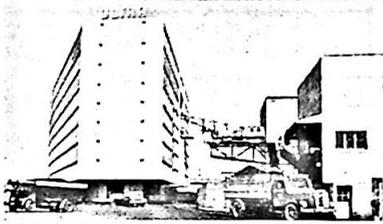
Am 2./22./30. Juni 1959 erliessen die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt die erste **gemeinsame Hafenordnung** für die Rheinhäfen beider Basel, nebst Anhang, in dem die Hafengebühren einheitlich geregelt sind. Alle für den Betrieb der Anlagen und den Schiffsverkehr in den Häfen erforderlichen Vorschriften sind in der Hafenordnung enthalten. Durch die am 18. Dezember 1965 von den eidgenössischen Räten beschlossene teilweise Änderung des schweizerischen Seeschiffahrtsgesetzes von 1953 werden die Kantone ermächtigt, für Häfen in ihrem Gebiet Vorschriften über die Lade- und Löschzeiten der Binnenschiffe und die Liegegelder zu erlassen, und es werden deshalb die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft von dieser Kompetenz Gebrauch machen können, um in der gemeinsamen Hafenordnung auch diese Fragen des Schiffsverkehrs zu regeln. Bereits vor dem Erlass der gemeinsamen Hafenordnung von 1959 hat der Kanton Basel-Landschaft durch Regierungsratsbeschlüsse Hafengebühren eingeführt, erstmals am 10. Oktober 1941, wobei die Parität mit den baselstädtischen Häfen eingehalten wurde.

Da die basellandschaftlichen Hafenanlagen in grossem Ausmass dem Umschlag und der Lagerung flüssiger Treib- und Brennstoffe dienen, hat der Kanton in Ausübung seiner Bauhoheit und gestützt auf die kantonale Feuerschutzgesetzgebung am 23. Juni 1939 und am 11. Dezember 1951 durch Regierungsratsbeschlüsse besondere Vorschriften über die Aufstellung und den Betrieb von Grosstankanlagen für die Lagerung und den Umschlag von brennbaren Flüssigkeiten erlassen. Die geltende Verordnung ist am 10. Dezember 1957, 12. Dezember 1961 und 27. Juni 1962 ergänzt, teilweise geändert und erweitert worden, um auch den Erfordernissen des Gewässerschutzes Rechnung zu tragen.

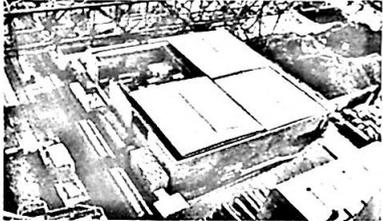
Die zunehmende Beschäftigung von Beamten und Angestellten in den Häfen führte am 19. November 1953 zum Bau eines **Verwaltungsgebäudes**, und die arbeitsrechtlichen Belange sind im Anstellungs- und Dienstreglement



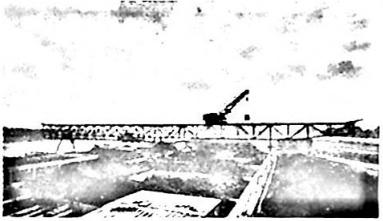
Unser Umschlags- und Lagerbetrieb Auhafen Basel



Lagerhaus für Stückgüter - 35 000 Tonnen



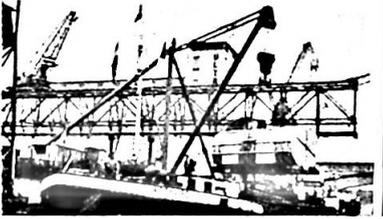
Schwercoils-Lagerhalle für Stückgewichte bis 80 Tonnen



Offener Lagerplatz mit Kranbrücke 140 m



Schwercoils-umschlag mit 80 Tonnen-Kran



300 Tonnen Mammut-Kran

Modernster Umschlags- und Lagerbetrieb Im Auhafen

# ULTRA

Umschlags-, Lagerungs- und Transport AG

Tel.: 061 32 91 20

## BASEL-Auhafen

### ULTRA-moderne Hafenumschlagstechnik

Das nebenstehende Inserat zeigt den modernsten und vielseitigsten Umschlagsbetrieb der Rheinhäfen beider Basel.

Der **Getreidesilo** weist ein Fassungsvermögen von 30 000 Tonnen auf und enthält neben 1 Annahmetrichter von 35 Tonnen und 3 Annahmehubern von je 220 Tonnen 222 Lagerzellen mit einem Inhalt von je 65-250 Tonnen, dazu noch 66 Schüttböden von 10-60 Tonnen Inhalt. Die maschinellen Einrichtungen sind auf eine Stundenleistung von 85 Tonnen berechnet. Dieser Silo enthält auch als einziger eine Trocknungsanlage, die nicht nur für Getreide, sondern auch für andere rieselfähige Güter wie Kaffee, Kakaobohnen, Ölsaaten usw. verwendbar ist. Ausserdem sind selbstverständlich Einrichtungen für die Begasung des Getreides sowie eine Putzereinlage vorhanden.

Ein separates **Stückgutlagerhaus** mit einer Lagerfläche von rund 18 000 m<sup>2</sup> bzw. einem Fassungsvermögen von rund 35 000 Tonnen dient der Lagerung von Kaufmannsgütern aller Art. Es umfasst Keller, Parterre und 8 Obergeschosse. Zwei 5-tonn-Warenlifts dienen dem vertikalen Transport. Im Schiffsumschlagsverkehr kann mit dem Kran direkt bis zum 5. Stockwerk gearbeitet werden. Dieses Lagerhaus besitzt besondere Einrichtungen, um gesackte lagernde Güter direkt im Stockwerk, in welchem sie lagern, ausschütten und lose auf Bahnwagen oder Camion verladen zu können. Der Camion- und der Bahnverkehr haben getrennte Ladeplätze, sodass diese beiden Transportmittel sich gegenseitig an den Ladestellen nicht behindern können. In diesem neuen, auf das modernste eingerichteten Lagerhaus wird hauptsächlich mit Hubstaplern und Paletten gearbeitet, wodurch eine schnelle Beladung oder Entladung von Bahn- und Strassenfahrzeug gewährleistet ist. Das ganze Lagerhaus ist mit einer automatischen CERBERUS-Feuermeldeanlage versehen und bietet daher grösste Sicherheit. Ausserdem besteht die Möglichkeit, einzelne Stockwerke zu klimatisieren. Im Lagerhaus ist auch eine spezielle Begasungsanlage mit 300 m<sup>3</sup> Inhalt vorhanden, die es erlaubt, verpackte Waren von jeder Art von Schädlingen zu befreien.

Eine Spezialität der ULTRA stellen die **Schwertransporte** dar, besitzt sie doch einen 10-tonn-Kran sowie zwei spezielle Schwerlastkrane für Stückgewichte bis 90 Tonnen und solche bis 300 Tonnen.

In einer speziellen **Lagerhalle**, deren Dachelemente zur Ein- und Auslagerung geöffnet werden können, werden Stücke bis 90 Tonnen gedeckt gelagert. Diese Halle dient auch als Montageplatz für schwere Baumaschinen, die über den Rhein in Basel eintreffen.

Zur Verwiegung von Schwertransporten ist eine Zwillings-Bahn- und -Camionwaage mit einer Wiegefähigkeit bis 240 Tonnen vorhanden, die gleichzeitig als öffentliche Brückenwaage anerkannt ist.

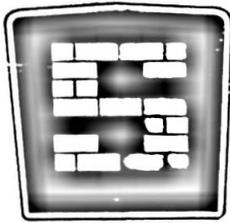
Ein grosser offener Lagerplatz von über 15 000 m<sup>2</sup> dient der Lagerung loser Massengüter wie Kohlen, Koks, Sand sowie anderer witterungsunempfindlicher Güter wie Rundholz, Eisen usw.

Zwei spezielle Brech- und Siebwerke sind für die Aufbereitung fester Brennstoffe vorhanden.

Ausserdem besitzt die ULTRA auch noch eine gedeckte Bunkeranlage mit mehreren Zellen für die Lagerung witterungsempfindlicher Massengüter.

Schliesslich sind noch die beiden 5-tonn-Krane zu erwähnen. Der eine ist ein Portal-Wippkran mit einer Ausladung von 8 bis 30 m; der andere, ein Brückenkran, hat eine Ausladung von 20 m und eine Brückenlänge von 140 m.

Also wahrhaft ein ULTRA-moderner und vielseitiger Umschlagsbetrieb!



# EMIL SEILER PRATTELN

HOCH- + TIEFBAU



## INDUSTRIE-WAAGEN

jeder Art und Grösse

**GIROUD  
-OLMA**

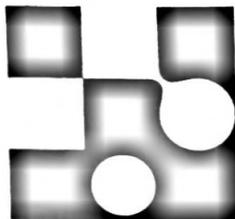
Drei Fahrzeugwaagen mit 30t und eine mit 50t Wägefähigkeit in einer Brennstoffabfüllstation

GIROUD - OLMA AG, OLTEN  
Maschinen- und Stahlbau Tel. 062 / 5 4017



gegründet 1890

Zollboot «Sperber»,  
für die Basler Rhein-  
häfen, gebaut 1963



**Clichés  
Schwitter AG  
Basel - Zürich**

### UNSERE ARBEITSGEBIETE

Clichés für  
Ein- und Mehrfarbendrucke  
in Zink, Kupfer und Leichtmetall  
Farbenphotographie  
für Kunst und Industrie  
Albert-Fischer-Galvanos  
Kunststoff-Duplikate  
Gummi-Duplikate  
Matern, Stereos  
Prägeclichés für alle Zwecke  
Amerikanische Retouche  
Photo-Vergrößerungen  
Industrie-Photographie

## Schiffswerft Gustavsburg GmbH Gustavsburg / Hessen

Gründungsjahr 1886

Neubau und Reparatur von Binnenschiffen jeder Grösse  
170 m Hellingsanlage, separate Heckhellung

Telefon: 061143-3241  
Telegramme: Rheinmalnwerft Gustavsburg  
Fernschreiber: 04 187 811

für die Arbeiten im Hafendienst vom 20. Mai 1949 und im Regierungsratsbeschluss vom 15. Dezember 1953 über die Ferienregelung der Umschlagsarbeiter geordnet worden, soweit nicht die allgemeinen kantonalen Vorschriften auf das Dienstverhältnis Anwendung finden.

Der Rhein ist nach § 13 des Gesetzes über die Gewässer und die Wasserbau-Polizei vom 9. Juni 1856 ein öffentliches Gewässer, für welche § 43 der Kantonsverfassung bestimmt, dass sie Eigentum des Staates sind. Schon dieses alte Gesetz von 1856 verlangte für bauliche Anlagen an den öffentlichen Gewässern eine besondere Bewilligung (§ 27), so dass der Kanton die Erstellung von Umschlagsanlagen am Strom ordnen kann. Das Gesetz von 1856 hat die Flösserei mit Ausnahme der Flösserei von Bauholz auf dem Rhein als regalpflichtig erklärt (§ 43). Die internationale Uebereinkunft von 1879 geht jedoch diesem kantonalen Gesetz vor, so dass keine Einschränkung in der Benutzung des Stromes mehr besteht.

Schon vor dem Bau der basellandschaftlichen Häfen hat der Kanton eine Bekanntmachung betreffend den Personen- und Güterverkehr auf dem Rhein im Gebiet des Kantons Basel-Landschaft vom 6. Mai 1910 erlassen. Nicht nur der regelmässige Personentransport, sondern auch der regelmässige Gütertransport wurde von einer polizeilichen Betriebsbewilligung abhängig gemacht. Es wurde aber bereits bestimmt, dass bei Rheinschiffen das Schiffsattest nach Artikel 22 der Mannheimer Akte von 1868 genügt. Nachdem inzwischen durch bundesrechtliche Verordnung gestützt auf Artikel 66 Abs. 2 des Schiffsregistergesetzes von 1923 die erforderlichen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erlassen worden sind, kann die kantonale Bekanntmachung von 1910 höchstens noch für die Errichtung und den Betrieb von Landungsstegen Anwendung finden. Was die Kleinschiffahrt betrifft, so ist sie durch die interkantonale Verordnung vom 9. Juli 1943 betreffend den Bau, die Ausrüstung, die Untersuchung, den Unterhalt und die Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge auf dem Rhein geordnet, eine Regelung, die gleichermassen auch in den Kantonen Aargau und Basel-Stadt gilt.

#### **Eigenes Rheinschiffahrtsgericht wäre nützlich**

Diese Übersicht über die Entwicklung zu dem heutigen Stand der basellandschaftlichen Ordnung der Rheinschiffahrt zeigt, dass der Kanton alles unternommen hat, um die Schiffahrtsangelegenheiten zweckmässig zu ordnen und die eigenen Vorschriften gemeinsam und einheitlich mit den Nachbarkantonen zu erlassen. Eines fehlt aber noch im Kanton Basel-Landschaft, und das sind die besonderen Rheinschiffahrtsgerichte in Straf- und Zivilsachen, wie diese in allen Rheinuferstaaten und auch im Kanton Basel-Stadt seit dem Gesetz vom 13. März 1924 bestehen. Für den internationalen Rhein ergibt sich aus den Artikeln 33–40 der Mannheimer Akte von 1868 die völkerrechtliche Verpflichtung der Uferstaaten für die Installation dieser Gerichte, die in beschleunigtem und kostenfreiem Verfahren Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, gebührenrechtliche Fragen und Schadenersatzklagen aus dem Schiffsverkehr beurteilen. Die Rheinschiffahrtsgerichte sind in geeigneten, am Rhein oder in dessen Nähe gelegenen Orten einzusetzen, und nach Art. 35 der Rheinschiffahrtsakte sind sie in Zivilsachen im Unterschied zu Art. 59 der schweizerischen Bundesverfassung zuständig für die Beurteilung von Schadenersatzklagen aus Unfällen, die sich im Zuständigkeitsbereich des Gerichtes er-

eignet haben, so dass nicht am Wohnsitz der beklagten Partei geklagt werden muss. Die Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte werden in allen Rheinuferstaaten anerkannt und vollstreckt. Gegen ein Urteil eines Rheinschiffahrtsgerichts kann wahlweise entweder an das nationale Obergericht für Rheinschiffahrtssachen oder aber direkt an die Rheinzentralkommission in Strasbourg appelliert werden, die durch ihre über hundert Jahre alte Rechtsprechung viel zur Einheitlichkeit der rheinischen Gerichtspraxis beigetragen hat. Die Rheinzentralkommission ist die einzige internationale Appellationsinstanz, und nach der Revision der Mannheimer Akte vom 20. November 1963 wird diese richterliche Tätigkeit von einer besonderen Appellationskammer ausgeübt werden. Diese besondere rheinische Gerichtsbarkeit besteht im Kanton Basel-Landschaft nicht, und zuständig sind die ordentlichen Bezirksgerichte in Arlesheim und Liestal, vorausgesetzt, dass sich die beklagte Partei nicht auf die Garantie des Wohnsitzrichters nach BV Art. 59 beruft, wenn sie ihren Wohnsitz an einem andern Ort hat. Die Zuständigkeit des Gerichtes am Unfallort kann jedoch im Kanton Basel-Landschaft nicht uneingeschränkt eingeführt werden, sondern es müsste, wie im baselstädtischen Gesetz von 1924 — das erlassen wurde, bevor die Mannheimer Akte als schweizerisches Staatsvertragsrecht mit Vorrang vor dem Landesrecht anerkannt wurde —, die erwähnte Gerichtsstandsvorschrift der Bundesverfassung vorbehalten bleiben. Auch die Appellation an ein internationales Gericht kann mangels Staatsvertrag nicht durch kantonale Gerichtsorganisationsvorschriften vorgesehen werden. Solange die Mannheimer Akte von 1868 nicht auf die Rhein-strecke oberhalb Basel ausgedehnt wird, besteht weder eine völkerrechtliche Verpflichtung der Schweiz und des Kantons Basel-Landschaft noch die rechtliche Möglichkeit, Rheinschiffahrtsgerichte im vollen Ausmass und mit allen besonderen Verfahrens- und Zuständigkeitsregeln nach der Mannheimer Akte auch für das Gebiet des Kantons Basel-Landschaft einzusetzen, sondern es könnte höchstens durch ein kantonales Gesetz, da nach schweizerischer Verfassungsvorschrift die Gerichtsorganisation Sache der Kantone geblieben ist, ein basellandschaftliches Rheinschiffahrts- und Rheinschiffahrtsobergericht geschaffen werden, wie der Kanton Basel-Stadt 1924 seine Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit unter ausdrücklichem Vorbehalt von BV Art. 59 und unter Weglassung der Appellationsmöglichkeit an die Rheinzentralkommission eingeführt hat. In Basel ist das Polizeigericht als Rheinschiffahrtsgericht in Strafsachen, das Zivilgericht als Rheinschiffahrtsgericht in Zivilsachen und das Appellationsgericht als Rheinschiffahrtsobergericht bestimmt worden, so dass kein neuer Gerichtshof geschaffen werden musste. Die Verfahrensregeln der Mannheimer Akte von 1868 sind in das kantonale Gesetz einbezogen worden. In ähnlicher Weise könnte im Kanton Basel-Landschaft eine besondere rheinische Gerichtsbarkeit eingeführt werden, damit auch in dieser Beziehung die Einheitlichkeit der Rechtsordnung auf dem ganzen schiffbaren Rhein nach Möglichkeit erreicht werden kann. Nachdem insbesondere durch das Abkommen vom 20. November 1963 über die Revision der Mannheimer Akte diese auch zum formellen schweizerischen Staatsvertragsrecht geworden ist, wird das baselstädtische Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte zum Zwecke der vollen Obereinstimmung mit der Stromakte geändert werden müssen.

# Die allgemeine Lage in der internationalen Rheinschifffahrt

Tätigkeitsbericht für die Jahre 1964/1965 der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt

Soeben übermittelt uns das oberste Gremium des internationalen Rheinschifffahrtsgewerbes, in dem sich 1953 die Reedereien und die Partikulierverbände zur Wahrung ihrer Interessen zusammengeschlossen haben, den Tätigkeits- und Lagebericht. Wenn gewisse Feststellungen in diesem Bericht für die Leser von «Strom und See» vielleicht als Wiederholung empfunden werden, halten wir doch dafür, das Dokument in seinem ganzen Wortlaut zu veröffentlichen. Nicht zuletzt wird jedem Interessierten dabei klar, dass die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in einer von Verkehrsrekord zu Verkehrsrekord «fahrenden» Rheinschifffahrt nicht auf einzelne Länder oder Reedereien beschränkt sind, sondern eine Allgemeinerscheinung darstellen. Aus den Äusserungen der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt ist unschwer der feste Wille herauszulesen, der ungenügenden Ertragslage – hervorgerufen durch unverantwortlich tiefe Frachten – mit energischen Lösungen im Zeichen neuer Erkenntnisse zu Leibe zu rücken. Es brauchte Jahre, zu viele Jahre, bis diese Einstellung sich überall durchzusetzen vermochte. Unterstützt von der Rheinzentalkommission als oberster Behörde in der Rheinschifffahrt sollten noch dieses Jahr die ersten Silberstreifen am Horizont zur durchgehenden Sicherung kostendeckender und zeitgemässer Frachten in der Rheinschifffahrt zu erkennen sein. A.B.

Die Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt hat seit der letzten Berichterstattung in der Delegiertenversammlung am 9. Oktober 1964 in dem ihr möglichen Umfang und im Rahmen der ihr nach der Satzung zustehenden Funktionen weiterhin versucht, zur Lösung der anstehenden Fragen der Rheinschifffahrt oder wenigstens zur Klärung gewisser Problemstellungen in verkehrspolitischer Hinsicht beizutragen. Der Schwerpunkt der Tätigkeit lag üblicherweise wiederum beim Verwaltungsrat, der in der Berichtszeit eine Reihe wichtiger Sitzungen, zum Teil gemeinschaftlich mit dem Direktionscomité der UINF, abgehalten hat. Abgesehen vom Wechsel in der Präsidentschaft Ende 1964 – das Präsidium ging damals von Dr. N. Jaquet, Basel, auf Dr. W. Jonker, Rotterdam, über – haben sich inzwischen keine Veränderungen im Mitgliederbestand der Arbeitsgemeinschaft und in ihrem satzungsmässigen oder organisatorischen Gefüge ergeben.

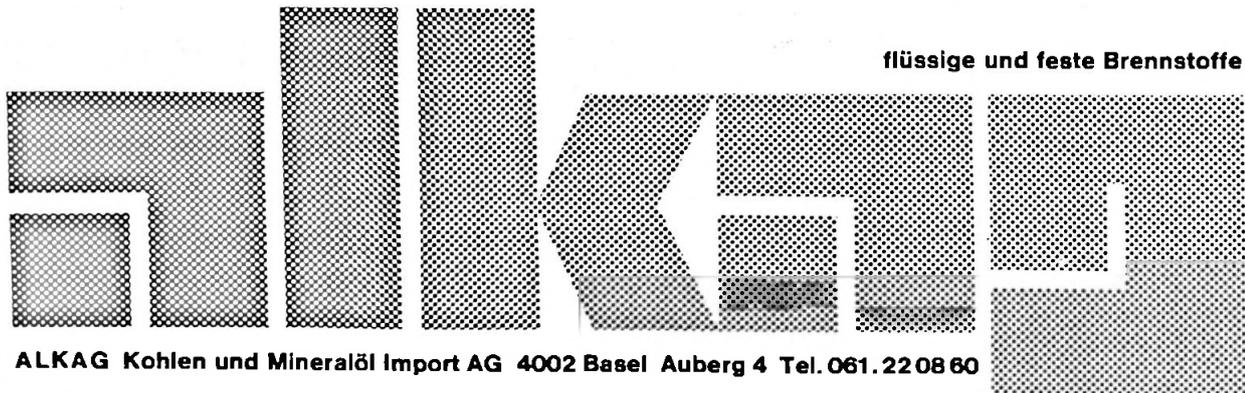
Die Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen, insbesondere zur UINF sowie zu den supranationalen Behörden, vor allem der Rheinzentalkommission, wurden in dem möglichen Rahmen enger gestaltet. Mit der UINF ist eine Vereinbarung über die Abgrenzung der Zuständigkeiten beider Organisationen getroffen worden. Hiermit dürfte auch für die Zukunft die schon in der Praxis meist vorhanden gewesene reibungslose Zusammenarbeit beider Organisationen gewährleistet sein.

## Rheinverkehr angewachsen

Was die Verkehrslage der Rheinschifffahrt in den Jahren 1964 und 1965 betrifft, so hat der Verkehr in den Jahren 1964 und 1965 volumenmässig durchaus befriedigt. Während der Verkehrsanfall in den Jahren 1960 bis 1963 sich etwa konstant auf der Höhe von 129 bis 133 Mio. t hielt, wobei das Volumen der Jahre 1962 und 1963 gegenüber dem bisher besten Jahr 1961 sogar rückläufig war, ist der traditionelle Rheinverkehr – das ist der Verkehr, der die Rheinstrecke zwischen Rheinfeldern und Emmerich berührt – im Jahre 1964 auf rund 140 Mio. t angewachsen. Wenn auch die Zahlen für das Jahr 1965 noch nicht exakt vorliegen, so kann schon heute gesagt werden, dass der Rheinverkehr im abgelaufenen Jahr eine neue Rekordziffer erreicht hat, die ungefähr bei 150 Mio. t liegen dürfte, was einer weiteren Steigerung gegenüber 1964 um etwa 7% entspricht. Dabei ist nach den bisherigen statistischen Feststellungen auch der grenzüberschreitende Verkehr über Emmerich/Lobith von 73,1 Mio. t im Jahre 1964 sogar um 9–10% auf rund 80 Mio. t im Jahre 1965 gestiegen und weist damit einen neuen absoluten Höchststand auf.

Dieses mengenmässig erfreuliche Ergebnis beweist am besten die Bedeutung und ungeschmälerte Existenzberechtigung des Faktors Rheinschifffahrt in der europäischen Wirtschaft. Allen Angriffen gegenüber, gleichgültig aus welchem Lager sie kommen mögen, kann die ausserordentliche Leistung entgegengehalten werden, die das Gewerbe in zäher Arbeit, mit einem verhältnismässig geringen Personal und trotz seiner vielschichtigen strukturellen Zusammensetzung, erbracht hat.

Leider muss demgegenüber festgestellt werden, dass sich die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt in zunehmendem Masse verschlechtert hat. Nach den Berichten der



flüssige und feste Brennstoffe

ALKAG Kohlen und Mineralöl Import AG 4002 Basel Auberg 4 Tel. 061.22 08 60

Schiffahrttreibenden hat die Erlösseite mit dem gestiegenen Verkehrsvolumen keineswegs Schritt gehalten. Die gestiegenen Unkosten für Löhne, Materialien, Treibstoffe usw. konnten durch die Frachtenantgelte vielfach nicht mehr gedeckt werden. Der Kapitaldienst machte erhöhte Schwierigkeiten. Von echten Gewinnen in der eigentlichen Rheinschiffahrt konnte durchwegs keine Rede mehr sein. In einer Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt zur derzeitigen wirtschaftlichen Lage vom 23. Juni 1965 (vgl. Strom und See Juli/August 1965, S. 202) wurde u. a. auf die allgemeine Unzufriedenheit, das offene Unbehagen über den wenig befriedigenden Stand der Auseinandersetzung betreffend das Verhältnis der Eisenbahnen zu den anderen Verkehrsträgern und über den nicht sehr zügigen Fortgang der Beratungen über die Vorschläge der Wirtschaftskonferenz sowie auf das überall schwindende Vertrauen auf eine Besserung der Gesamtlage hingewiesen.

#### Missverhältnis zwischen Verkehrsangebot und Schiffsraum

Bei der Erforschung der Gründe für den unbefriedigenden Frachtenstand ist — abgesehen von den oftmals beklagten Folgen gedrückter Eisenbahntarife und der Subventionspolitik verschiedener Staaten — vielfach das Missverhältnis zwischen Verkehrsangebot und vorhandener Kapazität als Ursache angesehen worden. Bekanntlich haben sich seit 1951 drei Wirtschaftskonferenzen gerade mit diesem Problem befasst, wobei die 2. Wirtschaftskonferenz des Jahres 1959/60 und die noch nicht endgültig beendete 3. Wirtschaftskonferenz, die seit 1963 tagt, konkrete Vorschläge für eine möglichst laufende Regulierung der Flottenkapazität im Verhältnis zum Verkehrsangebot gemacht haben.

Tatsächlich hat die **Kapazität der internationalen Rheinflotte** auch in den Jahren 1964 und 1965 weiter zugenommen. Ihr Bestand betrug am 1. 1. 1964 an Motorschiffen rund 7,9 Mio. t (Motorschiffsraum mit 1,5 bewertet), an Kahnraum 4,1 Mio. t, insgesamt rund 12,0 Mio. t. Dies entspricht einem Zuwachs an bewerteter Tonnage um rund 3 bis 4 % gegenüber dem Bestand vom 1. 1. 1963. Unter weiterer Verringerung des gesamten Kahnraumes belief sich die bewertete Gesamttonnage am 1. 1. 1965 auf etwa 12,5 Mio. t und nach vorsichtiger Schätzung am 1. 1. 1966 auf etwa 12,7 Mio. t. Die internationale **Schubschiffahrt** auf dem Rhein verfügte nach dem Stand vom 1. 1. 1965 über

- 55 Schubboote
- 30 schiebende Selbstfahrer mit 36 000 t
- 237 Schubleichter mit 372 922 t,

also einer Gesamttragfähigkeit von 408 922 t (1. 1. 1964 = 46 Schubboote, 24 schiebende Selbstfahrer, 218 Leichter mit einer Gesamttragfähigkeit von 342 000 t).

Aus einem Zahlenvergleich gegenüber 1956 ergibt sich einwandfrei die laufende Vergrößerung des Motorschiffsraumes, zum Teil durch Neubauten, zum Teil durch Umbau von Kähnen, von denen nur ein verhältnismässig geringer Teil in zielbewusster Weise durch Abwrackung veralteter Fahrzeuge verschwunden ist. Die schon seit 1963 festzustellende Verlangsamung des Trends zu stärkeren Investitionen in der Schubschiffahrt hat auch in den letzten zwei Jahren angehalten. Ein grösseres Interesse kann eigentlich nur bezüglich des Übergangs zu Versuchen mit kombinierten Fahrzeugen (Motorschiff/Kahn bzw. Leichter), also mit Koppelverbänden und dergleichen festgestellt werden, was auf das unter den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen verständliche Bestreben hinweist, vorhandenen älteren Transportraum für neue technische Lösungen mit den sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Vorteilen, insbesondere was die Verringerung der Besatzung angeht, zu verwerten.

Vergleicht man nun über einen längeren Zeitraum sowohl die Entwicklung des Verkehrs als auch die zur Verfügung stehende Tonnage, mit welcher dieser Verkehr jeweils abgewickelt wurde, so zeigt sich, dass seit 1956 — einem Jahr, das sowohl witterungsmässig als auch im gleichmässigen und ausreichenden Verkehrsanfall für die Rheinschiffahrt ausserordentlich günstig war — die Rheinflotte in nicht unwesentlichem Umfang stärker zugenommen hat als die jeweils beförderte Jahresmenge. In dieser Hinsicht sind — abgesehen von der Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft vom 23. 6. 1965 — inzwischen auch Untersuchungen von anderer Seite angestellt worden. Die Arbeitsgemeinschaft wird nach Vorliegen der exakten Zahlen für das Jahr 1965 demnächst eine eingehende und übersichtliche neue Studie, getrennt nach trockenen und flüssigen Gütern, vorlegen. Die Tatsache einer Verschiebung des bezeichneten Verhältnisses zu Lasten einer stärkeren Zunahme der Flottenkapazität dürfte aber schon heute von keiner Seite bestritten werden können.

#### Wie gross soll Reserveflotte sein?

Es liegt auf der Hand, dass dieses Missverhältnis zwischen Verkehrsanfall und Kapazität in einem Jahr mit ungünstigen Wasserverhältnissen, wie z. B. im Jahre 1964, als es in etwa 8 Monaten durchwegs sehr niedrige Wasserstände gab und die Wasserführung in 11 Monaten zum Teil erhebliche Ausnutzungsverluste, und zwar bis zu 50% brachte, kaum oder überhaupt nicht in Erscheinung tritt,



**BASLER TRANSPORT**  
VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT

GEGRÜNDET 1864

BASEL

dass dagegen ein Jahr mit extrem guten Wasserständen, wie wir es 1965 in historisch wohl einmaliger Weise erlebt haben, dazu führen muss, dass ein Teil der Flotte unbeschäftigt bleibt. Demgegenüber ist es eine Binsenwahrheit und in der Rheinschiffahrt seit eh und je als Tatsache hingenommen, dass zum Ausgleich der witterungsbedingten Umstände und jahreszeitlichen Erschwerungen eine Reserveflotte vorhanden sein muss. Hierüber besteht zweifellos kein Streit. Umstritten und nur schwierig bestimmbar ist dagegen das Ausmass, in welchem eine Reservekapazität vorgehalten werden muss. Jedenfalls ist von keiner Seite verkannt worden, dass eine zu grosse Reservekapazität einen sehr starken Druck auf die Frachten auslöst, infolgedessen das Frachtniveau einen nicht mehr vertretbaren niedrigen Stand erreicht und dadurch die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt immer mehr verschlechtert wird.

Diese Auswirkungen des Verhältnisses Verkehrsanfall/Kapazität haben bekanntlich zu dem Vorschlag des sogenannten INTAR-Planes in der 2. Wirtschaftskonferenz im Jahre 1959/60 geführt. In dem Plan war schon damals die Gewährung von Geldentschädigungen für den Fall vorgesehen, dass in einer Zeit vorübergehend verminderten Verkehrsanfalls ein Teil der Schiffe unbeschäftigt bleibt. Die Stilllegung von Schiffsraum sollte in der Weise erfolgen, dass alle Rheinschiffahrtstreibenden im gleichen Verhältnis belastet würden. Andererseits sollte der Verdienstausfall durch eine Entschädigung ersetzt werden, um die Schiffseigentümer vor erheblichem wirtschaftlichem Schaden weitgehend zu schützen. Die Mittel für die Entschädigung sollten einem Ausgleichsfonds entnommen werden, der durch verhältnismässig geringe Beiträge aller Schiffahrtstreibenden — auch schon in guten Zeiten — zu speisen wäre. Dieses von der Gesamtheit der Rheinschiffahrt zu tragende Solidaritätswerk erschien jedoch nicht auf freiwilliger Basis realisierbar, so dass die Gründung eines Verbandes, dessen Mitgliedschaft jedem Rheinschiffahrtstreibenden unter behördlicher Mitwirkung zur Pflicht gemacht werden sollte, in Vorschlag gebracht wurde.

#### Vom INTAR- zum UIR-Plan

Den vorbezeichneten Grundgedanken hat auch der in der 3. Wirtschaftskonferenz entwickelte UIR-Plan übernommen. Noch mehr als früher wurde aber der Zusammenhang zwischen der Kapazität und der Frachtsituation hervorgehoben und deshalb verlangt, dass auch die Bildung von Poolen und Konventionen gleichzeitig und in stärkerem Masse als bisher ermöglicht werden müsse.

In der Vollsitzung der Wirtschaftskonferenz am 22. September 1964 wurde schliesslich folgende Resolution gefasst:

«Die Wirtschaftskonferenz stimmt dem Plan

- a) sowohl der Kapazitätsregelung mit Obligatorium,
- b) als auch der Bildung von Poolen und Konventionen, im Sinne der vorgelegten UIR-Statuten zu.

Sie bittet die Rheinzentalkommission, sich baldmöglichst bei den Regierungen zu erkundigen, ob sie diesem Plan zustimmen können, und bei den Mitgliedstaaten der EWG, ob ihre Regierungen den Plan als Element der gemeinsamen Verkehrspolitik berücksichtigen können.

Die Wirtschaftskonferenz beschliesst weiter, die Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt zu bitten, abzuklären, wie in Zukunft eine Veretändigung auf dem Gebiet der Frachtenbildung wirksamer gestaltet werden kann und spätestens in 6 Monaten der Wirtschaftskonferenz darüber zu berichten.»

Dieser Beschluss erfolgte einstimmig mit Ausnahme der Enthaltung eines französischen Regierungsvertreters zum 1. Abschnitt des Antrages.

Die Arbeitsgemeinschaft hat in einem vom Verwaltungsrat einstimmig beschlossenen Bericht vom 11. Februar 1965 zur Frage der Verständigung auf dem Gebiet der Frachtenbildung Stellung genommen, sich darin zum Charakter der Konventionen und Poole, zu den Hauptmängeln des bisherigen Poolsystems und zu den bei der Bildung von Poolen in Zukunft zu beachtenden Grundsätzen geäussert. Die französische Delegation hat in einem Schreiben vom 9. März 1965 zusätzlich zum vorerwähnten Bericht Stellung genommen und darin der Entwicklung von Poolen und Konventionen und ihrer Wirksamkeit für die Tarifgestaltung den Vorrang vor einer Kapazitätsregelung gegeben.

Im übrigen hat die Rheinzentalkommission gemäss dem ersten Teil der Entschliessung der Wirtschaftskonferenz vom 22. 9. 1964 sich in der Zwischenzeit in zunehmendem Masse mit der Frage der Geeignetheit und der Realisierbarkeit des vorgelegten UIR-Statuts befasst. Schon in der Herbstsession der Rheinzentalkommission am 14. 10. 1964 wurden die Delegationen u. a. gebeten, möglichst umgehend die Haltung ihrer Regierungen zum UIR-Plan festzustellen, und ausserdem der Wirtschaftsausschuss der Rheinzentalkommission beauftragt, die Modalitäten einer etwaigen Anwendung des UIR-Statuts zu überprüfen. Zwar haben die in der Zentralkommission vertretenen Regierungen bis heute keinen endgültigen Standpunkt eingenommen. Auch begab sich der Wirtschaftsausschuss der Kommission zunächst nur zögernd an eine gründliche Prüfung aller Einzelheiten des UIR-Planes. Unter dem Eindruck der alarmierenden Nachrichten über die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt sind jedoch in der Frühjahrssitzung der Rheinzentalkommission vom 4. bis 6. Mai 1965 verschiedene Beschlüsse gefasst worden, die eine intensivere Bearbeitung innerhalb der Rheinzentalkommission und vor allem ihres Wirtschaftsausschusses zur Folge hatten. In diesem Zusammenhang erhielt die Arbeitsgemeinschaft das Ersuchen, ihre Meinung über den augenblicklichen Stand der wirtschaftlichen Lage darzulegen, was durch Erstattung des schon oben erwähnten Berichtes vom 23. 6. 1965 geschehen ist. Es wurde sodann eine von der Rheinzentalkommission bestimmte UIR-Arbeitsgruppe mit der eingehenden Behandlung des UIR-Planes beauftragt. Diese Arbeitsgruppe ist bisher in 4 Tagungen am 10. 6., 15. 9., 25. 10. und 29. 11. 1965 zusammengetreten.

#### Rasches Handeln tut not

Da diese Arbeiten zunächst nicht recht voranzukommen schienen, hat sich die Arbeitsgemeinschaft anlässlich der Herbsttagung der Rheinzentalkommission am 12. Oktober 1965 erneut an die Kommission gewandt und in einem Fernschreiben vom 12. 10. 1965 auf die weitere Verschlechterung der Ertragslage der Rheinschiffahrt aufmerksam gemacht, es darin als dringend erforderlich bezeichnet, dass sich die Rheinzentalkommission schnellstens zu einer verkehrspolitischen Lösung zwecks Überwindung der verschärften Krise in der Rheinschiffahrt entschliesse, ferner vor dem Versuch völlig perfektionistischer Lösungen gewarnt und beantragt, dass zu den Erörterungen über die Verwirklichung des UIR-Planes die Arbeitsgemeinschaft hinzugezogen werde, um weitere unnötige Verzögerungen zu vermeiden. Daraufhin hat die Rheinzentalkommission beschlossen, Überlegungen bezüglich des UIR-Planes nach allen Gegebenheiten hin beschleunigt weiterzuführen und der UIR-Arbeitsgruppe

# Neckarhafen Plochingen

Die Bauarbeiten sind in vollem Gange



Die Baustelle des Hafens Plochingen  
(Luftbild-Brugger, Stuttgart)

Auf der Grundlage der zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg bestehenden Staatsverträge wird die Neckar-Aktiengesellschaft bis zum Jahre 1968 die über 200 km lange Großschiffahrtsstrasse zwischen Mannheim und Plochingen vollenden. Die Arbeiten im Hafen Plochingen wurden im April 1964 begonnen. Inzwischen hat der Hafenbau grosse Fortschritte gemacht. Das rund 1500 m lange und 75 m breite Hafenbecken (Neckardurchstich) sowie ein ca. 300 m langes und 60 m breites Sicherheitsbecken sind weitgehend fertiggestellt.

Die Wirtschaft Mittelwürttembergs, vor allem im Bereich der Industrie- und Handelskammern Stuttgart-Göppingen, Esslingen, Nürtingen und Ulm, ist am Hafen Plochingen stark interessiert. Mehr als 100 Industrie- und Handelsfirmen haben für den Umschlag im künftigen Hafen Plochingen eine Gütermenge von rund 1,5 Millionen Tonnen jährlich angemeldet. Im Schnittpunkt der Verkehrsströme nach dem Neckargebiet, der Schwäbischen Alb, dem Ulmer Wirtschaftsraum und in unmittelbarer Nähe der Autobahn wird der Neckarhafen Plochingen wichtige Aufgaben erfüllen können.

Nähere Auskünfte durch:

77 **NECKARHAFEN PLOCHINGEN GMBH., 731 Plochingen a.N., Eisenbahnstrasse 42, Telefon 0 71 53 / 74 90**

den Auftrag erteilt, ihr innerhalb von 3 Monaten die Schlussfolgerungen in Form einer Stellungnahme zur Satzung der UIR auszuarbeiten und diese mit einem Vorentwurf für eine zwischenstaatliche Obereinkunft zur Verwirklichung des UIR-Planes vorzulegen. Die Arbeitsgruppe wurde auch bevollmächtigt, die notwendige Fühlungnahme mit dem Gewerbe aufzunehmen.

Inzwischen ist die gesetzte Frist von 3 Monaten fast verstrichen. Nach den vorliegenden Informationen hat die UIR-Arbeitsgruppe einen für weitere 3 Monate bemessenen Zeitplan für zusätzliche Sitzungen, u. a. auch für Besprechungen mit Vertretern der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt, festgelegt. Es darf nach dem Stande der jetzigen Beratungen erwartet werden, dass die UIR-Arbeitsgruppe auftragsgemäss in etwa 3 Monaten ihre Arbeiten abgeschlossen, eine Stellungnahme ausgearbeitet und auch einen Vorentwurf für eine zwischenstaatliche Obereinkunft fertiggestellt haben wird. Diese Ergebnisse und Unterlagen werden sodann aller Voraussicht nach Gegenstand der Beratungen der Frühjahrs-session der Rheinzentralkommission sein. Man darf schliesslich der Erwartung Ausdruck geben, dass die endgültige Haltung der beteiligten Regierungen bis zu diesem Tage festgelegt sein wird.

Aus dieser Darstellung ist hinreichend ersichtlich, dass die Arbeitsgemeinschaft sich vornehmlich mit Fragen des UIR-Planes und damit zusammenhängenden Problemen befasst hat, und sich auch in Zukunft mit diesem Fragenkomplex in erster Linie beschäftigen muss. So hat z. B. die UIR-Arbeitsgruppe bereits eine Reihe von speziellen Fragen bezüglich des UIR-Planes an die Arbeitsgemeinschaft gerichtet, deren Beantwortung zurzeit gerade Gegenstand der Beratungen ihres Verwaltungsrats ist.

#### **Abwrackung und Neubautenregelung**

Beim UIR-Plan handelt es sich, wie an dieser Stelle zur Vermeidung von Missverständnissen ergänzend hervorgehoben werden mag, nicht etwa um die Beseitigung eines dauernden Kapazitätsüberhangs, sondern nur um die Beseitigung bzw. Milderung einer vorübergehend in Erscheinung tretenden Unterbeschäftigung. Das UIR-Statut sieht in seiner Satzung zwar auch vor, dass auf freiwilliger Basis Massnahmen zur Abwrackung bzw. zur Regelung des Neubaus getroffen werden können. Auf solche Möglichkeiten von Vereinbarungen nach vereinsrechtlichen Gesichtspunkten bezieht sich aber nicht das Obligatorium, d. h. die für jeden Rheinschiffahrtstreibenden geplante obligatorische Zugehörigkeit zur UIR kraft behördlicher Mitwirkung. Im übrigen scheint die Frage der dauernden Oberkapazität in einzelnen Ländern auch völlig verschieden beurteilt zu werden. Es ist bekannt, dass in der Bundesrepublik vom deutschen Binnenschiffahrtsgewerbe ein Antrag an die Regierung gerichtet worden ist, gewisse Abwrackhilfen für die Beseitigung unwirtschaftlichen Raumes zu gewähren. Auch der Verwaltungsrat der Arbeitsgemeinschaft hat in einer Sitzung am 12. Oktober 1965 den von der deutschen Seite vorgeschlagenen Weg — ungeachtet notwendiger unterschiedlicher Regelungen in einzelnen Ländern — im Grundsatz als richtig anerkannt und den nationalen Schiffahrtsverbänden in den einzelnen Rheinuferstaaten empfohlen, gleichgerichtete Anträge auf möglichst baldige Inkraftsetzung von Massnahmen zur Strukturereinigung in der Binnenschiffahrt auf jeweils nationaler Basis zu stellen. Ob und wann dem Antrag der deutschen Binnenschiffahrt und dem inzwischen auch in

den Niederlanden gestellten gleichartigen Antrag entsprochen wird, steht noch nicht fest. Dies hängt nicht unwesentlich von einer endgültigen Ermittlung bzw. dem Studium der Frage ab, ob tatsächlich ein nicht mehr zu vertretender Überhang an Tonnage vorhanden ist. Dass tatsächlich eine gewisse Tonnage und bestimmte Schiffstypen unwirtschaftlich sind, dürfte unbestritten sein. Darauf ist es sicherlich auch zurückzuführen, dass schon jetzt in einigen Ländern vielfach Umschichtungen in den Eigentumsverhältnissen sichtbar werden, die in den kommenden Jahren sicherlich zu weiteren Umstrukturierungen, und zwar je nach Wirtschaftlichkeit des verbliebenen Raumes, führen dürften.

Da der Binnenschiffahrt keine ausreichenden Frachterlöse mehr zufließen, steht sie andererseits unter dem Druck der Notwendigkeit, ihre Transportmittel und den gesamten Schifffahrtbetrieb **stärkstens zu rationalisieren**. Da dadurch eine weitere Erhöhung der Leistungseffekte pro Transportraumeinheit erzielt wird, muss bei gleichbleibendem Verkehrsanfall und vergleichsweise gleichen Fahrwasserbedingungen auch der Anteil der zeitweise unbeschäftigten Flotte höher werden. Jedenfalls rechtfertigt sich auch aus diesem Gesichtspunkt eine Regelung, durch die ein Kapazitätsausgleich unter den betroffenen Schifffahrtstreibenden gegen ein möglichst auskömmliches Entgelt geschaffen wird.

#### **Von den Margen- zu den Referenztarifen**

Selbstverständlich kann die Arbeit im verkehrspolitischen Bereich der Rheinschiffahrt nicht losgelöst von dem sonstigen Geschehen in der europäischen Verkehrspolitik vor sich gehen. Gerade im Hinblick auf diesen inneren Zusammenhang hat bekanntlich die Wirtschaftskonferenz der Rheinschiffahrt schon in ihrer Sitzung am 5. November 1963 zu dem von der EWG vorgeschlagenen Margentarifsystem (Verordnung Nr. 168) gemäss einem Antrag der Arbeitsgemeinschaft vom 5. Juni 1963 Stellung genommen. Hinsichtlich des weiteren Schicksals des Verordnungsentwurfs Nr. 168 der EWG kann auf die Beschlüsse des Verkehrsministerrats der EWG vom 22. Juni 1965 verwiesen werden. In dieser Sitzung wurde der ursprüngliche Entwurf der EWG-Kommission für ein Margentarifsystem im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffahrtverkehr endgültig abgelehnt. Dagegen wurden Grundzüge für ein neues Margentarif- bzw. Referenztarifsystem gebilligt. Danach sollen in einer dreijährigen, am 1. Januar 1967 beginnenden Anfangsphase für den internationalen Strassen- und Eisenbahnverkehr innerhalb der Gemeinschaft obligatorische Höchst- und Mindesttarife festgelegt werden, wobei Sondervereinbarungen in gewissem Umfang möglich sind. In der Binnenschiffahrt werden jedoch an die Unternehmer lediglich Preisempfehlungen innerhalb einer Referenzspanne gerichtet, zu deren Einhaltung keine Verpflichtung besteht. Bei Unter- oder Überschreiten der Referenzpunkte sollen nach der Empfehlung der Minister die Frachten der Binnenschiffahrt jedoch entgegen der jetzigen Regelung veröffentlicht werden.

In einer zweiten Phase, die bis Ende 1972, also wiederum drei Jahre dauern soll, werden die Regelungen gleichzeitig für den internationalen und nationalen Verkehr gültig. Ferner soll das Referenztarifsystem auf weitere Verkehrskategorien ausgedehnt werden (Beförderung von Schwergut, Massengut, verschiedene nationale Transporte). Die Mitgliedstaaten können im innerstaatlichen Verkehr zwischen den beiden Systemen wählen. Die Ta-

rifregelung läuft nach den Worten des Mitgliedes der EWG-Kommission, Herrn Schaus, auf eine Liberalisierung des Verkehrsmarktes hinaus, die von der Kommission stets angestrebt worden sei. Eine wesentliche Bedeutung wird der Preisveröffentlichung beigemessen, die eine ausreichende Transparenz des Verkehrsmarktes gewährleisten soll.

Inzwischen hat die EWG-Kommission am 27. Oktober 1965 (vgl. Strom und See, Dezember 1965, S. 348) den Entwurf einer Verordnung beschlossen, der als Entwurf einer Änderungsverordnung zur früheren Verordnung Nr. 168 bekanntgegeben worden ist und die wesentlichen Grundgedanken des Ministerratsbeschlusses vom 22. Juni 1965 verwirklichen soll. Der Entwurf ist bereits von verschiedenen Seiten stark kritisiert worden, da der EWG-Kommission gegenüber der Verordnung Nr. 168 noch stärkere Eingriffsrechte, u. a. bezüglich einer obligatorischen Bindung auch von Referenztarifen, gegeben würden. Zum Teil wird auch der Einwand gemacht, dass die Verordnung inhaltlich nicht den Beschlüssen des Ministerrats vom 22. Juni 1965 entspreche.

Die Arbeitsgemeinschaft hat weiterhin zur Frage der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs mit einer Studie vom 11. Januar 1965 eingehend Stellung genommen. Bekanntlich wurde die Erste Durchführungsverordnung zu den Wettbewerbsbestimmungen des EWG-Vertrages (Artikel 85 und 86) als sogenannte Verordnung Nr. 17 in der Fassung vom 3. Juli 1962 erlassen. Erst nach äusserst schwierigen Verhandlungen war damals erreicht worden, dass durch die Verordnung Nr. 141 vom 26. November 1962 die Anwendung der Verordnung Nr. 17 im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehr bis zum 31. Dezember 1965 ausgesetzt wurde. Nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 141 sollte jedoch die EWG-Kommission dem Ministerrat vor dem 30. Juni 1964 geeignete Vorschläge für Vorschriften zur Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs unterbreiten. Leider liess der von der EWG-Kommission vorgelegte Entwurf vom 5. Juni 1964 manche Wünsche offen.

#### **Binnenschifffahrt muss gleiche Startbedingungen verlangen**

In erster Linie war versäumt worden, die Besonderheiten im Verkehr genügend zu berücksichtigen. Die Binnenschifffahrt muss verlangen, dass ihre Stellung im Wettbewerb anders bewertet wird als diejenige der Eisenbahnen, deren Angebot im Verkehrsmarkt völlig zentralisiert ist und die vor allem besondere Merkmale in ihren Beziehungen zu den Staaten, u. a. durch die Ausstattung mit erheblichen Subventionen, aufweisen, während die privatwirtschaftlichen Unternehmen einem scharfen inneren und vielfältigen Wettbewerb unterliegen, aber — im allgemeinen — keine finanzielle staatliche Unterstützung geniessen. U. a. hätte durchaus Anlass bestanden, gerade im Verkehr auf die Anwendung des bisher in keinem EWG-Staat für den Verkehr geltenden Verbotsprinzips zu verzichten und es statt dessen bei einer Missbrauchsaufsicht bewenden zu lassen.

Dem Vernehmen nach bereitet die EWG-Kommission eine Änderung des Verordnungsentwurfs in verschiedenen Punkten vor. Gewisse Hinweise aus Kreisen der Rheinschifffahrt dürften zu der Erkenntnis beigetragen haben, dass der Verkehr in seinem natürlichen Ablauf nicht ge-

stört werden darf. Ob man allerdings in jeder Richtung den Wünschen und Bedenken der Binnenschifffahrt Rechnung tragen wird, lässt sich noch nicht übersehen.

Wichtig erschien jedoch, dass die Übergangsregelung der Verordnung Nr. 141, die am 31. Dezember 1965 auslief, verlängert wurde. Durch eine neue Verordnung Nr. 165 vom 9. Dezember 1965 ist angeordnet worden, dass die Verordnung Nr. 17 für den Verkehr auf der Schiene, der Strasse und den Binnenschiffahrtswegen auch in den nächsten zwei Jahren, nämlich bis zum 31. Dezember 1967, nicht anzuwenden ist.

Einen weiteren Vorschlag für eine neue Verordnung hat die EWG-Kommission auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen zwecks Beseitigung von Diskriminierungen im Anschluss an die bekannte Verordnung Nr. 11 mit einem Entwurf vom 6. Oktober 1965 vorgelegt. In das Diskriminierungsverbot sollen ausser den schon von der Verordnung Nr. 11 erfassten Verkehrsunternehmen nunmehr auch Spediteure, Vermittler von Beförderungsleistungen und Unternehmen, die unmittelbar hierfür Hilfsverrichtungen leisten, einbezogen werden. Ausserdem wird anscheinend beabsichtigt, dass Differenzierungen bei Frachten und Beförderungsbedingungen auf Grund des Herkunfts- oder Bestimmungslandes oder der Staatsangehörigkeit des Verkehrsnutzers nicht nur verhindert werden sollen, wenn sie sich auf die nationalen Häfen beschränken, sondern auch dann, wenn sie im Verkehr nach und von den Häfen eines anderen EWG-Staates praktiziert werden. Gerade der letzte Punkt scheint geeignet zu sein, die deutsche Seehafentarifpolitik nicht unerheblich zu beeinflussen. Die Arbeitsgemeinschaft hat zurzeit noch keine Veranlassung, sich mit dem letztgenannten Verordnungsentwurf im einzelnen zu befassen, zumal das zu früherer Zeit geplante Abkommen zwischen der Rheinzentralkommission und der EWG über die Anwendung der EWG-Verordnung Nr. 11 bis heute nicht abgeschlossen worden ist.

#### **Einspruch gegen Als-ob-Tarife der DB**

Bereits in einer Eingabe der Arbeitsgemeinschaft an die Rheinzentralkommission vom 1. September 1964 wurde gegen die von der Deutschen Bundesbahn geplante Einführung von Als-ob-Tarifen Einspruch eingelegt, da derartige Tarife eine präjudizierende nachteilige Wirkung auf das gesamte tarifarische Verhältnis Eisenbahn/Binnenschifffahrt ausüben und ferner eine erhebliche Gefährdung der bestehenden und zukünftigen europäischen Wasserstrassenbaupolitik bewirken würden. Auf Wunsch der Rheinzentralkommission ist dieser Einspruch durch eine ausführliche Stellungnahme vom 9. Januar 1965 erläutert worden, wobei ins einzelne gehende Argumente vorgebracht wurden, die erkennen lassen, dass es sich offensichtlich um die Anwendung verbotener Unterstützungstarife handelt. Die EWG-Kommission hat, ebenso wie die Hohe Behörde in Luxemburg, bisher keine Entscheidung gefällt. Mit einer endgültigen abschliessenden Stellungnahme ist demnächst aber zu rechnen. Vertreter des Gewerbes haben anlässlich einer Aussprache mit dem Präsidenten der EWG-Kommission, Professor Hallstein, Anfang Dezember 1965 eindeutig ihre starken Bedenken gegen die Einführung von Als-ob-Tarifen erneut dargelegt. (Kurz nach Erstattung dieses Berichtes wurde bekannt, dass die EWG-Kommission den Wettbewerbscharakter der Als-ob-Tarife endgültig abgelehnt und entschieden hat, dass es sich um verbotene Tarife mit Unterstützungscharakter handelt.)

## 1965 unter Schweizer Flagge in Fahrt gesetzte Rheinschiffe (13)

Reg. Nr.	Typ	Schiffname	Tragfähigkeit	Motoren		Eigentümer/Reederei	Werft	Baujahr
				Leistung	Marke			
691	Schubleichter	BRAG 23	1361 t	-	-	BRAG	De Biesbosch, Dordrecht	1964
692	Schleppboot	Erasmus	-	1460 PS	Sulzer	Lloyd AG	N. V. van der Giessen	1947
693	Schubleichter	BRAG 20	1430 t	-	-	BRAG	Schiffswerft Oberwinter	1964
694	Schubleichter	BRAG 24	1494 t	-	-	BRAG	De Biesbosch, Dordrecht	1964
695	Schleppschiff	Fendel 66	992 t	-	-	Rhenus AG	Gutehoffnungshütte, Ruhrort	1888
696	M/S	Rhenus 106	915 t	600 PS	MAN	Rhenus AG	Mainz-Gustavsburg	1958
697	Schleppschiff	Fendel 33	2031 t	-	-	Rhenus AG	Gutehoffnungshütte, Oberhausen	1898
698	M/S	Birsfelden	726 t	500 PS	Deutz	Navif-fer AG	Kiel/Millingen	1924/58
699	Klappschiff	Irimi I	148 t	-	-	Irmilyger AG	A. Baars Arn. N. V., Sliedrecht	1965
700	M/S	Rhenus 103	951 t	600 PS	MAN	Rhenus AG	Weserwerft, Minden	1958
701	M/S	Rhenus 105	910 t	600 PS	MAN	Rhenus AG	Mainz-Gustavsburg	1957
702	Schleppschiff	Navis 21	1330 t	-	-	Navis AG	Schiffswerft Walsum	1922
703	Tankschiff	Venus	822 t	85 PS	Daimler	Cisalpinia AG	Schiffswerft Wesermünde	1929

Bei der Besprechung mit Präsident Hallstein wurde übrigens nachdrücklichst darauf hingewiesen, dass auch die sozialen Regelungen der EWG den technischen Bedürfnissen der Binnenschifffahrt angepasst sein müssen, insbesondere soweit dies die Vorschläge der EWG über den Schutz der Jugendlichen bei der Arbeit und der Berufsausbildung betrifft. Es ist zu erwarten, dass die EWG auf diesem Gebiet in absehbarer Zeit weitere Durchführungsverordnungen erlassen wird, mit denen sich die Arbeitsgemeinschaft noch eingehend wird beschäftigen müssen.

### Lösungen endlich im Zeichen neuer Erkenntnisse

In diesem kurzen Bericht können nicht alle Fragen angesprochen werden, mit denen die Arbeitsgemeinschaft während der Berichtszeit befasst worden ist. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, mag an dieser Stelle nur bemerkt werden, dass u. a. die Frage der Einführung der Beförderungsbedingungen und die damit in Verbindung stehenden Beratungen des 83er-Ausschusses der EWG über gewisse Rechtsfragen (Haftung und Freizeichnung), ferner die Rationalisierungsbestrebungen und die darauf beruhenden Typisierungsarbeiten für das sogenannte EUROPA-Schiff und Schubschiffahrtsleichter, sowie Fragen der Erleichterung und Verbesserung der Zollabfertigung an den Grenzen weiterhin auf der Tagesordnung der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt stehen werden. In Emmerich/Lobith konnte übrigens inzwischen die Einführung der Nachtabfertigung sowohl zu Berg als auch zu Tal erfreulicherweise im Grundsatz erreicht werden.

Auch im neuen Jahr wird sich die Arbeitsgemeinschaft vor eine Fülle von Aufgaben und neuen Problemen gestellt sehen. Es mag der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, dass die Lösung dieser Fragen endlich im Zeichen neuer Erkenntnisse und mit der notwendigen Solidarität sowie in freiwilliger loyaler Mitarbeit derjenigen Persönlichkeiten der Rheinschifffahrt, die sich bisher schon uneigennützig zu jeder Zeit zur Verfügung gestellt haben, gelingen möge, dass alle diese Fragen aber wenigstens einer vertretbaren Lösung nähergebracht werden.

## Kurznachrichten

### Von den Seehäfen

- Nach ersten Mitteilungen erreichten die Bremischen Häfen 1965 einen Güterumschlag von 17,5 Mio. t (+11%) und Hamburg 35,1 Mio. t (-1%).

- Antwerpen verzeichnete 1965 einen Seeverkehr von 18 065 (18 550) einlaufenden Seeschiffen mit 55,3 Mio. belgischen Tonnen (54,7).

### Seeschifffahrt

- Mit einem Ausstoss von 1,3 Mio. DWT plazierten sich die zehn grössten deutschen Werften 1965 mit einem Weltmarktanteil von 9% an vierter Stelle der Schiffbaunationen.

### Binnenschifffahrt

#### 89 Mio. t Jahresleistung der französischen Binnenschifffahrt

1964 erzielte die französische Binnenschifffahrt eine Transportleistung von 85,5 Mio. t (vgl. Strom und See,

März 1965, S. 65). Trotz der Abschwächung in der Konjunkturlage stieg das Transportvolumen 1965 auf 89,7 Mio. t, was eine neue Rekordleistung darstellt. Auch in Frankreich wird dieses Verkehrsergebnis nicht nur von der einen Seite her betrachtet. So äusserte sich der Präsident der Association Nationale de la Navigation Fluviale in Paris, André Bougenot, wie folgt zur Situation der französischen Rhein- und Binnenschifffahrt:

«Si ces chiffres montrent le renouveau de faveurs dont jouit la navigation fluviale pour l'acheminement des marchandises, leur analyse révèle qu'ils recouvrent des situations assez différentes. Les transporteurs publics de marchandises générales ont ressenti d'une manière plus ou moins sensible, suivant les régions, l'effet de la stagna-

tion économique générale tandis que le transport privé connaissait de nouveaux développements.

D'autre part l'importante reprise du trafic rhénan n'a pas été accompagnée, bien au contraire, d'une amélioration corrélative des recettes en raison des conditions de concurrence interne et externe qui affectent fâcheusement cette activité. Les désastreux effets financiers de la compétition désordonnée qui sévit dans ce secteur devraient, semble-t-il, constituer plus un avertissement qu'un encouragement aux pouvoirs publics qui ont pris l'initiative d'une politique dite de 'libération des transports' dont ils souhaitent l'application très rapide à l'intérieur de nos frontières en anticipation — pour le moins contestable — sur sa mise en pratique dans le Marché Commun.»

### Rheinhafenverkehr beider Basel im Jahre 1966 (1965) in t

Ankunft	Kohlen, Koks, Brikette		Flüssige Treib- u. Brennstoffe		Getreide, Futtermittel		Metalle aller Art		Obrige Güter		Total in Tonnen		Schiffe beladen
	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Januar	66191	109532	244324	272626	52934	19991	78627	50955	123454	126544	565530	579648	842
Februar		65735		251726		10726		49822		150232		528239	
März		72587		247404		25300		49806		165654		550751	
April		99657		190878		26136		59917		188174		564762	
Mai		115795		329343		38046		49341		218185		750710	
Juni		96488		363514		45553		54847		219076		779478	
Juli		110610		395196		32486		64021		250770		853083	
August		107747		334998		46044		47704		210744		747237	
September		115925		266057		72718		51900		196060		702660	
Oktober		74186		204827		89650		61454		189722		619839	
November		80648		253805		58421		61852		183229		637955	
Dezember		76237		277606		54264		72130		159615		639852	
<b>Gesamt</b>	<b>66191</b>	<b>1125145</b>	<b>244324</b>	<b>3387980</b>	<b>52934</b>	<b>519335</b>	<b>78627</b>	<b>673749</b>	<b>123454</b>	<b>2248005</b>	<b>565530</b>	<b>7954214</b>	<b>842</b>
Abgang	Erze und Pyritabbrände		Maschinen, Fahrzeuge, Metalle aller Art		Chemische Produkte		Nahrungs- u. Futtermittel		Obrige Güter		Total in Tonnen		Schiffe beladen
	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Januar	3950	7358	14857	9687	4972	4119	8009	5567	4516	6794	36304	33525	146
Februar		6748		15674		3058		8145		7348		40973	
März		7790		18540		5402		14187		16367		62286	
April		16218		15954		7753		14335		16790		70050	
Mai		12809		14718		3842		30647		17307		79323	
Juni		6396		14400		5550		39270		14621		80237	
Juli		6945		17211		4812		32501		8006		69475	
August		9802		11389		6929		8465		4648		41233	
September		9570		13575		5806		12926		6276		48153	
Oktober		8520		12157		6309		17121		5733		49840	
November		3617		12457		7624		12229		3685		39612	
Dezember		9084		12079		5249		13066		6851		46329	
<b>Gesamt</b>	<b>3950</b>	<b>103857</b>	<b>14857</b>	<b>167841</b>	<b>4972</b>	<b>66453</b>	<b>8009</b>	<b>208459</b>	<b>4516</b>	<b>114426</b>	<b>36304</b>	<b>661036</b>	<b>146</b>
<b>Gesamter Berg- und Talverkehr</b>											<b>601834</b>	<b>8615250</b>	

Gesamter Bergverkehr . . . . . 565 530      Totalverkehr Januar 1966 . . . . . 601 834  
Gesamter Talverkehr . . . . . 36 304      Totalverkehr Januar 1965 . . . . . 613 173  
Gesamter Berg- und Talverkehr im Januar . . . . . 601 834

### Rheinpegelstände im Januar 1966

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
Konstanz	335	337	339	340	338	337	335	333	330	328	326	325	323	321	319	317	314	312	310	308	307	304	303	304	305	305	305	306	306	306	305
Rheinfelden	316	335	328	314	306	299	285	278	276	272	268	264	260	254	254	268	250	247	248	245	239	239	256	309	285	267	274	276	269	261	260
Basel	189	207	201	192	178	168	160	165	153	144	144	142	140	136	135	135	130	129	133	133	133	122	140	188	164	153	142	144	144	144	143
Strasbourg	358	382	404	406	390	372	358	340	326	307	305	298	290	282	284	270	268	276	266	265	265	254	292	325	342	326	314	323	314	304	298
Maxau	574	586	627	641	640	618	590	565	540	524	513	506	495	488	475	468	463	459	453	449	445	445	448	514	562	550	530	532	526	514	501
Mannheim	487	497	535	572	579	559	527	493	464	437	410	395	378	368	355	346	332	323	322	310	309	305	306	371	428	441	425	412	417	406	390
Bingen	366	374	398	422	434	429	410	377	348	325	306	288	281	270	260	250	243	237	229	226	220	221	222	254	285	297	297	288	285	286	282
Kaub	436	452	484	522	538	533	506	457	418	386	350	330	320	303	292	278	272	263	251	245	238	241	241	286	326	347	343	333	330	324	325
Koblenz	486	530	592	653	670	627	551	497	450	416	384	360	343	325	313	295	282	282	272	265	258	243	250	379	416	427	395	377	375	373	362
Köln	525	550	623	693	718	692	617	556	502	458	418	382	355	339	319	300	290	279	262	249	242	245	246	293	402	437	421	392	383	379	378
Ruhrort	761	768	842	908	950	941	889	818	758	702	659	613	585	562	540	523	494	489	475	456	438	442	442	449	563	622	632	602	590	586	582

# Die schweizerische Rheinflotte am 1. Januar 1966

(Bestand gemäss Schiffsregistern in Basel, Zürich, Zug und Kreuzlingen)

Firma	Schlepp- und Schubboote		Motorschiffe			Kähne und Schubleichter		Tankschiffe		Motortankschiffe			Kanalschiffe		Kanalmotorschiffe			Personenschiffe			Spezialschiffe	
	Zahl	PS	Zahl	T	PS	Zahl	T	Zahl	T	Zahl	T	PS	Zahl	T	Zahl	T	PS	Zahl	T	PS		
Aare-Hochrhein AG.			2	1817	1395																	
AG. für Schifffahrt						1	972															
Alkag Kohlen und Mineralöl Import AG.			1	1336	1000																	
Allg. Rheintransport AG.										4	3734	2160										
Avia Tankschiff AG.										2	2559	2050										
Basler Rheinschifffahrt AG.	2	1640	34	26681	17990	5	7690'						6	1989	300			3		645		
Brag Tankachiffahrt AG.	2	6000'						8	13692'	7	9768	6800										'Schubboote
Cisalpine Tankreederei AG.								9	10732	10	3626	1928										'Rheinschubkähne
Edelweiss Reederei AG.			1	1313	285	15	19011'															'inkl. Gilederschiffe
Fluvmare AG.			2	1810	1120																	
Geldner-Rheinlager AG.										3	3116	2000										
Franz Haniel AG.			3	4281	4290			1	1281	4	4357	3500										
Kohlenunion Geldner AG.			2	2544	1500																	
Johann Lauter			1	686	400					3	3059	2600										
Lloyd AG.	2	2660	12	10370	6440	1	873	3	3775	2	1736	1120										1 Werkstattschiff
Lloyd Tanker AG.										3	3337	2315										
Natural van Dam AG.			10	8856	5154																	
Nauta S.A.			1	499	360																	
Navl-Fer AG.			11	8724	5405																	
Navis Schifffahrt AG.								6	9296'													
Neptun Transport- & Schifffahrts AG.													1	358								
Neska Schifffahrts AG.	1	600	55	48087	32860	2	1929															
Reederei Zürich AG.			9	8353	6310					4	4141	2950										
Rhenania Duisburg			15	11323	5720	5	5695															
Rhenania Mannheim			8	6343	3105	2	2738															
Rhenania München			3	2629	1360																	
Rhenus AG. für Schifffahrt und Spedition			16	13939	8710	20	25803															
Roba Schifffahrtsagentur und Lagerhaus AG.			2	1810	1500																	
Ruhr & Saar-Kohle AG.			6	7306	5300																	
Schweiz. Reederei AG.	10	17265	46	46740	29746					13	17199	12600						2	453	2250		2 Stationschiffe + (Schulschiff «Leventina») 1 Werkstattschiff
«St. Johann» Lagerhaus & Schifffahrtsgesellschaft			5	4732	2910																	
Spedition AG.			2	1480	1000																	
Tankschiff AG.										28	27667	18135										* Tankschiffe
Ultra AG.						2	3152															
Union, Schweizerische Briket-Import-Gesellschaft, Zürich			2	2331	1800					2	1739	1200										
Diverse	4	2550	15	14489	9560	4	5243	2	3560'	7	8104	6200										1 Schwimmbagger 1 Kiappschiff
<b>Total 490 Schiffe mit 453 708 t und 255 421 PS</b>	<b>21</b>	<b>30715</b>	<b>264</b>	<b>238479</b>	<b>155220</b>	<b>63</b>	<b>82402</b>	<b>23</b>	<b>33040</b>	<b>92</b>	<b>94142</b>	<b>65568</b>	<b>1</b>	<b>358</b>	<b>15</b>	<b>4834</b>	<b>1023</b>	<b>5</b>	<b>453</b>	<b>2895</b>	<b>6</b>	

In vorstehender Tabelle sind zahlreiche Einheiten von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften schweizerischer Reedereien im Ausland nicht inbegriffen.

Die beliebten Kassenobligationen der

# Basellandschaftlichen Kantonalbank Liestal

mit Sicherheit des Kantons,  
frei von Kursschwankungen,  
sollten in keinem Wertschriftendepot  
von Privatpersonen, Fürsorgekassen und  
Stiftungen fehlen.

Derzeitige Zinsvergütung 4½% auf 4  
und mehr Jahre.

Wenden Sie sich unverbindlich an eine un-  
serer Kassenstellen, die Sie gerne beraten.



**JOSEF MEYER**  
Rheinfelden

Stahlbau  
Waggonbau  
Kessel- und  
Apparatebau

**Stehtankanlagen**

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Auhafen:

1910: Gutachten über die Erstellung von Hafenanlagen von Herrn Ing. Rudolf Gelpke.

1936: Zustimmung durch das Baselbietervolk.

1937 - 1941: 1. Bauetappe.

Aufzubringende Geldmittel 5,6 Mio. Franken.

Ende 1965 hat der Kanton bereits 18 Mio. Franken investiert.

Fläche des Areals: 1941 260'000 m<sup>2</sup>

1966 683'108 m<sup>2</sup> Kanton  
152'506 m<sup>2</sup> Privat 835'614 m<sup>2</sup>

Quailänge: 1941 1'040 m  
1966 1'200 m Birsfelden  
1'240 m Auhafen

### Bahngeleise inkl. Hafenbahn:

1941 11,5 Km  
1966 21,8 Km öffentl. Betriebsgeleise  
10,0 Km Private Geleise  
2,5 Km Hafenbahn

Strassenlänge: 1941 3,2 Km  
1966 5,0 Km

Lagerkapazität im Freien: 1941 48'000 m<sup>2</sup>  
1966 170'000 m<sup>2</sup>

Lagerhäuser: 1941 15'000 Tonnen  
1966 300'000 Tonnen

### Tankanlagen für flüssige Brennstoffe:

1945 19 Stehtank mit 24'000 m<sup>3</sup> Füllraum  
1965 243 Stehtank mit 830'800 m<sup>3</sup> Füllraum

### Entwicklung Brennstoffe:

1945 24'000 m<sup>3</sup>  
1950 98'380 m<sup>3</sup>  
1955 185'270 m<sup>3</sup>  
1960 629'825 m<sup>3</sup>  
1965 830'800 m<sup>3</sup>

1956: Bau des Kraftwerks Birsfelden und Planierung des Geländes in der Au für die Erweiterung.  
Bei überdurchschnittlich starkem Verkehr müssen heute bis zu 30'000 Tonnen täglich bewältigt werden.  
Die im Bergverkehr angelieferten Güter werden mit 51,6% per Bahn und 48,4% per Camion abtransportiert.

14.6.1968 Be/mh

Auafen 1967

Lagerkapazität:

Getreide	30 000	To
Diverse	57 940	To
Lagerhaus	<u>214 150</u>	To

Total Lagerhäuser 302 090 To

Lagerkapazität im Freien 169 235 m2

Tank für Brennstoffe 879 800 m3

Gütertransport im Schiffverkehr	3 758 304	To	<i>0% pro Tag</i> <i>12.527 To</i>
Gütertransport per Bahn	1 790 396	To	<i>5.945 To</i>
Gütertransport per Camion	1 767 369	To	<i>5.891 To</i>

Herkunft des Schwefels

West-Indien

Süd-Amerika

Möglicherweise auch schon aus Lacqu, Biskaya  
aus Abbau von Erdgas

Auhafen:

Zur Bewältigung der Abfuhr von 30'000 Tonnen ergeben sich, bei einer Aufteilung von je 50% auf Schiene und Strasse, folgende Transportkolonnen:

S.B.B.: 15'000 to = 500 Eisenbahnwagen von 12 m Länge  
à 30 to = 10 Züge à 50 Wagen oder  
eine Gesamtzuglänge von 6 km.

Strasse: 15'000 to = 1'154 Lastwagen mit Anhänger  
mit einer Länge von 18 m und einer Nutzlast von 13 to.

Das ergibt eine geschlossene Wagenkolonne, d.h. Wagen an Wagen gereiht, von 20,7 km.

Bei einem Abstand von 15 m eine Kolonne von 38 km =  
Auhafen bis Olten.

Beim gesetzlichen Abstand von 100 m eine Kolonne von  
136 km.

Basel - Brunnen	135 km
Basel - Engelberg	132 km
Basel - Fribourg	133 km
Basel - Schwyz	130 km
Basel - Thun	130 km

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Gemeinde MuttENZ



Objekt: Waldgebiet

Flurname: In den Weiden  
(an der Birs)

Objektnummer:

Bedeutung: Regional

Koordinaten:

Parzellennummer(n) und Eigentümer:

Parzelle 1007  
Parzelle 1414

Kanton Basel-Landschaft  
Einwohnergemeinde Birsfelden

Fläche: 4,1 ha

Nutzung(en): Forstareal

Dokumentation: Siehe Basler Natur-Atlas S. 482-485

Beschreibung/Bedeutung für Naturschutz:

Störungsfreies Refugium für eine arten- und individuenreiche Vogelwelt.

Strukturell interessanter Uferwald mit üppiger Vegetation und zahlreichen seltenen Pflanzenarten.

Zustand:

Das Vogelreservat befindet sich in gutem Zustand.

Schutzziel(e):

Erhaltung des üppig wachsenden Uferwaldes.

Förderung einer arten- und individuenreichen Vogelwelt durch Betretverbot und gezieltes Zurückschneiden der Vegetation.

Schutz- und Pflegemassnahmen:

Betretverbot für die Oeffentlichkeit; dies gilt auch für Fischer.

Die Populationskontrolle der Rabenkrähen erfolgt durch die Jagdgesellschaft MuttENZ nach Absprache mit dem Tierschutzverein Basel-Landschaft.

Mähen der Waldlichtungen, Zurückschneiden der Gehölze entlang der Wege, Förderung von Mantelgebüsch.

Ausblick:

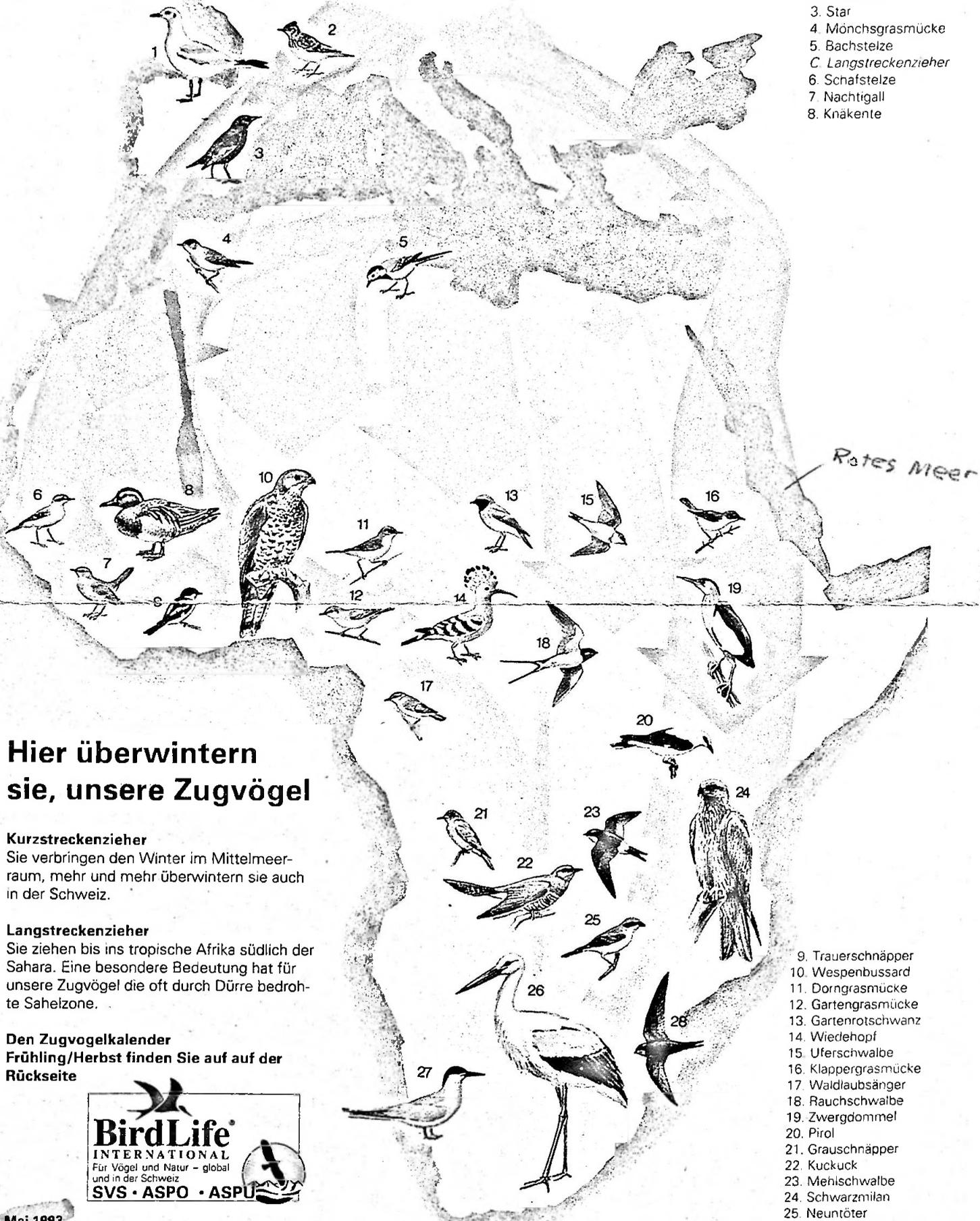
Zuständigkeit für Pflegemassnahmen:

Das vom Tierschutzverein Basel-Landschaft gepachtete Reservat wird von Max Spiess und Arnold Meier (beide MuttENZ) betreut.

Bitte aufbewahren

Unsere Zugvögel

- A. Teilzieher
- 1. Lachmöwe
- B. Kurzstreckenzieher
- 2. Feldlerche
- 3. Star
- 4. Mönchsgrasmücke
- 5. Bachstelze
- C. Langstreckenzieher
- 6. Schafstelze
- 7. Nachtigall
- 8. Knäkente



## Hier überwintern sie, unsere Zugvögel

### Kurzstreckenzieher

Sie verbringen den Winter im Mittelmeerraum, mehr und mehr überwintern sie auch in der Schweiz.

### Langstreckenzieher

Sie ziehen bis ins tropische Afrika südlich der Sahara. Eine besondere Bedeutung hat für unsere Zugvögel die oft durch Dürre bedrohte Sahelzone.

### Den Zugvogelkalender

Frühling/Herbst finden Sie auf der Rückseite



Mai 1993

Schweizer Vogelschutz (SVS), Postfach, 8036 Zürich, Tel. 01 / 463 72 71

Zeichnung: Gustav A. Forster, aus 'Noch ziehen sie...' WWF Schweiz und SVS 1984

- 9. Trauerschnäpper
- 10. Wespenbussard
- 11. Dorngrasmücke
- 12. Gartengrasmücke
- 13. Gartenrotschwanz
- 14. Wiedehopf
- 15. Uferschwalbe
- 16. Klappergrasmücke
- 17. Waldlaubsänger
- 18. Rauchschwalbe
- 19. Zwergdommel
- 20. Pirol
- 21. Grauschnäpper
- 22. Kuckuck
- 23. Mehlschwalbe
- 24. Schwarzmilan
- 25. Neuntöter
- 26. Weissstorch
- 27. Flussseeschwalbe
- 28. Mauersegler

# Zugvogelkalender Frühling: Erstbeobachtung

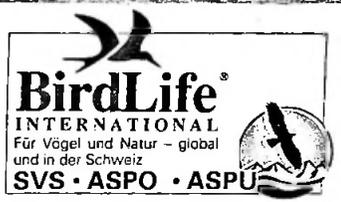
Wann beobachten Sie die ersten Zugvögel? Der dunkle Balken zeigt die Anwesenheit des grössten Teils des Bestandes der entsprechenden Art in der Schweiz. Frühere Ankünfte sind möglich. Mit den milden Wintern kommen einige Arten immer früher. Tragen Sie Ihre Erstbeobachtungen ein, vielleicht sogar über mehrere Jahre. Das ergibt interessante Vergleichsmöglichkeiten.



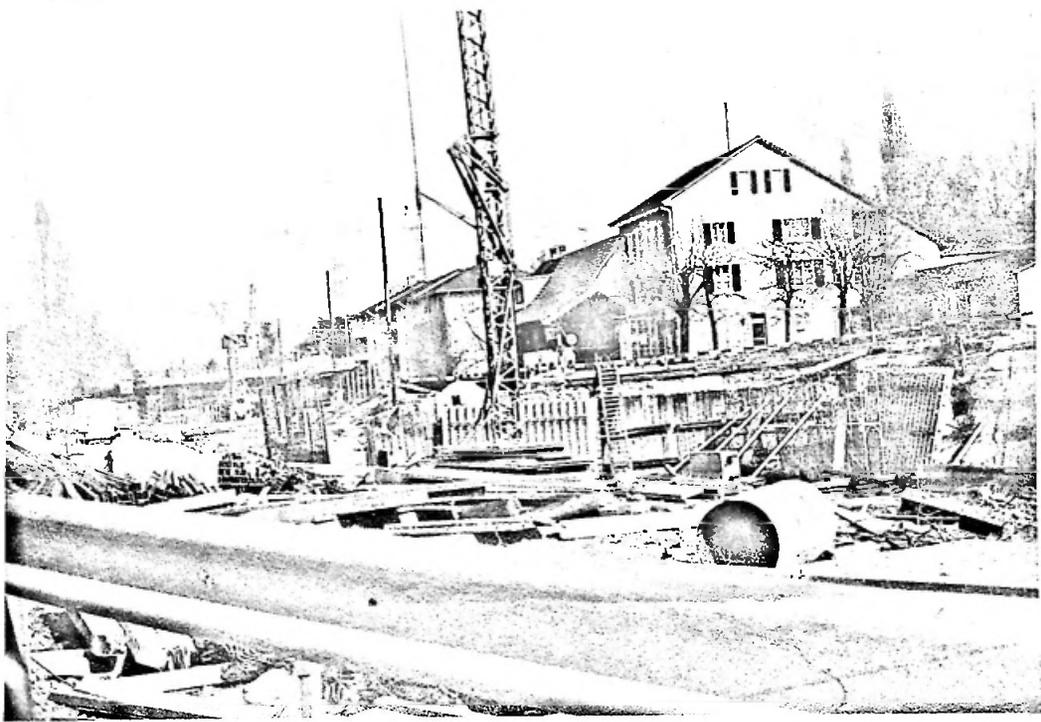
1993	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Weisstorch	8					
Schwarzmilan	6					
Kiebitz	2					
Flusseeschwalbe	10					
Kuckuck	9					
Mauersegler		15				
Wiedehopf	9					
Feldlerche	3					
Rauchschwalbe	8					
Mehlschwalbe		11				
Hausrotschwanz	5					
Singdrossel	1					
Teichrohrsänger		12				
Mönchsgrasmücke	4					
Zilpzalp	7					
Grauschnäpper		14				
Pirol			16			
Neuntöter		13				
.....						
.....						
.....						

# Zugvogelkalender Herbst: Letzte Beobachtung

Wann beobachten Sie die letzten Zugvögel? Der dunkle Balken zeigt die Anwesenheit des grössten Teils des Bestandes der entsprechenden Art in der Schweiz. Verspätungen sind möglich. Mit den milden Wintern gehen einige Arten immer später. Tragen Sie Ihre Letztbeobachtungen ein, vielleicht sogar über mehrere Jahre. Das ergibt interessante Vergleichsmöglichkeiten.



Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Weisstorch					13
Schwarzmilan					2
Kiebitz					16
Flusseeschwalbe					4
Kuckuck					12
Mauersegler					1
Wiedehopf					6
Feldlerche					18
Rauchschwalbe					11
Mehlschwalbe					9
Hausrotschwanz					15
Singdrossel					14
Teichrohrsänger					8
Mönchsgrasmücke					10
Zilpzalp					17
Grauschnäpper					5
Pirol					3
Neuntöter					7
.....					
.....					
.....					



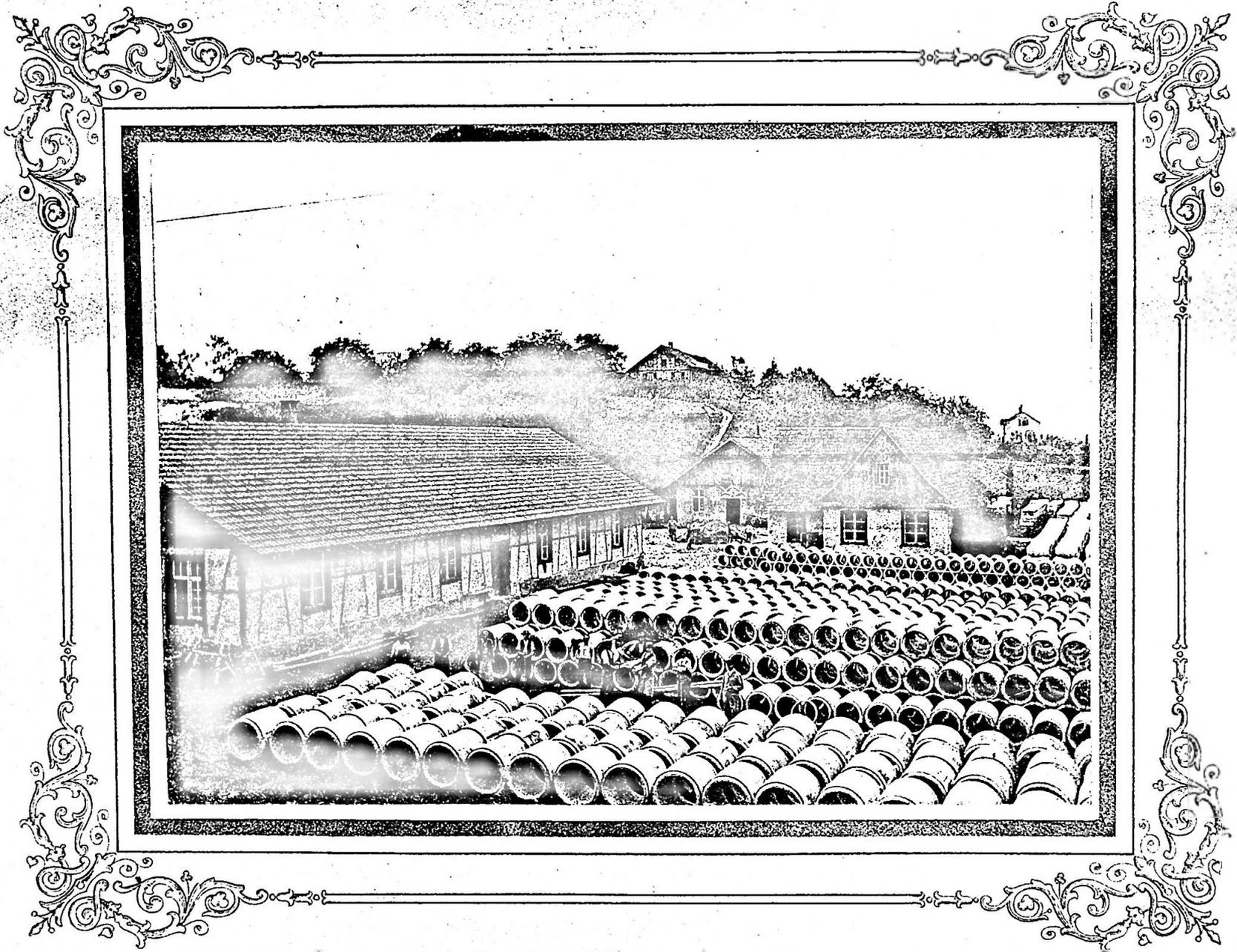
# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

BETON CHRISTEN AG  
BAUSTOFFE MUTTENZ

FIRMENCHRONIK

- 1878 Gründung der J.Christen & Söhne, Umsatz CHF 3'000.--
- 1882 Umstrukturierung in J.Christen & Sohn, Umsatz CHF 8'000.--
- 1883 Erste Birsbrücke im Schänzli (bis dahin Furt)
- 1915 Gründung der O.Christen Zementwarenfabrik Schänzli, Umsatz CHF 54'000.--
- 1921 Gründung der O.Christen & Cie, Umsatz CHF 134'000.--  
Eröffnung der Trambahn St.Jakob-MuttENZ-Pratteln
- 1922 Eröffnung der Kiesgrube Holderstüdeli nach Expropriation von 83% des Grundbesitzes durch die SBB
- 1923 Bau der ältesten noch bestehenden Gebäude
- 1924 Bau der Büro- und Wohnhäuser Hagnaustrasse
- 1932 Neubau der Werkhalle an der St.Jakobstrasse  
Beginn der Elementfertigung
- 1933 Gründung der W.Christen & Cie, Umsatz CHF 103'000.--
- 1935 4 Tage Woche (34 Stunden)....
- 1936 Abwertung des Frankens
- 1942 Ausgründung des Kiesgrubenbetriebes (Rheinsand & Kies AG)  
Gründung des Arbeiter-Fürsorgefonds (heute Walter Christen Stiftung)
- 1951 Gründung der Beton Christen AG, Umsatz CHF 963'000.--
- 1959 Bau der zentralen Werkhalle
- 1968 Beginn Produktion und Verkauf von Gartenbaustoffen
- 1973 Gründung der Immobiliengesellschaft Christen Handels Ag und der Betriebsgesellschaft Beton Christen AG, Uebernahme der Geschäftsführung durch die heutige Leitung, Umsatz 5'180'000.--
- 1974 Neubau der Betonzentrale
- 1977 Neubau der Galerie und Verkehrswege im Zusammenhang mit der Erstellung des Anschlusses N2/J18.
- 1978 Einführung der EDV
- 1982 Neubau Maschinenhalle
- 1984 Büroumbau
- 1986 Bau der Umschlaghalle
- 1989 Bau des Dienstgebäudes
- 1990 Neuanlage Lager
- 1991 Einbau einer Betonzentrale für Vorsatzbeton  
Personalbestand um 40, Aktivität gesamtschweizerisch und grenznahe Ausland.



Un 1920

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Die Belastungsprobe der neuen Trambrücke bei St. Jakob

192 Tonnen vermögen sie nur um 1,6 Millimeter durchzubiegen

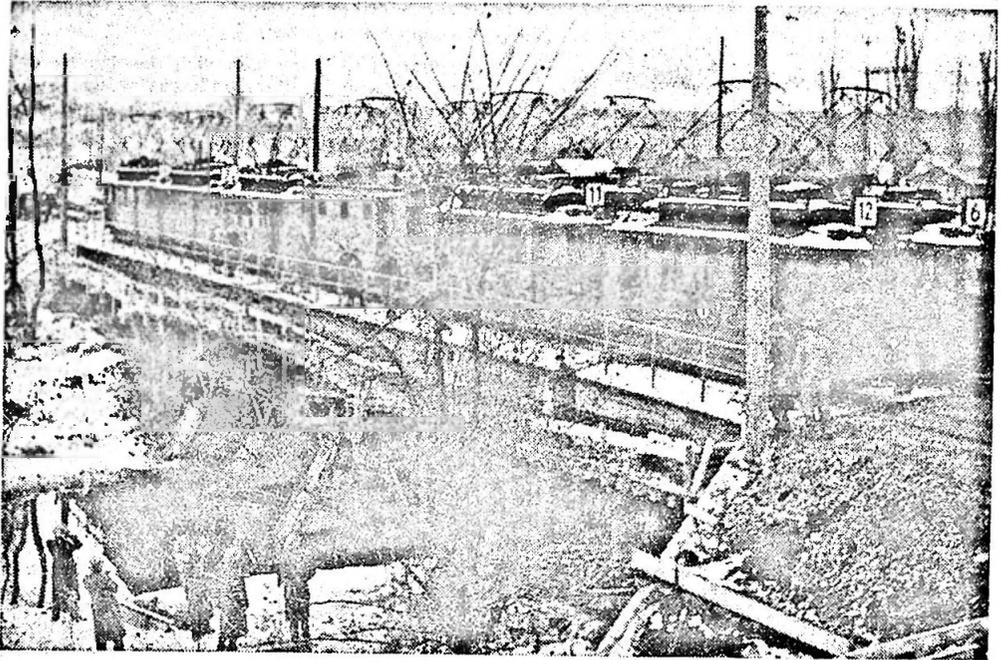


Photo Bertolf

t. Fast drei Jahrzehnte sind es her, seitdem die Birsbrücke bei St. Jakob, die im Jahre 1897 erbaut worden ist, neben dem von Jahr zu Jahr stärker werdenden Strassenverkehr auch noch die Traminie nach Muttenz und Pratteln aufnehmen musste — ob schon sie nur über eine Fahrbahnbreite von sechs Metern verfügt. Längst hatte es sich gezeigt, dass sie den modernen Strassenverkehrsverhältnissen nicht mehr genügt und schon vor elf Jahren waren die Verhandlungen zwischen den baselstädtischen und den basellandschaftlichen Behörden so weit gediehen, dass der Baubeginn für die neue Birsbrücke angesetzt hätte werden können. Da brach aber der Krieg aus und der Bundesrat verbot bis auf weiteres die Inangriffnahme der Neubauarbeiten. Nach dem Kriegsende wurde das damalige Brückenprojekt überarbeitet und man entschloss sich, eine separate Trambrücke und im Abstand von einigen Metern eine weitere Brücke zu errichten, die dem übrigen Strassen- und dem Fussgängerverkehr zu dienen hat. Es bedurfte aber noch eines kleinen Landabtausches — dann

konnten im vergangenen Juni die Vorarbeiten für die neue Trambrücke begonnen werden. Sie ist zweigleisig und weist beidseitig einen Kontrollsteg auf. Nach rund sieben Monaten ist sie am Dienstag fertiggestellt worden. Noch am späten Nachmittag hat man auf beiden Seiten die Anschlüsse an die bestehenden Schienenstränge gemacht, und

seit den Dienstagabendstunden fahren die Tramzüge in beiden Richtungen über die neue Trambrücke bei St. Jakob.

Bevor es aber so weit war, musste der neue Birsübergang gemäss der bestehenden Bestimmungen

einer Belastungsprobe unterworfen

werden. Unter der Aufsicht von Kontrollingenieur Tschopp vom Eidgenössischen Amt für Verkehr wurden über die Dienstag-Mittagszeit verschiedene Belastungsproben vorgenommen.

Die BVB hatten zu diesem Zweck zehn Tram-motorwagen, von denen ein jeder zwölf Tonnen

wiegt und überdies mit drei Tonnen zusätzlich belastet war, den Schienenschleif- und den Kranwagen, die beide je 17 Tonnen wiegen und von denen ein jeder noch mit vier Tonnen Sand beladen wurde, auf die neue Trambrücke gefahren. Mit dieser Belastung von 192 Tonnen wollten der Kontrollingenieur und der Ingenieur für Strassen- und Wasserbau des Baudepartements von Basel-Stadt, Max Leu, das Verhalten der Fundamente kontrollieren, und zwar sowohl bei bedecktem Himmel wie auch bei Sonnenschein. Aehnliche Belastungsproben dienten auch den Durchbiegungsmessungen an den drei Brückenöffnungen. Während die beiden Seitenöffnungen mit je 42 Tonnen belastet wurden, trug die Mittelöffnung 102 Tonnen. Es zeigte sich, dass die gewaltige Belastung mit 192 Tonnen die neue Trambrücke in der Mitte nur um 1,6 Millimeter (!) durchzubiegen vermochte — ein deutlicher Beweis für die Zuverlässigkeit der statischen Berechnungen und die solide Brückenkonstruktion, nicht zuletzt

aber auch eine Anerkennung für den Bauunternehmer.

Nachdem vor wenigen Tagen nun auch, wie bereits hier gemeldet, die Vorbereitungen für die

neue Strassenbrücke,

die 15 Meter unterhalb der eben dem Verkehr übergebenen Trambrücke errichtet wird, in Angriff genommen worden sind, wird über kurz oder lang die 53 Jahre alte Birsbrücke abgebrochen werden und der Vergangenheit angehören. Bis zur Fertigstellung der neuen Strassenbrücke, die voraussichtlich im August dem Verkehr übergeben werden kann, wird auch der Strassen- und der Fussgängerverkehr über die neue Trambrücke geleitet. Dies erfordert bereits in den nächsten Tagen beidseitig provisorische Strassenanschlüsse. Die neue Strassenbrücke wird eine Fahrbahnbreite von neun Metern, beidseitige Velowege von je 1,75 und Trottoire in einer Breite von 2,9 Metern aufweisen, so dass die gesamte Brückenbreite 18,30 Meter betragen dürfte.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

MGC-Plasma AG  
CH-4132 Muttenz



Sondermülldeponie.

Zurzeit stehen für die Entsorgung von Sonderabfällen verschiedene Methoden zur Verfügung, wie beispielsweise physikalisch-chemische, biologische oder thermische Verfahren. Die Möglichkeiten der Energie- und Materialrückgewinnung werden bereits heute durch die kritische Beurteilung der einzelnen Verfahren in Betracht gezogen und müssen vor allem in Zukunft an Bedeutung gewinnen.



Basel-Landschaft  
Bâle-Campagne

Der PLASMOX®-Prozess ist unter die thermischen Verfahren einzureihen. Aber im Gegensatz zu den bekannten Verbrennungsprozessen werden hier die Sonderabfälle durch speziell entwickelte Plasmabrenner zerstört. Die Plasmaanlagen sind keine Öfen im herkömmlichen Sinn; es sind vielmehr geschlossene Kaltwandssysteme, die sich beliebig ein- und ausschalten lassen. Die hohen Temperaturen im Plasmalichtbogen – sie liegen je nach Plasmagas im Bereich von 10 000 °C bis 20 000 °C – sowie auch dessen hohe Energiedichte garantieren eine wirkungsvolle Zerstörung der Sonderabfälle. Das hohe Energiepotential wird zudem über eine nachfolgende Kraft-Wärme-Kopplung genutzt und als Prozessenergie zurückgeführt. Die Beschickung erfolgt chargenweise mit 200 Liter Normfässern. Die Gebinde werden dabei zerstört; eine Nachreinigung entfällt. Flüssige und pasteuse Sonderabfälle können auch direkt über eine Dickstoffpumpe eingeschleust werden. Die Abfälle werden dann in einer Zentrifuge durch die Plasma-Brenner zerstört. Es bildet sich dabei eine Schmelze aus, in der die Schwermetalle eingebunden sind. Von Zeit zu Zeit wird die Schmelze abgelassen und erstarrt zu einer endlagerfähigen, die-Umwelt nicht mehr belastenden Schlacke. Da der Zerstörungsprozess unter Luftausschluss geschieht, entsteht ein relativ kleines Abgasvolumen. Diese sogenannten Pyrolysegase werden in einer zweiten Kammer durch Sauerstoff oxidiert und anschliessend in einer mehrstufigen Abgasreinigung und Entstickungsanlage nachbehandelt.

Mit Hilfe von mittleren, dezentralen Plasmaanlagen, mit einer Leistung von ca. 8000 Tonnen pro Jahr, soll einerseits der Sonderabfall dort umweltschonend entsorgt werden, wo er produziert wird, andererseits sollen aber auch die Altlasten der letzten 50 Jahre gezielt angegangen werden.



PLASMOX®-RIF (Research and Integration Facility)

**MGC**  
**PLASMA**

MGC Plasma AG  
Hofackerstrasse 24  
CH-4132 Muttenz/Schweiz  
Tel. 061-61 12 05  
Fax 061-61 38 15

MGC-Plasma AG  
CH-4132 Muttenz



Dechets spéciaux.

Il existe actuellement des méthodes diverses de traitement des déchets spéciaux: par exemple les procédés chimiques, biologiques et thermiques.

Lors de l'évaluation critique des différents procédés particuliers, les possibilités de récupération d'énergie et de recyclage des matériaux gagnent déjà et gagneront encore plus en importance.



Bâle-Campagne  
Basel-Landschaft

Le processus PLASMOX® est à ranger parmi les procédés thermiques. Contrairement aux procédés connus, les déchets spéciaux y sont détruits par un brûleur construit spécialement. Les installations à plasma ne sont pas des fours au sens habituel, mais des systèmes fermés de décomposition à parois froides qui se laissent enclencher et déclencher à volonté. Les hautes températures de la décharge électrique à plasma – elles atteignent 10 000 à 20 000 degrés selon le gaz à plasma – ainsi que la haute densité d'énergie garantissent la destruction efficace des déchets spéciaux. En plus, le haut potentiel énergétique se retrouve par récupération d'énergie et est retourné au processus. L'alimentation se fait par charges avec des fûts normés de 200 litres. Les tonneaux eux-mêmes sont fondus, leur nettoyage problématique devient superflu. Les déchets spéciaux liquides et pâteux peuvent aussi être injectés directement par pompage. Ensuite ces déchets sont traités dans la centrifugeuse à l'aide d'un brûleur à plasma: il se forme alors un laitier dans lequel se lient les métaux lourds. De temps à autre on écoule ce laitier. Solidifié, ce dernier forme une sorte de verre n'hypothéquant pas l'environnement.

Le traitement se déroulant en l'absence d'air, les gaz viciés n'occupent qu'un volume réduit. Ces gaz, dits de pyrolyse, sont oxydés à l'aide d'oxygène dans une deuxième chambre et lavés ensuite dans une unité de traitement des gaz à plusieurs étages et finalement passés à travers une installation de dénitrification.

A l'aide d'une installation à plasma décentralisée et de grandeur moyenne d'une capacité de 8000 tonnes par an, les déchets spéciaux seront traités, d'une part, à l'endroit où ils auront été produits et, d'autre part, il sera possible de s'attaquer à la destruction des anciennes décharges sauvages.



PLASMOX®-RIF (Research and Integration Facility)

**MGC**  
**PLASMA**

MGC Plasma AG  
Hofackerstrasse 24  
CH-4132 Muttenz/Schweiz  
Tel. 061-61 12 05  
Fax 061-61 38 15

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

M u t t e n z

Aus dem Statistischen Jahrbuch des Kantons Basel-Landschaft  
1989

Arealverhältnis, Höhenlage

Gesamtfläche	1663 ha	Liestal	1809
Wies- Ackerland, Obst-, Rebbau	469	Arisdorf	639
Weiden 2143 a	-	Langenbruck	431
Wald	682	Liestal	1060
Gewässer, Oed-, Unland	46	Birsfelden	30
Ueberbautes Gebiet	340	Aallschwil	306
Industrie-, Verkehrs- anlagen	126	Pratteln	100
Höhe über Meer	Ø 292	Höchster Punkt 642 m Grenze Solothurn Treibler v 255 m Rhein Grenze Bist	

Einwohner

		Alter	Mz		BL	
				%		
1900	2 502	00-14	155	%	164	2509 15,33
1910	2 703	15-19	68		68	733 2,99
1920	4 264	20-64	647		648	11022 64,78
1930	4 966	64+	130		120	2749 16,15
1941	5 929		<u>0000</u>		<u>17013</u>	
1950	7 125					
1960	11 963					
1970	15 518					
1980	16 911					
1988	17 063					5991 15 9/10 4 65 16

Haushaltungen

1900	496 = 5,04 pro Haushaltung
1950	2 029 3,51
1960	3 476 3,44
1979	4 827 3,21
1980	6 341 2,66

## Landwirtschaftsbetriebe

29 mit 25 641 Aren

Ackerland 7408 davon 5754 Getreide, 269 Knollen- und Wurzel-  
gemüse, 13 Freilandgemüse, 1372 andere Ackergewächse  
Futterbau 16 818, Kunstwiesen 1722, Naturwiesen 12 953  
Weiden 2143, Rebland 666, Obstbau intensiv 242, übriges  
Kulturland 507

Arbeitsstätten	Beschäftigte
----------------	--------------

1975:	636	10 644
1985	661	10 813

## Wohnungen 1988

7074 davon EFH mit 1 Wo:267, mit 2 Z: 665, mit 3 Z: 2342,  
mit 4 Z: 2129, mit 5 +Z: 1671

## Fahrzeuge 5.1.1988

7694 total, davon 6789 leichte Motorwagen,, davon 6393 PW = 37,2 %  
372 schwere Motorwagen, Motorräder 248, übrige 103. Anhänger 422

Verkehrs siehe Seite 142

Wasserverbrauch	Liter/Einwohner/Tag
-----------------	---------------------

1987: 681 davon 179 Haushalte und Kleinbetriebe, 387 Industrie  
und gewerbe, 115 übrige inkl. Netzverlust

## Sterertrag 1986

44,445 Mio. Fr. Bez Sissach (29 Gemmeinden: 44,881  
Natürliche Personen 9 862 = 35,551 = 2054 p/E = 79,99 %  
Einkommen 33,297 Vermögen 2 254 total 44,445  
Juristische Personen 8 894 = 20,01 %

Schulden 1987 : 248 Fr. pro Eeinwohner E-Kasse

Steuertrag der Einwohnerkasse und Fürsorgekasse

total 29 067 000 Fr. = 1679 p/E /Bez. Sissach 29,482

davon

17 761 000 von natürlichen Personen

9 542 000 von juristischen Personen inkl. Grundstücksteuer

1 763 000 Anteil an kantonalen Steuern davon

635 000 Grundstückgewinnsteuer

686 000 Handänderungsteuer

442 000 Erbschafts- und Schenkungssteuer

Steuersatz 1988 1989

Einkommen und Vermögen inkl. Fürsorgesteuer 47,3 % der Staatsst.

Juristische Personen 4,3 % vom Ertrag

Grundstücksteuer 2 ‰o Katasterwert

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Verzeichnis der Fabriken

die dem Bundesgesetz vom 18. Juni 1914 unterstellt sind

## Bezirk Arlesheim

### Aesch

Blechwarenfabrik J. Vogel AG  
Cordag AG, Seilerei und Bindfadefabrikation  
Flanschenfabrik Angenstein GmbH, mechanische Werkstätte  
Häusler Chr., Maschinenbau  
Hoffmann Aktiengesellschaft Gebr., Kochherdfabrikation  
Möbelwerkstätten Rösch GmbH, Möbelschreinerei  
Rohr M., Schuhreparaturwerkstätte, Maßeinlagen  
Sägwerk und Holzhandel AG, vormals E. Karrer & Cie.  
Schmidlin Hans, Zimmerei und Schreinerei  
Stöckli Jos., Holzwarenfabrikation  
Vereinigte Spinnereien AG, Aathal  
Volksdruckerei Aesch, H. Vögli

### Allschwil

Abfallverwertung Georg Meier  
AERO Blechwarenfabrik und Apparatebau AG  
Aktien-Ziegelei Allschwil  
Amacher Hans & Sohn, Maschinen, Werkzeuge, Kunstharz  
Arthro AG, Fabrikation von Präzisionsinstrumenten  
Baisch Karl, Schreinerei, Holzwarenfabrikation, Küchenmöbel  
Bantle A., Kartonnagefabrikation  
Baumann W. & Co., Zimmerei und Schreinerei  
Beck Conrad AG, Korsetts, Büstenhalter, Damenwäsche  
Bodenschatz AG R., Fabrikation, Veredlung von Metallwaren  
Büchler & Schläpfer, Metallveredlung  
Bürgi-Martinat Rud., Damenkonfektion  
Cefag AG, Chem. Fabrik, Farben, Lacke, chem.-tech. Produkte  
Chemische Fabrik Neuallschwil AG, chem.-techn. Artikel  
Decomer AG, Decolletage- u. Schraubenfabrikation, Drehteile  
Degen-Salvadé Franz, Färberei, chem. Waschanstalt  
ELCO Papier AG, Fabrikation von Papier- u. Papeteriewaren  
Genossenschaft Holzbau Allschwil, Schreinerei und Zimmerei  
Gerber-Vogt Arnold, Zimmerei, Schreinerei  
Glasmanufaktur AG, Spiegelfabrik und Glasschleiferei  
Großpeter AG, Autoreparaturwerkstätte  
Gürtler Albin, Schreinerei  
Hobako AG, Fabrikation v. Bäckerei- u. Konditoreiprodukten  
Hubauer J., Lufttechnische Anlagen, Ventilatoren, Apparate  
Kamin-Werk Allschwil  
Kiry J., Schlosserei und Metallbau  
Kühni M. & E., Mech. Werkstätte und Apparatebau  
Mensch O., Rolladenfabrikation  
Metallbau Kehrer, Metallbau und Schlosserei  
Meyer Karl & Co., Buchbinderei, Musterkartenfabrikation  
Morath S., Bau- und Möbelschreinerei  
Neff & Cie., Kau- und Schnupftabak, Faserstoffzurichterei  
«Omag» Optik & Mechanik AG, feinmechanische Instrumente  
Passavant-Iselin & Cie. AG, Tonwarenfabrik und Ziegelei  
Posag AG, Posamentenfabrikation  
Risi-Nahrungsmittelfabrik AG  
Rondo AG, Herstellung v. Verpackungsmaterial u. -maschinen  
Schönenberger-Züllig Josef, Schreinerei, Türen und Fenster  
Schrempp & Co. AG, Kartonnagefabrik  
Schuhfabrik Allschwil AG

Schweizer Heinrich AG, Veredlung von Meerschwämmen  
Schweizer & Cie, Rudolf, Werkzeug- und Maschinenfabrik  
Stritt E., Reiseartikel- und Lederwarenfabrik  
Suremann Hans, Autoreparaturwerkstätte  
Verneba AG, Fabrikation von Farben  
Voggensperger Joseph, Bau- und Möbelschreinerei  
Walotex AG, Damenkleiderfabrikation  
Walter J., Uhrenfabrikation und Terminages  
Wegmann E., Lampenschirmfabrik  
Willen Louis AG, Coiffeureinrichtungen, Möbelfabrikation  
Zimmerei & Schreinerei AG, Schreiner- und Parkettarbeiten

### Arlesheim

Buchdruckerei Arlesheim AG, Zeitungsverlag  
Buchdruckerei Bloch, Christophorus-Verlag, Zeitschriftenverl.  
Brühweiler Wilhelm, Mech. Bau- und Möbelschreinerei  
Faller-Schweizer Otto, Mech. Bau- und Möbelschreinerei  
Gutekunst H. P., Maschinen- und Elektro-Kleinmotorenbau  
Holle Nährmittel, Dr. A. Diefenbach, Nahrungsmittelfabrikation  
Industriegesellschaft für Schappe, Floretseide und Wolle  
Madéhn AG, Cigarettenfabrik  
Mepha AG, Fabrikation pharmazeutischer Präparate  
Stoecklin, Papier- und Kartonfabrik AG  
Weleda AG, Fabrikation kosmet. u. pharmazeut. Präparate

### Benken

Hasenfratz Gebr., Schreinerei für Serienfabrikate

### Biel

A. Leu, Gipsplattenfabrikation

### Binningen

AG für Technische Neuheiten, Herstellung und Vertrieb  
Borer Karl, Modellschreinerei  
Busovis AG, Fabrikation von Schrauben, Muttern, el. Artikeln  
ELIDA-Maschinenfabrik AG, Maschinen, elektr. Apparate  
Fünfschilling Söhne J., Bau- und Kunstschlosserei, Boiler  
Graeter & Cie., Schaufenster- und Ladeneinrichtungen, Möbel  
Grafe Ewald E., Gravieranstalt  
Gröninger AG, Aluminium- und Metallwarenindustrie  
Grunder A. & Cie. AG, Landwirtschaftsmaschinen, Transport  
Guggenheim Max, «Mokiba» Leder- und Sportartikelfabrik  
Gysin-Jenny Ernst, Zimmerei und Schreinerei  
Hiebl W., Fabrikation von Confiserie- und Biskuitwaren  
Kälin A. J., Eisen- und Metallbau, Bauschlosserei  
Kamenezki, Bau- und Möbelschreinerei  
Kestenholz Kartonnagenfabrik AG  
Meyer Albert, Kartonnagenfabrik  
Obrist, Fabrikation von Bettwaren und Polstern  
Rudin Heinrich, Mech. Werkstätte, Garage  
Stamm Gebrüder, Baugeschäft, Zimmerei, Schlosserei, Malerei  
Wirz B. Erben, Buchdruckerei

### Birsfelden

ABRO Abfallsortierwerk AG, Sortierung und Verarbeitung  
Confiseriefabrik Marke «BECCO»

Diggelmann Hans AG, Buchdruckerei, Buchbinderei, Verlag  
EMB Elektromotorenbau AG Birsfelden  
Eltag AG, Eisenbiegerei, GEKA-Röhren, Reparaturwerkstatt  
Gantenbein & Co., Lithographiedruckerei  
Garage Hardwald AG, Werkstätte für motorisierte Fahrzeuge  
Guhl & Scheibler AG, Buchdruckerei, -binderei, Büromaschinen  
Homburger Emil, Confiseriefabrik  
Kraftwerk Birsfelden AG  
Kummer & Gutzwiller AG, Putz- und Kunstwollfabrikation  
Litterer Albert, Fabrikation von Kämmen für Spinnereien  
Recupa AG, Hadernsortierei, Reißerei  
Riva Arthur, Handel in Rohprodukten und Sortierwerk  
Salmenbräu Rheinfelden, Flaschenreinigung, Bierspedition  
Wormser Paul & Co., Schweißen von Papierbeuteln

#### Bottmingen

Aare-Tessin AG für Elektrizität, Olten  
Ringele & Co., Metallwarenfabrikation und Apparatebau

#### Ettingen

Estrella AG, Maschinen, Apparate, Emaillieren, Veredlung  
Jordan A., Aluminium- und Metallwarenfabrik  
Ledermann A., Fabrikation in Kunstharzspritzguß-Artikeln  
Sauter-Stöcklin Eugen, vorm. Stöcklin, Holzwarenfabrik  
Stöcklin Josef, Zimmerei  
Stöcklin Leo, LEIKOS-Herde- und Schnellkochplatten

#### Münchenstein

AG Brown, Boveri & Cie., Konstruktion elektr. Maschinen  
Aluminium Preß- & Walzwerk Münchenstein AG  
ARFA AG für Röhrenfabrikation und Apparatebau  
van Baerle & Cie. AG, Seifen, chemisch-technische Produkte  
Bürzberger Otto, Maschinenbau, Metallbau, Bauschlosserei  
Elektra Birseck, Elektrizitätswerk und Verteilungsstation  
Haas'sche Schriftgießerei AG  
Hirsbrunner M., Möbelpolsterei  
IMAG AG, Isoliermaterial, Asbestprodukte, Bremsbeläge  
ISBA AG, Verarbeitung von Kunstharzen und Plexiglas  
Klein André AG, Zuckerwaren, Biskuits und Basler Leckerli  
Meier Paul, mech. Werkstätte, Maschinenbau  
Müller Ernst AG, Blechwarenfabrik  
Nadir Frost-Apparate GmbH, Kühlschränke, Apparatebau  
Portlandementfabrik Laufing  
Robusta AG, Patentmatratzen  
Schreiber M., Fabrikation von Patentmatratzen  
Spinnerei & Weberei Münchenstein AG  
Stroppel-Müller E., Schreinerei, Zimmerei, Kühlschränke  
Tschudin Hermann, Bau- und Möbelschreinerei, Tapeziererei

#### Muttenz

Acifer AG, Betoneisenverarbeitung, Eisenbiegerei  
Beton-Christen AG, Betonwaren  
BMW Blechballagen- und Metallwaren-Fabrik AG  
Brüderlin Fritz, Bau- und Möbelschreinerei  
Buchdruckerei Hochuli AG, Verlag «Muttenzer Anzeiger»  
Carméno AG, Muttenz, Confiseriewarenfabrikation  
Chemisch-Technische Werke AG  
CIBA AG, Zweigbetrieb, Façonierung von parm. Produkten  
Dalang Eduard, Teigwarenfabrik, AG  
Fischer A., Bleilötwerke  
Flamuco AG, Farben- und Lackfabrik

Florin AG, Oel- und Fettwerk  
Frey & Co., Wilhelm, Papierwarenfabrikation, -ausrüstung  
Geigy-Werke Schweizerhalle AG  
Gysin & Co., Lack- und Farbenfabrik Muttenz  
Haass AG, Th., Fässer-, Kisten- und Kartonnagefabrikation  
Herkules Nahrungsmittelfabrik, Brendlin, Hert & Bachmann  
Holzbau GmbH, Schreinerei und Zimmerei  
Jumut AG, vormals J. Jundt-Metzler, chem.-techn. Produkte  
Krieger Oskar, Maschinen- und Metallbau  
Kuentz A. & Cie., Möbel- und Bauschreinerei  
Laeuchli Walter, Darmsortiererei  
Leumann & Uhlmann AG, Fabrikation elektr. Apparate  
Marelli A., Kunststeinfabrikation  
Meier G., Schlosserei und Installationswerkstätte  
Metallbau Kohler AG  
Moser-Glaser & Co. AG, Transformatoren und el. Apparate  
Münster, Fabrik für luft- und wärmetechnische Apparate  
Neue DIDOT Schriftgießerei AG, Metallegierungen  
Reforma AG, Backofenfabrikation, Apparate für Bäckereien  
Sandoz AG Basel, Chem. Fabrik, Hydrierungen  
Schönenberger & Co. AG, Darmsortiererei  
Schweizerische Metallurgische Gesellschaft, Gießerei  
Senglet August AG, Likör- und Spirituosenfabrikation  
Stahlbau AG, Schlosserei und Transportgeräte  
Wellkarton AG, Fabrikation von Wellkarton

#### Oberwil

Degen & Co. Gebr., Möbel- und Bauschreinerei, Innenausbau  
Gschwind & Cie., Fabrikation von Schaufeln, Spaten usw.  
Gschwind Willi AG, Bau- und Möbelschreinerei, Holzwaren  
Hauser Max, Guha-Polster und Roßhaarspinnerei  
Mechanische Ziegelei Oberwil AG, Backsteine, Ziegel usw.

#### Reinach

Bacher AG, Gewächshäuser, Frühbeefenster, Werkstätte  
Hirt & Kohler, Schrauben- und Mutternfabrik Citovis  
Metallgießerei AG, Buntmetallguß  
Muchenberger-Beuchat Eugen, Kunst- und Bauschlosserei  
Nußbaum & Co., Zimmerei und Schreinerei  
Obrist H. & Cie., Tubenfabrikation  
Oeschger Ernst, Elektroapparate- und Metallwarenfabrik  
Tobler August, süßmostereiartikel, Frühbeefensterfabrikation

#### Therwil

Balloid, Basler Celluloidwarenfabrik AG Therwil, Kunststoff  
Bettedern-Manufaktur AG, Bettedernfabrikation  
DANA GmbH, Therwil, Lederwarenfabrik  
Gschwind & Co., Maßarbeit, Konfektion, Uniformen  
Müller & Co. J. F., Textilzubereitung  
Pfaff & Isler, Fabrikation von Patentmatratzen  
Renz & Schaad, Schreinerei

#### Bezirk Liestal

##### Augst

Elektrizitätswerk Basel, Kraftwerk  
Expaco AG, Kosmetische Artikel, Parfümerieartikel  
Tima AG, Fabrikation von Matratzen

## Bubendorf

Lapanouse R., «Regon» Uhr AG, Uhrenfabrik  
Minder P. & M., Sägerei und Kistenfabrikation  
Schweizer Söhne & Cie., H., Ofen- und Kochherdfabrikation

## Frenkendorf

Häring & Co. AG, Zimmerei und Bauschreinerei  
Hartmann Jakob, Schreinerei  
Keigel Jakob, Garage und Reparaturwerkstätte  
Kilchherr & Co., Gummi- und Asbestverarbeitung  
Schneider & Christen, Autosattlerei, Tapezierwerkstätte

## Füllinsdorf

Zwirnerei Niederschönthal AG  
Grunder & Cie. A., AG, Maschinenfabrik

## Lausen

AG Verblendsteinfabrik Lausen, Steinzeugwaren, Keramik  
Bila AG, Hemdenfabrikation  
Brac AG, Ebauchefabrikation  
Brodbeck Wilhelm AG, Zementfabrikation  
Christen & Cie., Papier- und Kartonfabrik  
Frey Arthur, Kleiderfabriken AG  
Freivogel Hans, Fabrikation von Tricotkleidern  
Haegler AG, Handlungsmühle  
Oertle Söhne J., Schreinerei und Zimmerei  
RONDA AG, Fabrikation von Uhrenbestandteilen  
Roßkopf & Cie., A., S. A., Uhrenfabrikation  
Scholer-Oberer, mechanische Winderei  
Schuhfabrik Lausen AG  
Sutter-Friedli Fritz, Schreinerei und Zimmerei  
Tonwerk Lausen AG, Fabrikation feuerfester Erzeugnisse  
Welding AG, Metallwaren, metallurgische Erzeugnisse  
Winderei Scholer Lausen, Rand- und Kreuzspulwinderei

## Liestal

Benz-Langlotz Franz, Bau- und Möbelschreinerei  
Bieder Hans, Möbelschreinerei, Innenausbau  
Biellmann Max, Möbelwerkstätte  
Blank AG Automobile, Autoreparaturwerkstätte  
Brauerei Ziegelhof  
Burri-Mangold & Co., Zimmerei, Schreinerei, Baugeschäft  
Chrétien & Co., Eisen- und Metallgießerei  
«CIS» Chemische Industrie & Seifenfabrik AG  
Eidgenössisches Zeughaus, Werkstätten  
Elektra Baselland, Erzeugung und Verteilung  
Floretspinnerei Ringwald AG (Niederschönthal)  
Gießerei Erzenberg AG, Ofen- und Maschinenbau  
Gromann M., Kessel- und Apparatebau  
Handschin & Ronus AG, Strickwaren, Textilprodukte  
Holinger E. & P., Steinbearbeitung und Bildhauerei  
Kaiser T. AG, Caramelle, Fliegenfänger, chem.-techn. Produkte  
Kantonales Zeughaus, Zeughauswerkstätten  
Knoll & Cie. AG, Fabrikation von chemischen Produkten  
Kratziger Max, Schreinereiwerkstätte  
Ladenbau AG, Laden-Einrichtungen und Innenausbau  
Landschäftler AG, Buchdruckerei  
Lista AG, Tabakextrakt- und Nikotinfabrik  
Lohner Alfred, Fabrikation v. Apparaten, Uhrenbestandteilen  
Lüdin AG, Buchdruckerei, Buchbinderei  
Magnetic Elektromotoren AG, elektrotechnische Apparate

## OSBO Schuhfabrik AG

Peter Konrad AG, Maschinen, Reparaturwerkstätten  
Prometheus AG, elektrische Heiz- und Kochapparate  
Ramp Max AG, Darmsortiererei  
Rosenmund L. & H., Zentralheizungen, sanitäre Installationen  
Schafir & Mugglin, Bauunternehmung AG, Werkhof  
Schild AG Tuch- und Deckenfabrikation Bern und Liestal  
Scholer & Co. AG, Fabrikation von Textilwaren  
Schweizerische Sprengstoff-Aktiengesellschaft Cheddite  
Seiler Erben Carl, Buchbinderei, Liniererei  
Singeisen Gebr., Mech. Schlosserei, Kochherde usw.  
Steiner Hermann, Möbelwerkstätte und Innenausbau  
Tuchfabrik Spinnler & Co. AG  
Zehntner Kurt, Pivotages

## Pratteln

AGA AG, Fabrikation technischer Gase und Apparate  
Brodbeck Wilhelm AG, Zementwarenfabrik  
Buss AG, Eisenkonstruktion, Kessel- und Apparatebau  
Chemische Fabrik Schweizerhall AG  
Fabrik für Firestone Produkte AG, Gummireifen, Schläuche  
Dr. Finckh & Co. AG, chem.-techn. Produkte, Druckfarben  
Häring & Co. AG, Sägerei, Schreinerei und Zimmerei  
Henkels Persilwerke, AG, Fabrikation der Henkel-Produkte  
Hertner & Cie. Hans, Holzbau  
Metallum Pratteln AG, Hütten- und Bergwerksprodukte  
Möbelwerkstätte Edy Kaufmann  
Parfümerie Franco-Suisse, Ewald & Cie. AG  
Pilz-Konserven AG, vormals Stofer & Söhne  
Rohner AG, chem.-techn. und pharmazeutische Artikel  
Rohrbogen AG, Rohrbogen und Metallhalbfabrikation  
Säurefabrik Schweizerhall, Fabrikat. v. anorgan. Säuren usw.  
Schindler-Waggon AG, Waggonfabrik  
Schneider Hugo, Bau- und Möbelschreinerei  
Schweizerische Teerindustrie AG, Rohteer u. Nebenprodukte  
Seiler Max, Bau- und Möbelschreinerei  
Verband Schweiz. Konsumvereine, Kaffeerösterei, Mühlen  
Verband Schweiz. Konsumvereine, Autoreparaturwerkstätte  
Vereinigte Schweizerische Rheinsalinen  
Verzinkerei Pratteln AG, Asphaltieren, Bejuten von Röhren  
Weißkopf & Co. AG, Stahl- und Kesselbau, Maschinenbau  
Wyß Sylvie, Kaltwalzwerk

## Ziefen

Bandweberei Senn & Co. AG, Bandfabrikation  
Chroma AG, Maschinen- und Apparatebau  
Oris Watch Co. S. A., Remontage und Réglage

## Bezirk Sissach

### Böckten

«Waldi» Mürzen GmbH, Fabrikation v. Mürzen, Textilwaren

### Buckten

Schweizer & Co., Uhrenbestandteile

### Diepflingen

Sägesser-Schneider Walter, Blindenwerkstätte, chem. Produkte

## Gelterkinden

Baader Ed. AG, Herstellung von Lederprodukten  
Bally Schuhfabriken AG  
Blindenwerkstätte G. Theiler, chem.-techn. kosm. Produkte  
Brüderlin K., AG, Textilwaren, Damenwäsche und Blusen  
Buchdruckerei Farnsburg, Heinrich Lustig  
Eidgenössisches Zeughaus, Zeughauswerkstätten  
Freivogel Hans, Schreinerei  
Gysin Max AG, Sägerei und Hobelwerk  
Hauri-Gsell Jakob, Manufakturwaren und Konfektion  
Hemmig Eduard, Möbelschreinerei  
Lebrecht-Madörin Ernst, Schreinerei  
Maurer Fritz, Pneufabrik MALOJA  
Müller & Co. E., AG, Kaninchenhaar-Zurichterei  
REVUE Thommens Uhrenfabriken AG  
Schneider-Gerster Carl, Erben, Bandwebstuhlfabrikation  
Schneider Hans, Möbelfabrik  
Seiler & Cie. AG, Seidenbänderfabrik

## Itingen

Scholer & Co. AG, Seidenbandfabrikation

## Läufelfingen

Gips-Union AG, Zürich, Fabrik Läufelfingen  
Kohler AG Gebrüder, Zementwarenfabrik  
Rickenbacher & von Allmen, Laden- und Kühlmöbelbau  
Zuckermühle Läufelfingen AG

## Maisprach

Rubin-Steine AG, Uhrensteinfabrikation

## Ormalingen

Bandfabrik Ormalingen AG

## Rümlingen

Leuthardt Erh., Holzbau, Ladeneinrichtungen, Innenausbau

## Rünenberg

Strub, Glutz & Cie. AG, Schäftenäherei

## Sissach

von Arx P. & Co. AG, Maschinen- und Apparatebau  
Berlac AG, Fabrikation von Farben und Lacken  
Bläuer G., Zimmerei und Bauschreinerei  
Brunnen-Verwaltung Eptingen, Singer & Buchenhorner AG  
Cleis AG, A., Wäschereimaschinenfabrik und Apparatebau  
Continental Uhren AG, Uhrenfabrik  
Eisen- & Stahlwarenfabrik AG, Maschinen, Werkzeuge  
Frech Gebr., Fabrik für Transportgeräte  
Frech-Hoch AG, E., Karosseriewerke  
Griender F. & H., Möbelwerkstätte und Holzleuchterfabrik  
Gunzenhauser AG J. & R., Metallgießerei, Armaturenfabrik  
Heid Ernst, Fabrikation von Küchenmöbeln  
Hunziker Fritz, Fabrikation von Holzbearbeitungsmaschinen  
Matter Karl, Weberei  
Rauscher & Stöcklin AG, elekt. Apparate u. Transformatoren  
Schaub-Buser AG, J., Buchdruckerei  
Schmidlin & Co., Rudolf, AG, elektrische Apparate  
Spieß-Tschudin Paul & Cie., Maschinenfabrik

Wernli Max & Co., Fabrik für feingestrickte Wäsche  
Wirz Walter, Möbelwerkstätte

## Tecknau

Basis Watch, A. Thommen, Uhrenfabrik Tecknau  
Janus Uhren AG, Fabrikation von Anker-Uhren  
Tschudin-Siegrist Wilhelm, Sattler- und Tapeziergeschäft

## Tenniken

Gröflin W. & H., Uhrenfabrik Terminages

## Thürnen

Kistenfabrik und Holzhandels AG

## Wenslingen

Metzger Gustav AG, Hemdenfabrik

## Zunzgen

Basler Eisenmöbelfabrik AG, vorm. Theodor Breunlin & Cie.  
Helsa Watch AG Uhrenfabrik, Terminages

## Bezirk Waldenburg

### Bretzwil

Scheidegger Walter, Décolletages  
Thurneysen & Co. AG, Winderei und Bandweberei

### Diegten

BILA AG, Filiale Diegten, Hemdenfabrik

### Eptingen

Brunnen-Verwaltung Eptingen, Singer & Buchenhorner AG  
Heinimann W., Präzisionsmechanik, Metallwarenfabrikation

### Hölstein

Berger Jakob, Zimmerei und Schreinerei  
Bürgin AG, Fabrikation von Strickgarnen, Weberei  
Martin & Tschopp, Präzisionswerkzeuge  
Oris Watch Co. S. A., Uhrenfabrik  
Wisler AG, G., Zimmerei, Fabrikation von Wäscheklammern

### Langenbruck

Flexo AG, Fabrikation von Spezialwerkzeugen  
REVUE Thommens Uhrenfabriken AG

### Liedertswil

Degen Franz, Feinmechanik, DERO-Apparate

### Niederdorf

Affentranger AG, Uhrenbestandteile, Präzisions-Drehteile  
Buser & Cie., Gebrüder, AG, Uhrenfabrik

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

.

## Basel Land

### Rückblick auf die Jugendfestwoche

**Birsfelden, am.** Die Besucher der Generalversammlung des Vereins für die Schulfelder erlebten in der Aula des Sternfeldschulhauses eine lustige Filmpremierre. Aus dem hundertfältigen Geschehen während der Jugendfestwoche 1979 hat Guido Roppel eine Reportage über das Seifenkistenrennen bei der Hagnau gedreht und damit ein kleines Erinnerungswerk geschaffen, das sich jeder Birsfelder einmal anschauen müsste.

Mit dem Film erwachen auch die Erinnerungen an diese und jene Episode der Festwoche, der 2000 Birsfelder Schüler. Einige Zahlen mögen da reden: 27 500 Franken hat der Verein für die Schuljugend aufgewendet, um das Fest durchzuführen. 17 500 Franken brachten die Aktionen der Schüler ein. 9000 Franken dieser Einnahmen gingen an eine Schule für bedürftige Kinder in Porte-au-Prince auf Haiti, 80 Franken an jede Birsfelder Schulklasse und schliesslich ein beachtlicher Teil in Form von Spiel- und Unterrichtsgeräten an eine Bündner Bergschule. Aus dem Jahresbericht der Hortleiter lässt

sich ersehen, dass neben den grossen Festlichkeiten viel Arbeit im stillen verrichtet wurde. Grossen Anklang fand wiederum die «Aktion Ferienpass». Für die Schüler der Ober- und Unterstufe finanzierte der Verein Aufführungen des Stabpuppentheaters Meyer und Friedli mit den Stücken «Jorinde und Joringel» und «Die Schwarze Spinne». Aus dem Vorstand ist Rektor Walter Müller zurückgetreten. An seiner Stelle wurde Elisabeth Gantner gewählt. Neu, mit beratender Funktion, gehört Arthur Cacciavo dem Vorstand an. Einstimmig und mit Applaus wurde Klaus Hiltmann als Präsident bestätigt.

## Neues Schulgesetz tritt in Kraft: Was wird konkret verwirklicht?

**Am Montag beginnt nicht nur das neue Schuljahr, im Kanton Baselland tritt nach 33 Jahren auch ein neues Schulgesetz in Kraft. Ausser dem Namens-Tausch zwischen Real- und Sekundarschule und der Verlängerung der Schulpflicht auf neun Jahre ändert sich zwar äusserlich wenig. Aber die Offenheit des neuen Rechts lässt Raum für Entwicklungen der Strukturen wie der Beziehungen zwischen den Beteiligten.**

**Liestal, ur.** «Die Stärke des neuen Schulgesetzes liegt in seiner Offenheit, seiner Flexibilität. Es wird nicht zementiert, sondern es wird die Möglichkeit geschaffen zur permanenten Erneuerung unserer Schule.» Diese hoffnungsvolle Beurteilung lieferte der Präsident der landrätlichen Bildungscommission, Hans Rudolf Bass, in einem BaZ-Gespräch vor der Volksabstimmung über das neue Schulgesetz. Am 23. September 1979 haben dann die Stimmbürger mit 21 554 Ja gegen 7189 Nein ein deutliches Resultat geliefert — einen Ja-Stimmen-Anteil von 75 Prozent. Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, in dem das neue Recht das alte Gesetz vom 13. Juni 1946, ebenso aber auch das Maturitätsschulgesetz von 1961 und weitere Rechtssätze ablöst.

Vom kommenden Montag an — das ist die äusserlich deutlichste Neuerung — werden die Baselbieter Realschüler zu Sekundarschülern und die Sekundarschüler zu Realschülern. Dieser Austausch der Begriffe bringt eine Angleichung an die übrige deutschsprachige Schweiz, sie schafft aber eine Differenz zum Kanton Basel-Stadt. Dennoch wird dadurch der Unterricht nicht verändert, vielmehr geschieht dies durch die in Gang befindliche Reform der (neuen) Realschule.

Weiter wird sofort wirksam die Verlängerung der Schulpflicht auf neun Jahre. Die in die achte Klasse übertretenden Schüler müssen also noch mindestens zwei Jahre die Schulbank drücken — oder, um es positiv zu formulieren: sie können noch zwei Jahre sich auf die Arbeitswelt vorbereiten. Allerdings gibt es auch eine Ausnahmeregelung bei «besonderen Gründen», die zu einer früheren Entlassung führen können. Ebenso gelten die neuen Klassengrössen, die für die obligatorische Schulzeit sowie für den Kindergarten Richt- und Höchstzahlen bringen. In den (neuen) Sekundar-

führenden Schulen wird einfach die Höchstzahl 24 genannt. Die «flexible Lösung», so Bass, nehme «auf die unterschiedlichen Verhältnisse der Gemeinden und auf Schwankungen der Schülerzahlen Rücksicht». Richtlinien der Erziehungsdirektion sollen dafür sorgen, dass die Schulpflegen den gesetzlichen Spielraum nicht allzu unterschiedlich interpretieren. Die Direktoren der Primar-, Real- und Sekundarschulen sind im neuen Gesetz im administrativen und organisatorischen Bereich Vorgesetzte der fest angestellten Lehrer ihrer Schule. Wie weit dies schon übermorgen etwas Konkretes ändert, bleibt abzuwarten — immerhin hat der Landrat darauf verzichtet, die Lehrer auch pädagogisch ihren Direktoren unterzuordnen.

Neben manchen neu geordneten Detail-Kompetenzen wird auch die Regelung der Kantonsbeiträge an die Einwohnergemeinden vom neuen Schuljahr an wirksam. Danach können die letzteren mit Staatsgeld rechnen für die Lehrer- und Stellvertreter-Besoldungen an der Primar- und der Realschule sowie an den Sonderklassen, für die Sonderschulen, die Kreisschulen und die Jugendmusikschulen. Hingegen sollen die Gemeinden die Kosten für die Kindergärten voll tragen (ausser Stellvertretern und «in Härtefällen»).

Dies wurde vom Landrat so beschlossen, obwohl andererseits der Kindergarten als pädagogische Institution neu in das Schulgesetz Aufnahme fand. Er «fördert die Kinder in ihrer kreativen, seelisch-geistigen und körperlichen Entfaltung sowie in der Gemeinschaftsfähigkeit», heisst es im Gesetz. Dazu Hans Rudolf Bass: «Der Kanton bestimmt den Rahmen der Anstellungsbedingungen und die Gestaltung des Unterrichts im Kindergarten. Würde man dies alles den Gemeinden überlassen, käme es zweifellos zu unterschiedlichen Anstel-

den, sie stellen Postulate an die Beteiligten an der Schule dar. So etwa werden Lehrer und Schulbehörden verpflichtet, «im Schüler den Mitmenschen und heranwachsenden Staatsbürger zu achten». Schon konkreter fassbar ist die Forderung: «Das Unterrichtsangebot ist für Schüler beider Geschlechter gleich.» Wie Regierungsrat Paul Jenni am 8. Dezember 1979 vor der Kantonalen Konferenz der Lehrerschaft darlegte, erfordert dies eine zusätzliche Ausbildung mancher Lehrer, etwa im Werken, und neue Stundentafeln. Da aber der Unterricht ausser in der ersten Primarklasse nicht bei Null anfängt, sei eine Uebergangsphase erforderlich. Ohne eine solche Würde der Paragraph «die ordentliche Erteilung eines sinnvoll aufgebauten, sich über mehrere Jahre erstreckenden Unterrichts verunmöglichen», dämpfte Jenni «jene Ungeduldigen, die eine schlagartige Behebung gewisser Mängel und sofortige Verbesserung aller Strukturen erhofft haben», wie er sich ausdrückte. Eher auf Gemeinde- und Schul-Ebene muss wohl die Forderung nach gegenseitiger Information zwischen Lehrern, Schulleitungen und -behörden, Eltern und Schülern angegangen werden, soweit sie nicht schon bisher mehr oder weniger selbstverständlich war. Die Verordnung zum Gesetz gibt hierzu einige Hinweise, wie die Information erfolgen kann, dass eine «rechtzeitige Bekanntgabe von Vorkommnissen und Entwicklungen in der Schule» ebenso nötig sei wie eine «persönliche Orientierung» der Lehrer oder Schulbehörden durch die Eltern über die Gesundheit der Schüler und die Familienverhältnisse, «soweit sie für die Situation der Schüler von Bedeutung sind». Die Gesprächsfähigkeit von Lehrern und Schulpflegern wird hier gefordert, um das Nötige zu erfahren, ohne unnötig in die Privatsphäre einzudringen.

Das Interesse der Eltern andererseits kann die Schule erst herausfordern, wenn sie über das, was in ihr geschieht, verständliche und genügende Auskunft gibt. Ein konkretes Recht steht in der Verordnung: Ein Elternabend muss durchgeführt werden, wenn dies mindestens ein Drittel der Eltern einer Klasse verlangt.

Manche vom Gesetz abhängige Reglemente müssen noch abgeändert werden, solan-



Das neue Gebäude der Hesag AG an der Mühlemattstrasse in Oberwil.

Photo Kurt Baumli

## Hesag geht nach Oberwil

**Oberwil/Aesch, ko.** Die Hesag AG zügelt am 1. Juli dieses Jahres nach Oberwil. Das Unternehmen war seit 1964 in Aesch eingemietet und befasste sich mit Import und Verkauf von Hanomag-Henschel-Nutzfahrzeugen. 1973 wurde die Hanomag-Henschel-Fabrikation an Daimler Benz verkauft, wodurch das Unternehmen nur noch den Detailverkauf von Mercedes-Nutzfahrzeugen sowie den Unimog-Verkauf für die Nordwestschweiz besorgen konnte. Angegliedert war auch — und ist noch immer — ein Werkstättenbetrieb.

Nicht zuletzt als Folge der Rezession, die im Nutzfahrzeugwesen besonders ausgeprägt in Erscheinung trat, begann sich das Unternehmen mit der Mazda-Vertretung auch auf den Personenwagenverkauf abzustützen. Dies allerdings brachte neue Probleme: Während beim Nutzfahrzeuggeschäft der Standort weniger wichtig ist, ist beim Personenwagenverkauf die Lage schon bedeutungsvoller. In Aesch war das Unternehmen durch eine neue Strassenführung vom Publikumsverkehr weiter-

zung für Henschel-Hanomag als Erinnerung noch immer erhalten bleibt. Früher waren einmal bis zu 110 Personen in Aesch beschäftigt. Der über sechs Jahre reduzierte Personalbestand von 45 Personen (ohne Entlassungen) wird in Oberwil weiterarbeiten. Obwohl die Personenwagenabteilung gute Umsätze erzielt, bleiben die Mercedes-Nutzfahrzeuge wichtigste Stütze.

Nach 1973 hat sich das Unternehmen ausgeweitet. Heute sind in der «Kestenholz Holding AG, Sachseln» vier Betriebe zusammengeschlossen. Alleiner Inhaber ist der im Baselbiet wohnende Erwin Kestenholz. In Birsfelden ist die Hardwald Automobile AG, in Bern/Worblaufen die Hesag Automobile AG und die Lafiba Automobile AG tätig. Alle vier Garagebetriebe beschäftigen zusammen 117 Personen. Letztes Jahr wurden gesamthaft 1170 neue Automobile verkauft. Der Umsatz der vier Firmen erreichte 25 Millionen Franken, und im laufenden Jahr rechnet man mit bis zu 28 Millionen Umsatz.

seinen Mann der Landrat an seinem letzten Beratungstag auf Antrag der Erziehungsdirektion allerdings eine Uebergangsbestimmung auf, wonach bis 1986 die Richtzahl 25 und die Höchstzahl 30 zu gelten hat. Als Grund wurden die auf dieser Stufe noch zu bewältigenden «starken Jahrgänge» angegeben. Nachher gelten in den Sekundar- wie jetzt schon in den Primarschulen die Richtzahl 22 und die Höchstzahl 28. Grössere Klassen sind für keine Schulart vorgesehen, für die weiter-

ge gelten jeweils die alten Reglemente, zum Beispiel auch die Schulordnung, für deren Neubearbeitung der Regierungsrat im Januar eine Arbeitsgruppe gewählt hat (ihr gehören Präsidenten, Rektoren, ein Schulinspektor und der zuständige Direktionssekretär an). Aber für die an der Schule Beteiligten beginnt am Montag die Arbeit am und mit dem neuen Schulgesetz nach Hans Rudolf Bass liegt es an ihnen, «die vorhandenen Freiräume erfolgreich zu nutzen».

Die Verlagerung des Betriebes nach Oberwil trägt dieser Tatsache Rechnung. Das ehemalige Objekt der Firma Jean Ritz AG in Oberwil liegt günstig: Die Stadtnähe, der Waromarkt, der künftige Migros sollten sich günstig auswirken. Die Baukosten betragen rund vier Millionen Franken. Das Unternehmen heisst noch immer «Hesag Henschel Service AG», der Name wird aber demnächst in «Hesag Automobile AG Oberwil» umgewandelt, wobei die Abkür-

zungen wesen für alle Betriebe befindet sich in Aesch respektive in Oberwil. Die bisher von der Hesag AG gemieteten Räumlichkeiten sind von der Vallet AG kürzlich der Firma Theodor Christ AG (Aesch) verkauft worden (BaZ vom 12.3.). Die Vallet AG war früher die Muttergesellschaft der Hesag. Inzwischen aber ist die Tochter eben selbständig geworden und hat, um in einer bildhaften Sprache zu bleiben, selber wieder Kinder bekommen...

## Bauernkeramik und Puppen auf dem Seltisberg

Seltisberg. rm. Mit Ursula Husmann und Regula Nünlist stellen gleich zwei junge und ausserordentlich begabte Kunstgewerbetlerinnen in der Boutique an der Rebhaldenstrasse 23 in Seltisberg ihre vielseitigen Talente unter Beweis. Die 1954 in Eiel geborene Regula Nünlist als Keramikerin und die gelernte Dekorateurin Ursula Husmann (1952) als Kreativeurin einer ganzen Anzahl reizender Puppen, die eigentlich nicht für Kinderhände, sondern weit eher für Liebhaber und Sammler gedacht sind. Und obwohl sich die beiden vorher nicht abgesprochen haben, ergänzen sich die ausgestellten Arbeiten — sowohl farblich wie auch vom Stil her — vorzüglich.

Nebst bestrickenden, plastischen Miniatur-Keramikbildern zeigt Regula Nünlist vor allem Bauernkeramik: dickbauchige Teekannen, behäbige Mucheli, Schüsseln und Dosen in antiken Formen und ähnliches mehr. Ihre Kostbarkeiten sind vorwiegend in rustikalem Blau oder Grün, in dezentem Altrosa oder — für das modernere Geschirr — in Schwarz gehalten. Etwas ganz Spezielles sind Ursula Husmanns Puppen. Kopf, Händchen und Füsse sind aus einer Kunststoffmasse modelliert und im Ofen gehärtet worden. (Die Glieder sind beweglich.) Die differenzierten Puppengesichter haben alle einen reizenden Ausdruck — so richtig zum Liebhabenden. Die farbenprächtigen Kleidchen, beispielsweise aus altem Trachtenstoff oder etwa auch aus elegantem Satin, stehen in starker Harmonie zum jeweiligen Puppenkopf. Erstaunlich insbesondere die niedlichen Accessoires, die Ursula Husmanns Liebe zum Detail deutlich zum Vorschein bringen.

Die Ausstellung, die zum Besuch wärmstens empfohlen sei, dauert nur noch bis zum 12. April. (An den Wochentagen von 14 bis 18.30 Uhr, Samstag von 10 bis 12 und 14 bis 16 Uhr geöffnet.)

## Vo Schönebuech bis Ammel

Birsfelden: Der Regierungsrat ist auf eine Beschwerde gegen die Wahl der Bau- und Planungskommission nicht eingetreten, da entgegen dem Standpunkt des Beschwerdeführers die Parteien ziemlich genau der parlamentarischen Stärke gemäss berücksichtigt sind.

# Rangierlärm Muttenz: Positive Resultate

Die im Sommer des letzten Jahres eingehauten «Sandwich»-Bremsbalken im Rangierbahnhof Muttenz haben gehalten, was man sich von ihnen versprach. Aussagen des Einwohnerkomitees und Messungen bestätigen, dass mit dieser technischen Neuentwicklung die Lärmbelästigung entscheidend reduziert werden konnte.

Muttenz. hc. Als die SBB im Juli 1979 in einem «Schlussbulletin» vom erfolgten Einbau eines neuen Bremssystems im Rangierbahnhof II in Muttenz berichteten, mit dem das Problem «endgültig gelöst» sei, blieben die während Jahren vom Lärm geplagten Anwohner skeptisch. Nicht ohne Grund, denn zu oft waren Lärmschutzmassnahmen in den ersten beiden Betriebsjahren praktisch wirkungslos geblieben. Weder die Wasserschmierung noch die segmentierten oder ausgeschweissten Bremsbalken brachten den erhofften Erfolg. Eine gewisse Reduktion des Lärms konnte dann mit dem Einbau von Lärmschutzwänden und vor allem der Einführung des Lokbetriebes während der Nacht erzielt werden. Letzteres hätte allerdings als Dauermassnahme den Betrieb empfindlich gestört.

Das neue System, das die SBB in Zusammenarbeit mit Experten für Akustik an der ETH in Zürich entwickelten, besteht im Prinzip darin, die vorhandenen massiven Bremsbalken im Zulaufbereich zu segmentierten Trägern der «Sandwich»-Pakete umzugestalten.

Eine erste Umfrage der BaZ bei den Anwohnern Ende Juli 1979 ergab zwar ein überwiegend positives Echo, doch wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass die Erfahrungen über eine längere Zeitspanne abzuwarten seien, da die Lärmbelästigung je nach Wohngebiet, sehr stark von den Witterungs- und Windverhältnissen abhängig sei.

Die ersten neun Betriebsmonate haben nun die positiven Eindrücke bestätigt. Wie Landrat Theo Meyer, Präsident des Einwohnerkomitees gegen den Rangierlärm, erklärte, hat sich die Situation «wesentlich verbessert». Rund neunzig Prozent der Leute seien zufrieden, die Zahl der Klagen über das «Lärmtelefon» sei so stark zurückgegangen, dass dieser Dienst habe eingestellt werden können.

Diese subjektiven, aber entscheidenden

Eindrücke, werden auch durch technische Messungen untermauert. Wie Peter Küpfer von der Zentralstelle für Lärmfragen der SBB-Generaldirektion gegenüber der BaZ erklärte, wird die Anlage seit der Inbetriebnahme kontinuierlich überwacht. Die in Zusammenarbeit mit Spezialisten der ETH vorgenommenen Messungen des Körperschalls an den Bremsbalken hätten ergeben, dass sowohl die Intensität der Kreischgeräusche wie deren Häufigkeit entscheidend reduziert werden konnte. Zusätzliche akustische Messungen, die bei einer Spezialfirma in Auftrag gegeben wurden, sollen einen Vergleich mit entsprechenden Messdaten, wie sie am gleichen Standort vor Einbau des neuen Systems aufgenommen wurden, ermöglichen. Wenn auch der abschliessende Bericht noch nicht vorliegt, lässt nach den Angaben von Peter Küpfer schon eine grobe

Übersicht den Schluss zu, dass eine beträchtliche Lärmverminderung erzielt werden konnte.

Das neue System ist im Betrieb zwar relativ aufwendig, aber angesichts der Wirkung hält man bei den SBB die Kosten für vertretbar. Befürchtungen des Einwohnerkomitees, die SBB könnten infolge der angespannten finanziellen Lage nach einer billigeren Lösung suchen, dürften deshalb unbegründet sein. Bei der in Muttenz erstmals eingebauten Neukonstruktion, die bereits patentiert ist, wurde offenbar technisches Neuland betreten. Jedenfalls stösst das System, das übrigens von Schweizer Firmen hergestellt wird, im Ausland auf reges Interesse.

Theo Meyer verschweigt allerdings nicht, dass einzelne Anwohner des Rangierbahnhofes nach wie vor der Ansicht sind, es habe sich nichts gebessert. Es ist nicht auszuschliessen, dass diese Eindrücke subjektiv richtig sind, indem jahrelang überstrapazierte Nerven nachgerade jeden Lärm als unerträglich empfinden. Es wäre nämlich verfehlt anzunehmen, im Bereich des Rangierbahnhofes Muttenz seien nun idyllische Zustände eingetreten. Ein «normaler» Lärmpegel wird bestehen bleiben und damit vorläufig auch das Kurvenquitschen im Rangierbahnhof I, der von den Massnahmen nicht betroffen wurde. Ob sich in diesem Bereich auch noch Verbesserungen erzielen lassen, wird in Zukunft Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Einwohnerkomitee und der Generaldirektion SBB sein.

## Brunnenmeister tagten

Eptingen. BaZ. Der Brunnenmeisterverband Baselland und Umgebung hielt seine Frühjahrstagung in Eptingen ab. Rund 60 Aktiv- und Passivmitglieder konnte Präsident Willy Rippas (Ziefen) im Restaurant Linde begrüßen. Die statutarischen Geschäfte wurden speditiv erledigt. Der Vorstand wurde für ein weiteres Jahr bestätigt. Präsident Rippas orientierte über das Muster-Wasserreglement und über die Installationskontrolle.

Gemeinderat Ulrich Jenni überbrachte die Grösse des Tagungsortes, Brunnenmeister E. Bürgin referierte über die Wasserversorgung Eptingens. Vor der Versammlung war Gelegenheit, die neue Abfüllstation der Mineralquelle Eptingen AG zu besichtigen. Dem Wasser, das dem Melstenfelsen oberhalb des Dorfes entspringt, wurde bereits 1693 von einem Basler Medizinprofessor Heilkraft attestiert.

## Diamantene Hochzeit

Aesch. BaZ. In Aesch feierten Jacob und Rosalia Fink-Kunz ihre diamantene Hochzeit. Jacob Fink arbeitete während 43 Jahren als Zimmermann in den Metallwerken AG, Dornach. In seiner Freizeit war er Bienezüchter. Wir wünschen dem Ehepaar weiterhin alles Gute.

## Reklameteil

Wer Seven-Up trinkt, bringt einiges ins Rollen.



Seven-Up hat den echten und klaren Geschmack aus Limetten und Zitronen, der prickelnd frisch und munter macht. Alles klar? Alles klar.

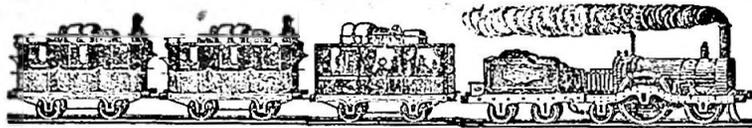
**Seven-Up**  
IT'S DYNAMITE, IT'S EASY.

SEVEN-UP gibt's in vielen guten Läden, Restaurants, heissen Discotheken und bei Ihrem Hauslieferdienst.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Schweizerische



# Centralbahn.

## Eröffnung des Personen-Verkehrs auf der Strecke Basel-Liestal,

Dienstag, den 19. Dezember 1854.

### Abfahrts-Stunden.

Von Basel:

Vormittag	6	Uhr 45	Minuten.
	10	"	"
Nachmittag	1	" 45	"
	3	" 30	"
	6	" 30	"

Von Liestal:

Vormittag	7	Uhr 30	Minuten.
	11	" 30	"
Nachmittag	2	" 30	"
	4	" 15	"
	7	" 15	"

Die Fahrzeit zwischen Basel und Liestal und vice versa ist auf 32 Minuten festgesetzt.  
Die Eröffnung des Güterverkehrs wird später bekannt gemacht werden.

### Tarif.

#### Einfache Fahrt.

#### Hin- und Rückfahrt.

Basel.			Muttenz.			Pratteln.			N. Schönthal.			Liestal.														
I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.												
.50	.35	.25	.85	.60	.45	.40	.25	.20	1.25	.85	.65	.75	.55	.40	1.50	1.05	.75	1.00	.70	.50	.65	.45	.35	.25	.20	.15

Fahrtenpläne und Tarife können zu 5 Cts. das Stück bei den Stations-Kassen bezogen werden.

Der erste Fahrplan der Strecke Basel—Liestal

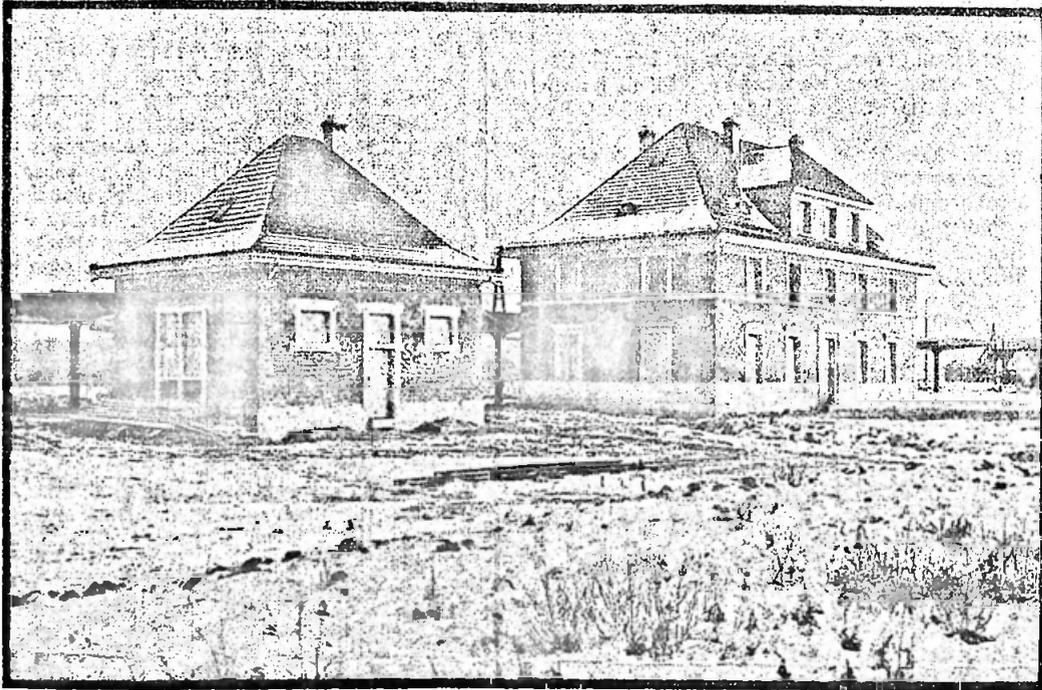
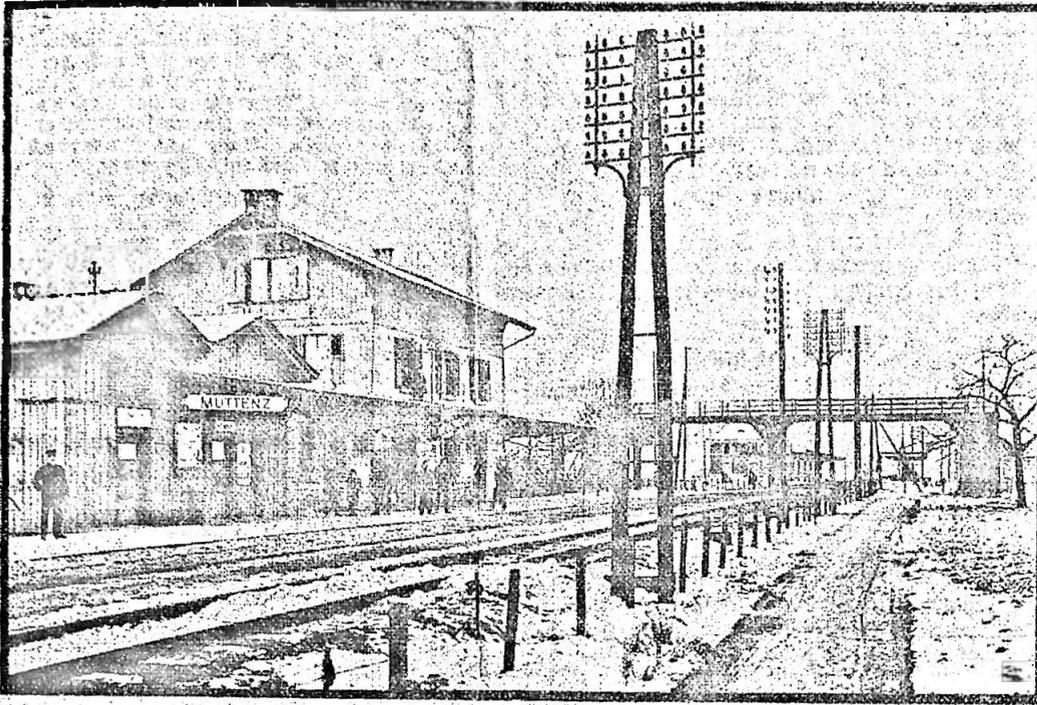
In der «Basellandschaftlichen Zeitung» vom 19. Dezember 1854, dem Eröffnungstag der SCB-Strecke Basel—Liestal, stossen wir auf diesen heute recht originell anmutenden Fahrplan, der sowohl hinsichtlich der Fahrzeiten als namentlich auch in bezug auf die Dichte der Verbindungen einen krassen Gegensatz zum heutigen gedrängten Fahrplan zeigt.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Der Umbau des Stationsgebäudes MuttENZ.

Neubau!



Die alte Station MuttENZ wurde 1856 erstellt. Sie war, wie die Bahnhöfe von Schöndal und Laufen, von der Centralbahndirektion jedoch nur als Haltestelle gedacht und erfuhr deshalb keinen vollwertigen Ausbau. In Zusammenhang mit der Erstellung des Rangierbahnhofes MuttENZerfeld, dessen Gleisanlagen sich von St. Jakob bis nach Pratteln erstrecken werden, muß die Station MuttENZ verlegt werden. Wo das Stationsgebäude heute steht, werden sich künftig Industriegeleise befinden. Für den Personenverkehr hätte allerdings das heutige Aufnahmegebäude noch auf Jahre hinaus genügt; die Frequenz des Reisendenverkehrs in MuttENZ ist nämlich nach der Eröffnung der Ueberlandbahn Basel-Pratteln um 75 Prozent zurückgegangen. Eine Erweiterung der Station hätte aber auch ohne den Bau

des Rangierbahnhofes MuttENZerfeld der wachsende Güterverkehr bedingt.

Die neue Station MuttENZ, die etwas westlich von der alten Anlage erstellt worden ist, hat einen modernen Ausbau erfahren. Die Niveauübergänge von Straße und Eisenbahn, deren Bewachung kostspielig ist und die den Verkehr außerordentlich hemmen, sind verschwunden; die neue Station ist mit Perronunterführungen ausgestattet worden.

Trotzdem das neue Stationsgebäude in MuttENZ der Vollendung entgegengeht, wird der alte Bahnhof nicht schon in den nächsten Wochen verschwinden. Die Inbetriebnahme der neuen Station ist vom Bau des Rangierbahnhofes abhängig. Sie wird so erst im Herbst dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden.

National-Zeitung, Basel, Donnerstag 17. Januar 1924

(Notariell beplante Auflage  
33 000 200mal täglich, somit  
täglich über 66.000 Exemplare)

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Chronik der Post in Muttenz

-on. - Aus verschiedenen Unterlagen lässt sich die Geschichte der Post in Muttenz wie folgt rekonstruieren:

Im Jahre 1849, beim Übergang des Postwesens vom Kanton Baselland an die Eidgenossenschaft, bestand in Muttenz eine Postablage. Das damals politisch zur Gemeinde Muttenz gehörende Birsfelden besass seit 1845 ein grösseres Postbüro, das im Botenverkehr mit der Post in Basel stand und täglich die Post von und an Muttenz vermittelte. Das Gebiet Schänzli wurde direkt von Birsfelden bedient:

Am 19. Dezember 1855 wurde die Centralbahnstrecke Basel-Liestal in Betrieb genommen.

Am 1. Januar 1855 wurde im Stationsgebäude Muttenz eine neue Postablage eröffnet, die im direkten Postverkehr mit Basel stand. Damit entfiel der Schänzli-Botengang durch Birsfelden. Zwischen 1855 und 1858 wurden auch die Bewohner von Münchenstein, einschliesslich Neue Welt und Ruchfeld von Muttenz aus bedient. Der

jeweilige Bahneinnehmer war zugleich Postablagehalter.

Ab 16. Dezember 1862 wurde die Post zweimal täglich zugestellt.

Auf Verlangen der Gemeinde wurde am 1. März 1886 die dreimalige Zustellung eingeführt. Ab 1901 erfolgte die Postzustellung gar viermal täglich.

Bereits im Jahre 1897 musste die Post wegen der Verkehrszunahme in die Liegenschaft Bahnhofstrasse 11 verlegt werden, welche 1923 vergrössert wurde.

1911 wurde die erste Telefonzentrale in Betrieb genommen.

Drei Jahre später wurden die Telegraphendienste mit der Post zusammengelegt.

1920 traten Änderungen in der Postzustellung ein. Die Zustellung in der neuen Siedlung Freidorf erfolgte durch Personal von Basel, und in Muttenz wurde die Zustellung werktags auf zwei Botengänge reduziert und an Sonntagen aufgehoben.

Als besondere Begebenheit ist in den Annalen festgehalten, dass

1928 und 1931 eingebrochen wurde.

Bereits 1928 wurde die Telephonzentrale automatisiert. Es verblieb eine Telephonstation mit Telegraphendienst.

Am 12. November 1934 eröffnete die Kreispostdirektion im Freidorfladen eine Paketannahmestelle mit Wertzeichenverkauf, welche im Sommer 1960 aufgehoben wurde.

1945 wurde Muttenz zum Amt erhoben und das Freidorf diesem Postamt zugeteilt, wie es die Gemeinde wiederholt verlangt hatte.

Ab 1946 erfolgte eine neuerliche Änderung in der Zustellungsfrequenz: die Briefzustellung erfolgte dreimal, die Paketzustellung zweimal täglich. 1948 wurden die Zustellungen am Samstag reduziert: Briefe zweimal, Pakete einmal.

Ab 1. November 1950 erfolgte die Postzu- und -abfuhr mit Autos von Basel aus.

Seit 9. Juli 1960 steht den Bewohnern der westlichen Quartiere die Zweigstelle Muttenz 2 Schänzli als Annahmestelle zur Verfügung.

Die Zustellung erfolgt ab Postamt Muttenz 1

Nach einem zwischenzeitlichen Domizil in einer Baracke südseits der Bahnhofstrasse wurden 1943 die Lokalitäten im Neubau der Geschwister Zeller an der Bahnhofstrasse 5, dem heutigen Polizeiposten, bezogen.

Ab Januar 1958 wurde der Schalterabschluss am Samstagnachmittag auf 15 Uhr, und drei Jahre später auf 12.15 Uhr festgelegt.

1963 wurde für die Abwicklung des Paketdienstes neben dem Postgebäude eine PTT-Baracke errichtet.

Nach zweijähriger Bauzeit konnte die Post am 24. Januar 1972 die eigenen Räumlichkeiten an der Hauptstrasse 70 beziehen

1975 erfolgte der Wechsel zur einmaligen Postzustellung, was mit dem Abbau von viereinhalb Botentouren verbunden war.

25 Jahre nach der Eröffnung wurde das Postamt Muttenz 1 mit einem Aufwand von drei Millionen Franken vollständig umgebaut und erweitert.

## Aus der Statistik 1996 des Postamts 4132 Muttenz 1

Aufgegebene Briefpostsendungen	2 533 000
Eingeschriebene Briefe	31 860
Aufgegebene Pakete	165 000
Einzahlungen	362 000
Auszahlungen (Schalter und Boten)	34 200
Postomatbezüge	49 800

Zugestellte Briefpostsendungen durch Boten	8 106 000
Briefpost an Fachinhaber	987 000
Zugestellte Sendungen ohne Adresse	1 357 000
Zugestellte Zeitungen, Zeitschriften	764 000
Nachgesandte Briefpost	243 000
Zugestellte Pakete durch Boten	278 000
Pakete an Fachinhaber	30 600

Projekt und Bauleitung:  
 Manfred Burla, Architekt,  
 St. Johannis-Vorstadt 48,  
 4004 Basel  
 Telefon 322 08 52

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Für drei Millionen Franken eine «neue» Post 4132 Muttenz 1

-on. - Die Umbau- und Erweiterungsarbeiten an der Post Muttenz 1 gehen allmählich ihrem Ende entgegen. Nach Aufhebung des bisherigen Ladens konnten die Büroräume der Post gegen die Hauptstrasse geöffnet werden. Die Posträume wurden um die gewonnenen Flächen – 100 Quadratmeter im Erdgeschoss, 70 Quadratmeter im Untergeschoss – erweitert. Im Erdgeschoss konnte der verfügbare Büroraum wesentlich vergrössert werden. Neu verfügen der Verwalter und sein Stellvertreter über getrennte Büros. Auch das Büro der Hauptkasse ist nun geräumiger. Neu konnte ein Besprechungsraum für Kundengespräche eingerichtet werden. Bewährt hat sich die grössere Postfachanlage mit gedecktem Kundenraum und dahinterliegendem abgetrenntem Raum für die Vorsortierung. An gleicher Stelle wurde ein «stummes Postbüro», das heisst eine Selbstbedienungspost mit Postomat, Markenautomat, Brief- und Paketeinwurf eingerichtet.

Im Untergeschoss verfügt das Personal nun über einen Aufenthalts- bzw. Versammlungsraum mit Kleinküche, Abstellraum und WC-Anlagen.

Die übrigen Räume, insbesondere der Botenraum, wurden gründlich renoviert, mit neuen Heizkörpern, einer effizienten Beleuchtung und einem freundlichen Anstrich versehen. Dem besseren Arbeitsablauf dienen ein neuer Sicherheitsschalter für die Massenannahme, neue Übergabefächer im Einschreibe-/Botenraum, sowie die Einrichtung eines Büros für den Betriebsbeamten.

## Fünf Bauetappen

Weil der Postbetrieb während der ganzen Dauer der Bauarbeiten aufrechterhalten werden musste, wurde der Umbau in fünf Etappen durchgeführt. Die erste Bauetappe zwischen Februar 1995 und Januar 1996 umfasste den Abbruch des Ladens, die Einrichtung der Postfachanlage mit Vorsortierung, den ersten Teil der neuen Fassade, die Vitrinen vor der Postfachanlage, und den Rohbau des Aufenthaltsraumes im Untergeschoss. Zwischen Februar und August 1996 folgte der Einbau der neuen Ventilationszentrale und neuer Elektro-Verteilanlagen, der Ausbau des Aufenthaltsraumes, die neue Fassade hofseitig, die Einrichtung der Büros für die Hauptkasse und den Dienstchef.

Während der dritten Bauetappe, welche sich von August 1996 bis Januar 1997 erstreckte, wurde die Schalterhalle provisorisch verlegt, und der zweite Teil der Fassade errichtet. Gleichzeitig erfolgte der Umbau der Schalterhalle, eine neue Schalteranlage wurde eingebaut, sowie das Büro des Verwalters und der Besprechungsraum fertiggestellt.

Zwischen Februar und Mai dieses Jahres wurde das Schalter-Provisorium abgebrochen und der Endausbau des Büroraumes vorgenommen. Im Kundenraum der Fachanlage wurde die Selbstbedienungszone eingerichtet.

Als letzte Bauetappe wurde in den vergangenen Wochen die Arbeiten in der Paket-Zuteilung abgeschlossen und der Massenannahmeschalter und der Botenraum umgebaut bzw. renoviert. Gegenwärtig wird die Fassade im Bereich Hauptverteiler Telecom unter der Arkade umgebaut. Die Erstellung des Veloparkings an der Hauptstrasse bildet den Abschluss der Bauarbeiten.

Vorgesehen ist eine Umgestaltung und



Zwecks Identifikation: Muttenz im Baselbiet

Vergrößerung des Kioskes, verbunden mit der Umgestaltung der Tramwarte-halle. Dieses Vorhaben, das unabhängig von den Arbeiten an der Post ist, befindet sich noch im Projektstadium. Der Kostenrahmen von knapp drei Millionen Franken kann laut Architekt Manfred Burla trotz einigen Verzögerungen im Bauablauf eingehalten werden.

## Fassaden-Gestaltung

Postgebäude müssen in der ganzen Schweiz zwingend mit Gittern abgesichert werden. Dass Muttenz als erste und bisher einzige Gemeinde eine Post ohne unschöne Fenstervergitterung erhielt, ist im Grunde der Bauverwaltung Muttenz zu verdanken. Nach der ersten Vorstellung und Besprechung des Umbauprojektes, an welchem von Seiten der PTT-Vertreter auf die absolute Notwendigkeit von Fenstergittern hingewiesen wurde, schrieb der Gemeinde «zähneknirschend» wörtlich: «Obwohl wir eine vergitterte Fensterpartie längst der Hauptstrasse keine gute Lösung finden, können wir uns kaum gegen diese Sicherheitsvorschrift wehren».

## Sicherheit und Ästhetik

Dies nun verstand Architekt Manfred Burla als Herausforderung. Eine durch ihn ausgearbeitete Konstruktion, welche durch eine ausgeklügelte Kombination verschiedener Gläser die Sicherheitsansprüche erfüllt, gleichzeitig aber auch eine ästhetisch ansprechende Wirkung erzielt, fand bei den zuständigen PTT-Organen Anklang. Es wurde beschlossen, etwas Neues zu wagen. Dank diesem Geistesblitz präsentiert sich nun die neue Fensterfront entlang der Hauptstrasse dank ihrer Spiegelwirkung zu jeder Tages- und Nachtzeit

frisch und lebendig. Der neu gestaltete Eingang, die beiden sehr geräumigen Telefonkabinen sowie die drei grossflächigen Vitrinen, welche die Postfachanlage geschickt kaschieren, runden das der Muttenzer «Einkaufsmeile» würdige Erscheinungsbild ab. Mittlerweile wurde auch die Fassade auf der Hofseite im gleichen Stil, das heisst ohne Vergitterung, ausgeführt, was allerdings eher von den Postkunden im Schalterraum und vom Büropersonal wahrgenommen wird.

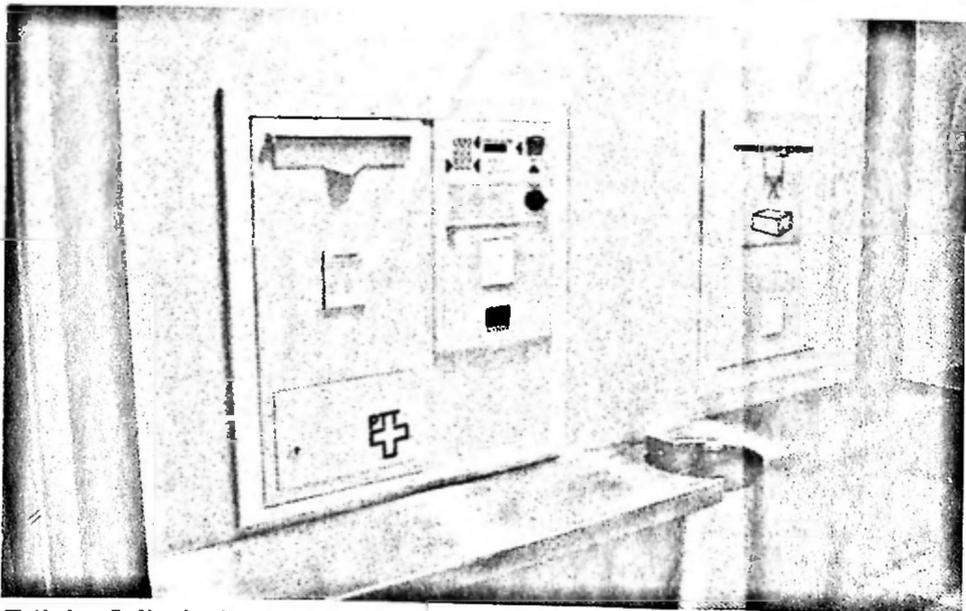
## Beton-Reliefs im Windfang und in der Schalterhalle

Die beiden Beton-Reliefs, welche die Schalterhalle wie zwei übergrosse Bildertüren zieren, sind Fragmente des früheren Gesamt-Kunstwerkes. Dieses bestand aus einer sich auf die ganze Länge der Schalterhalle und vom Boden bis zur Decke erstreckenden Sichtbetonwand, in welcher die Ornamente nie richtig zur Geltung kamen.

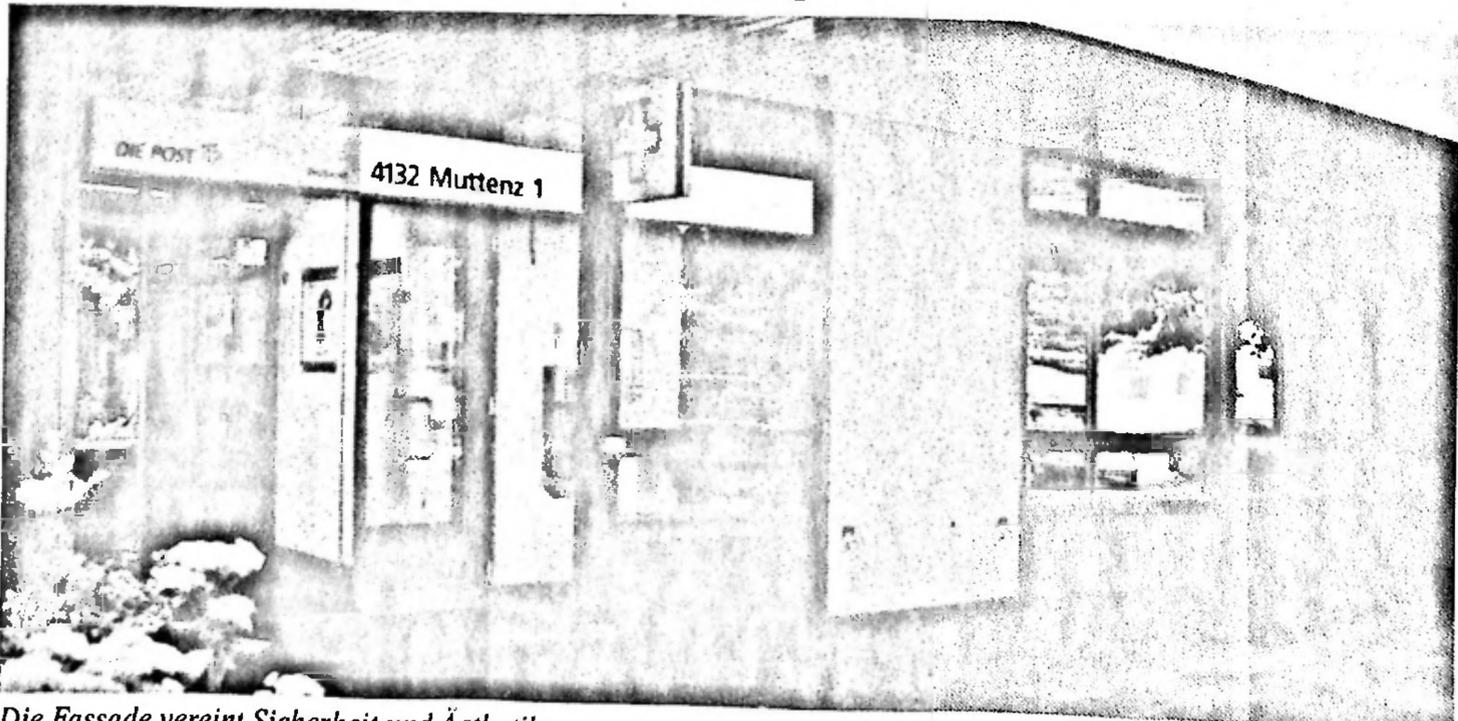
Durch den Abbruch von rund zehn Tonnen «überschüssigem» Beton, der horizontalen Verschiebung der Reliefs in ihre jetzige Lage, und durch den Einbau einer entsprechenden Beleuchtung sind diese «Zeugen der Zeit» ins rechte Licht gerückt worden. Das bestehende Relief im Windfang blieb erhalten und wurde in eine neue Lage verschoben.

## Renovation Massenannahmeschalter und Botenraum

Diese beiden bisher eher tristen Arbeitsräume («Rhapsodie in Grau») wirken nach dem Einbau von farbigen Fenstersimsen, formschönen Heizwänden, einer neuen Beleuchtung und den erfolgten Malerarbeiten mit farblichen Akzenten ebenfalls hell und freundlich. Das Personal schätzt die wesentlich bessere Atmosphäre des täglichen Arbeitsbereiches.



Teil der Selbstbedienungszone.



Die Fassade vereint Sicherheit und Ästhetik.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Vor 50 Jahren

## **Ein Flugplatz in der Muttenger Hard?**

Am 3. September 1942 beauftragte der Grosse Rat von Basel-Stadt den Regierungsrat, ein detailliertes Projekt für den Bau eines Grossflughafens auf dem Gebiet von Allschwil und Burgfelden auszuarbeiten, und beschloss die Erstellung eines provisorischen Flugplatzes am Rande des Hardwaldes im Gemeindebann Muttengz.

Die Grossratskommission hatte in ihrem Bericht zwei Projekte zur Wahl gestellt: 'Allschwil-Schweizerteil' mit einem Flächeninhalt von 76 Hektaren und 'Hard-C' mit 80 Hektaren. Für diesen müssten 62 Hektaren Wald, d.h. rund ein Drittel der ganzen Hard abgeholzt werden.

Plan Hard C - Beilage

## **Muttengz eindeutig gegen das Hardprojekt**

Der Muttenger Gemeinderat hatte sich bereits im März 1942 mit dem Projekt Hard beschäftigt - und sollte es noch über 30 mal tun müssen. Denn das Hardprojekt war sehr umstritten. Der Gemeinderat nahm eindeutig Stellung gegen einen Flugplatz in der Hard. Er verlangte Expertisen und Gutachten, Konferenzen und Besprechungen. Er ersuchte im Juni, den Regierungsrat die Hard als Schutzwald zu erklären, denn er erfülle eine wichtige Funktion als Windschutz und Luftreimiger. Er veranstaltete eine öffentliche Diskussionsversammlung. Er schickte etliche ablehrende Eingaben nach Liestal und nahm solche entgegen, z.B. von der Siedlungsgenossenschaft Freidorf. Er kritisierte auch die Baselbieter Bauernpartei, welche sich für das Projekt ausgesprochen hatte.

### **Die Muttenzer Diskussionversammlung**

Die vom Gemeinderat Muttenz organisierte Diskussionversammlung fand am 16. August 1942, an einem Sonntagnachmittag (!) statt. Als Gegner des Hardprojektes referierte Ingenieur Rebsamen, der Direktor der Basler Strassenbahnen und als Befürworter der Basler Regierungsrat und Ständerat Wenk. In der Presse wurden deren Argumente ausführlich wiedergegeben, z.B. in der Basellandschaftlichen Zeitung vom folgenden Montag auf einer halben Seite.

Ueber die Diskussion wurde ein Tag später berichtet. Als einziger Befürworter wird Dr. Tanner, Liestal, "alt Alkoholdirektor" und ehemaliger Initiator des Flugplatzes Sternenfeld in Birsfelden aufgeführt. Gegen das Hardprojekt sprachen Direktor Zellweger (Freidorf), Gemeinderat Müller als Bauer, Oberförster Brodbeck (Basel), Max Ramstein (Basel), als Heimat- und Naturschützer, Dr. Brauchlin (Muttenz) als Industrie-Chemiker, der Birsfelder Gemeinderat Hagen als Kenner der durch den Flugplatz Sternenfeld verschlechterten Wohnverhältnisse und Ing.agr. Gerber (Muttenz) als Landwirt.

Damit wurde bestätigt, was schon vor der Versammlung zu lesen war: dass die Gemeinden Birsfelden, Muttenz und Prattein im allgemeinen dem Hardprojekt sehr ablehnend gegenüberstünden.

### **Bundesrat befürwortet Hardprojekt**

Am 11. Dezember 1942 gab Bundesrat Celio bekannt, dass der Bundesrat das Projekt Allschwil Schweizerseite ablehne und nur einer Konzession für das Flugplatzprojekt Hard C zustimmen werde. Sogar die eidgenössischen Frostverwaltung soll die Anbholzung befürwortet haben. Der Gemeinderat zog darauf sein Schutzwald-Gesuch zurück, damit der Entscheid bei den Baselbieter Behörden bleibe...

Am 18. Februar 1943 stimmte der Grosse Rat von Basel-Stadt in zweiter Lesung mit 79 gegen 17 Stimmen dem Flugplatzprojekt Hard C zu. Entscheiden musste die Volksabstimmung vom 21. März.

### **Baselbieter Regierung zur Stellungnahme aufgefordert**

Am 11. März 1943 diskutierte der Baselbieter Landrat die Flugplatzfrage. Johann Stehlin (Münchenstein) hatte eine Interpellation eingereicht:

'Der Regierungsrat wird ersucht, darüber Auskunft zu geben, welche weiteren Schritte er in der Schaffung eines geeigneten Flugplatzes Basel-Stadt und-Land zu unternehmen gedenkt, falls das Hard-C-Projekt in der städtischen Volksabstimmung vom 21. März abgelehnt werden sollte. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass das für Industrie- und Wohnsiedlungen prädestinierte Land zwischen Güterbahnhof Muttenz und

Hard nicht für einen provisorischen zweitklassigen Flugplatz zur Verfügung gestellt werden sollte, solange der Beweis nicht erbracht worden ist, dass tatsächlich kein definitiver zweckmässigerer Grossflugplatz

in der verkehrswichtigen Nordwestecke der Schweiz erstellt werden kann?'  
Regierungsrat Gschwind antwortete, gemäss dem Bericht in der Basellandschaftlichen Zeitung vom 12. März 1943, dass sich der Regierungsrat mit dem Flugplatzprojekt noch nicht zu befassen hatte. Der Kanton habe auch nach Annahme noch etwas zu sagen, mindestens in der Frage der Rodungsbewilligung. Der Regierungsrat werde nichts ohne Konsultation des Landrates entscheiden.

Die Diskussion im Landrat warf keine grossen Wellen. Ingenieur Reinhard Straumann (Waldenburg) hielt unter den derzeitigen Verhältnissen das Projekt Hard C und den Standpunkt der Regierung für einzig richtig. Der Wenslinger Landwirt Ernst Buess gab bekannt, dass man in der Bauernpartei das Hard-C-Projekt als das kleinere Uebel erachte. Klimatischen

Einflüssen könne man durch eine Reihe von Obstbäumen begegnen.

Dagegen bedauerte der Muttener Landwirt Fritz Liechti, dass sich die Oberbaselbieter Bauern nicht energischer gegen das Hardprojekt gewendet haben. Der empfohlene Windriegel werde erst nach Jahren wirksam. Der andere Muttener Landrat Hugo Vögtlin zeigte sich von der Zusicherung der Regierung befriedigt, dass der Landrat das letzte Wort haben werde.

Am 16. März 1943 beschloss der Muttener Gemeinderat, die Aktion gegen das Flugplatzprojekt Hard C mit 1500 Fr. zu unterstützen: Weil die Befürworter des Hardprojektes erreicht hätten, dass die Opposition sich der meistverbreiteten Tagesblätter nicht bedienen können, seien die Gegner gezwungen, eine besondere Zeitung herauszugeben.

### **Basel verwirft das Hardprojekt**

Am 21. März 1943 verwarf das Volk von Basel-Stadt mit 20 342 gegen 10 682 Stimmen die Errichtung des Flugplatzes in der Hard ab. Und am 18. Juni gleichen Jahres lehnte es der Baselbieter Regierungsrat in einem Schreiben an die Gemeinde Birsfelden ab, in weitere Verhandlungen über die Erweiterung des Sternfeldes zu einem provisorischen Flugplatz einzutreten.

Heute nach fast 50 Jahren dürfte wohl - nach den Erfahrungen insbesondere der Einwohner von Allschwil und Schönenbuch - in Birsfelden wie in Muttens niemand traurig darüber sein, dass die Gemeinden nicht mit einem Flugplatz 'beglückt' worden sind.

Karl Bischoff

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Postchronik

- 1845 Postbüro im Birsfeld, 5 Jahre vor dem Uebergang des Postwesens vom Kanton an den Bund und 30 Jahre vor der Abtrennung von Muttenz als selbständige Gemeinde.
- 1849 Postablage in Muttenz, Standort unbekannt.
- 1855 1.1. Neue Postablage im Stationsgebäude der 1854 eröffneten Centralbahnstrecke Basel--Liestal mit direktem Verkehr mit Basel.
- 1897 'Post' wegen Verkehrszunahme an Bahnhofstrasse 11 verlegt.
- 1905 Sonntag, den 27. August 1905 beschloss die Gemeinde, bei der Kreispostdirektion das Gesuch einzureichen, es möchte entweder das Postbureau ins Dorf verlegt oder aber in diesem ein Filialbureau errichtet werden. Ein alter Wunsch! Das Bureau liegt an der Stationsstrasse für viele weit ab. Anderseits ist es ein Vorteil, wenn es nicht zu fern von der Bahnstation ist. - obrecht 45
- 1934 12.11. Paketannahmestelle mit Wertzeichenverkauf im Freidorf, 1960 aufgehoben.
- 1945 'Post Muttenz' an Bahnhofstrasse 5 verlegt.
- 1957 22.3. MA: Ende 1956 hatte Mz 10 106 Einwohner. Einsender verlangt zweite Poststelle im Westen
- 1960 9.7. Muttenz 2 Schänzli
- 1972 24.1. Eigenes Postgebäude an der Hauptstrasse bei der Tramstation Dorf

1845 Postbüro im Birsfeld, 5 Jahre vor dem Uebergang des Postwesens  
Kanton an den Bund und 30 Jahre vor der Abtrennung von Muttenz  
selbständige Gemeinde.

1849 Postablage in Muttenz, Standort unbekannt.

1855 1.1. Neue Postablage im Stationsgebäude der 1854 eröffneten Ce  
recke Basel--Liestal mit direktem Verkehr mit Basel.

Postchronik

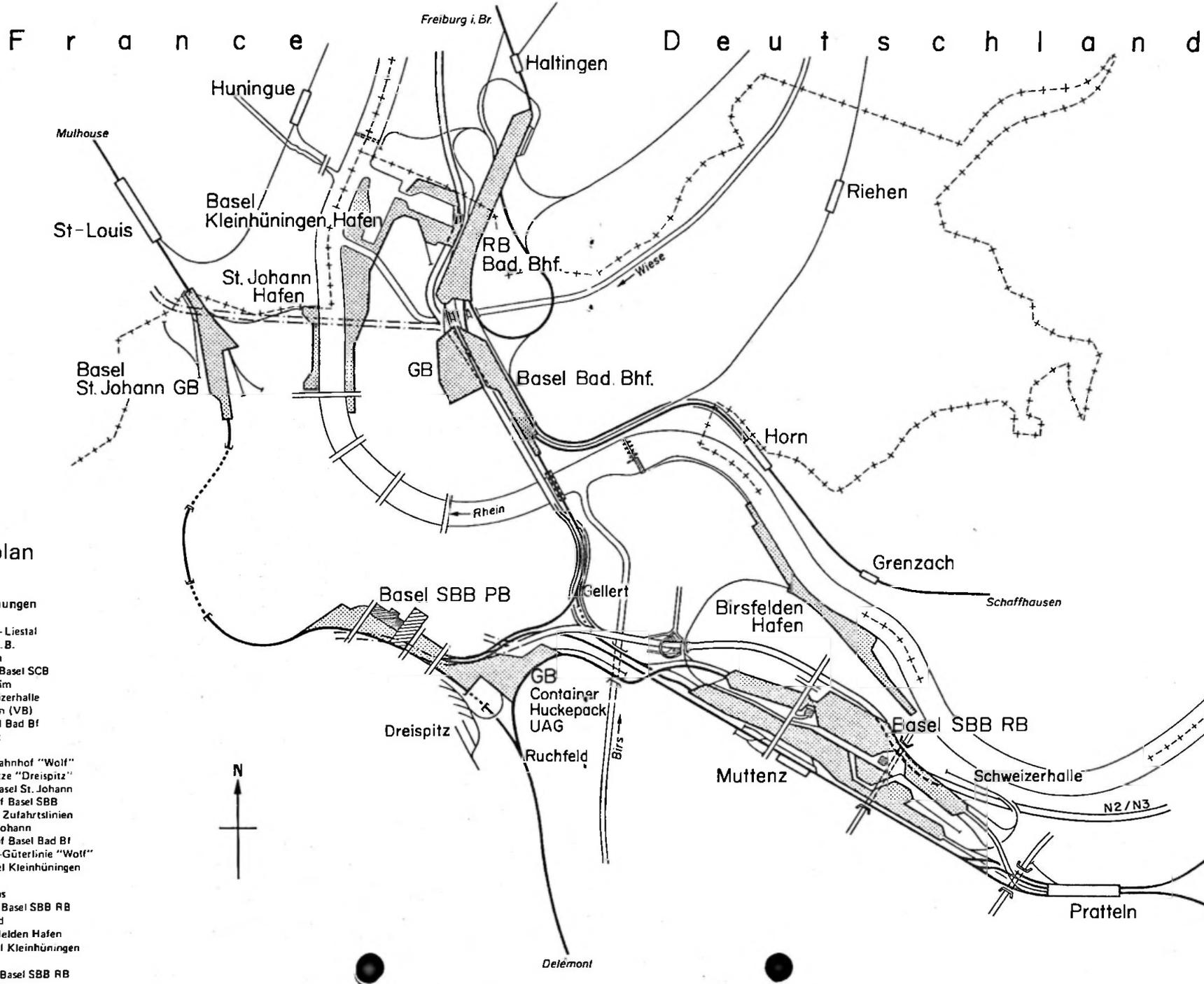
# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Münch und Predigerkloster und Bruderschaften siehe Georg Boner:  
Das Predigerkloster in Basel. BasZG 1935, Seite 119 und 121.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



1978/89

## BASEL Übersichtsplan

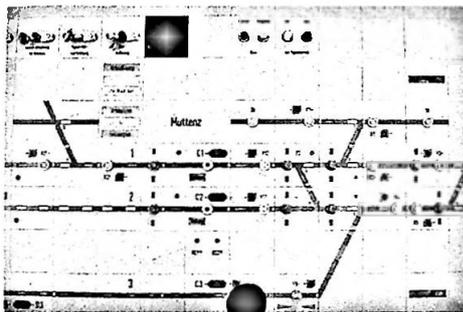
- | Betriebsöffnungen |                                   |
|-------------------|-----------------------------------|
| 1844              | St. Louis-Basel                   |
| 1854              | Basel (prov. Bf) - Liestal        |
| 1855              | Basel-Freiburg i. B.              |
| 1856              | Basel-Säckingen                   |
| 1860              | Centralbahnhof Basel SCB          |
| 1862              | Basel-Schopfheim                  |
| 1872              | Pratteln-Schweizerhalle           |
| 1873              | Verbindungsbahn (VB)              |
|                   | Basel SCB-Basel Bad Bf            |
| 1875              | Basel-Delémont                    |
| 1875              | Pratteln-Brugg                    |
| 1876              | Rangier-/Güterbahnhof "Wolf"      |
| 1901              | Materiallagerplätze "Dreispitz"   |
| 1902              | Güterbahnhof Basel St. Johann     |
| 1907              | heutiger Bahnhof Basel SBB        |
|                   | Tieferlegung der Zufahrtlinien    |
| 1911              | Rheinhafen St. Johann             |
| 1913              | heutiger Bahnhof Basel Bad Bf     |
| 1913              | Einführung Jura-Güterlinie "Wolf" |
| 1922              | Rheinhafen Basel Kleinhüningen    |
|                   | Hafenbecken I                     |
| 1932              | Bahnhofkühlhaus                   |
| 1933              | Rangierbahnhof Basel SBB RB       |
|                   | 1. Teil Nord-Süd                  |
| 1940              | Rheinhafen Birsefelden Hafen      |
| 1942              | Rheinhafen Basel Kleinhüningen    |
|                   | Hafenbecken II                    |
| 1976              | Rangierbahnhof Basel SBB RB       |
|                   | 2. Teil Süd-Nord                  |





## Basel SBB

Internationales Publikum, internationale Züge, direkte Verbindungen nach allen Ländern Europas, am Schnittpunkt dreier europäischer Eisenbahnen – so präsentiert sich Basel SBB als grösster Grenzbahnhof Europas. Von den zwölf Hallengleisen im schweizerischen Bahnhofsenteil führen die Züge täglich Tausende von Reisenden nach allen Richtungen der Schweiz, nach Deutschland, Österreich, Italien und vielen andern Reisezielen. Sie können sich auf Sicherheit und Pünktlichkeit verlassen, wird doch der ganze Zug- und Rangierbetrieb vom modernen Zentralstellwerk aus geregelt und überwacht. Hier sorgen die Fahrdienstleiter mit ihren Mitarbeitern dafür, dass die Reisenden unabhängig vom Wetter schnell und pünktlich ihr Reiseziel erreichen.



## Basel Badischer Bahnhof

Auf der andern Seite des Rheins führt die Deutsche Bundesbahn ihre eigenen Bahnhöfe. Der Badische Personenbahnhof, obschon auf Basler Boden, ist zoll- und verwaltungstechnisch gesehen deutsches Hoheitsgebiet. Die Deutsche Bundesbahn und die Schweizerischen Bundesbahnen sind aber durch die Verbindungsbahngemeinschaft eng miteinander verbunden. TEE-, Intercity- und D-Züge verkehren über die Verbindungsbahn bis und ab dem Basler Personenbahnhof.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Bekanntes und weniger Bekanntes vom Bergrutsch aus den Jahren 1937-1952

von Alt-Brunnmeister Albert Müller

Wenn öppis passiert isch, chame hindedri meischtens säge, was me hät sölle mache oder au nit mache, und eso isch es au bim Wartebärggrutsch.

I will probiere, e wenig drvo z'brichte wie n'i ihn erläbt ha und wie n'is no weiss.

S'Johr 1937 isch e ganz e nasses Johr gsi wie alli schpötere Johr au, wo chlineri und grösseri Fläche Land grutscht si, und denn het me gseh, wie in s'Grollimunds Rübacher an dr Schauburgerstross etlechi Kubikmeter mit Räbe gege d'Schtröss abgrutscht si. Au unde am Bammertshüsi, e bitzli gege s'Dorf zue, isch e grösser Schtück Räbe grutscht, dass d'Schtäke mit de Räbe chrumm gschtande si.

Zwüschim Hallewäg und dr Burghaldeschtröss usse am Bammertshüsi hets quer dur d'Matte vom Brüderli Presidente Hans e rächte Schpalt ge. Näbdra isch im Hammel Joggeli si Rübacher gsi und dort hets nit öppe ne Schpalt ge, wo me gseh hät, will dr Bode immer

gschafft worde isch. Drfür het sich aber zoberst an dr Burghaldeschtröss, wo är e Muere gha het, dr Rübacher ganz langsam aber schtändig absänkt, sodass er immer het müese Grund obedri lo füere.

Das si alles Sache gsi, wo nie öpper dänkt hät, dass das dr Afang chönnt si vomene settige Rutsch, wo füzäh Johr schpöter cho isch. Vom Johr 37 bis zum Johr 41 weiss i nit meh, wo mit dem öppis z'tue gha hät.

Im Johr 41 isch denn wieder e chlini Bewegig, oder besser gseit: e Loslösig vonere grössere Bodefläche gsi, und die isch gange ca 50 m unde n'am Bunker gege s'Dorf zue mit ime Riss und Absänktig quer dur d'Schtröss, s'Grollimunds Rübacher duruf – gege n'e Hallewäg – im Hallewäg hani nüt gseh. Au zwüsche n'im Bammertshüsi und s'Hüsi vo s'Nüesche, wo isch blibe schtoh, hani nüt gachtet, aber in s'Presidente Hans Matte isch dä Schpalt nit öppe breiter worde, sondern es het sich eifach die undere Sitte absänkt und zwar ungföhr gleichvill wie sich dr Rübacher vom Hammeljoggeli gsänkt het. An dr ussere Sit-

te vom schpötere Rutsch hani niene öppis gseh.

Am 5. Juli 1941 hani müesse d'Wasserschlussleitig zum Doppelwohnhus vo s'Honeggers go nocheluege will s'Wasser im Hus fascht nit me gloffe isch. Dr Abschluss isch unde n'ufe cho vom Weherweg und isch e 3/4 zöllegi, also 20 mm Iseleitig gsi und vom Hus ewäg bis zum Brännli unde an der Marchelgruebe isch si no 12 mm oder 15 mm dick gsi. Bim Brännli obe isch gar kei Wasser me gloffe. Am 7. Juli 41 hani d'Leitig an e par Schtelle lo ufgrabe zum dä Leitigsbruch z'sueche.

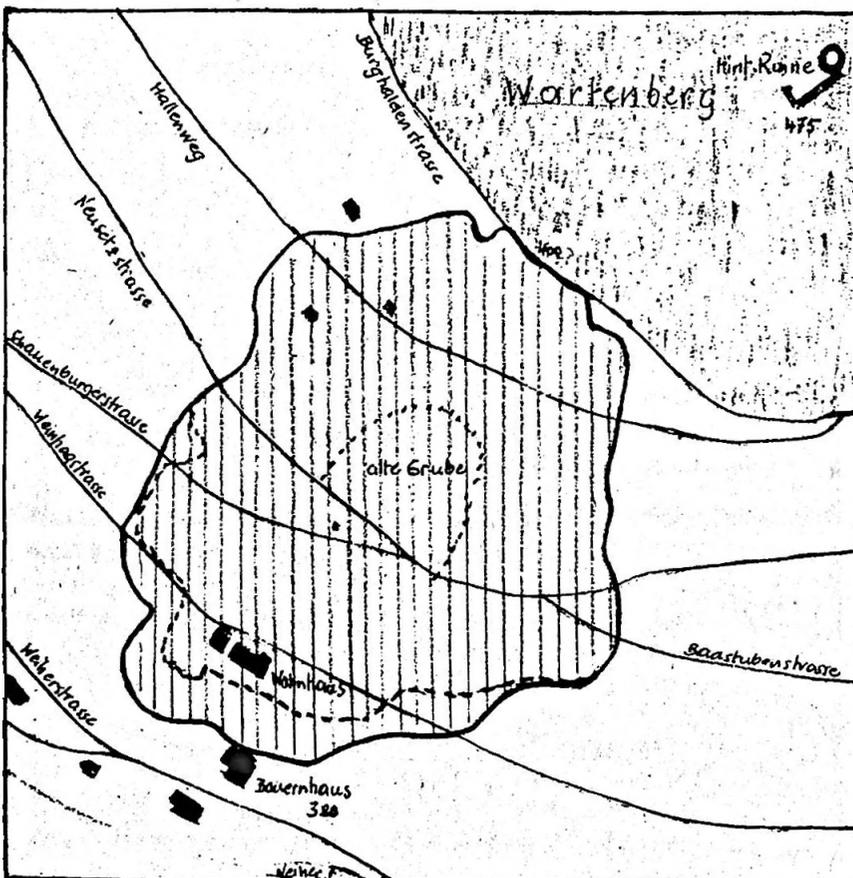
15 m unde n'am Hus hei mir dä Defekt gfunde, und zwar isch d'Leitig dur s'Rutsche vome grosse Gländ, wo ebe au s'Doppelhus druff gschtande n'isch zämme-, oder besser gseit: ufgeschosse worde und isch bim e Gwind broche, so dass fascht alles Wasser, wo unde ufe cho isch, dört use gloffe isch. Wo ni d'Leitig zum Flicke no ganz ab enander gsägt ha, isch si mit ime Chnall übereinander grutscht. I ha müese 18 cm zwüsche n'use schnide zum se flicke, will si so vill z'lang worde n isch, oder besser gseit: will s'Gländ mit im Hus druff es so vill abgrutscht isch. D'Leitig isch nohär wieder guet gsi und au im Brännli obe isch s'Wasser wieder gloffe. Was i aber nit ha chönne flicke, sie die Riss gsi im Wohnhus, was denn scho ge het – also 1941.

Vo denn ewägg hani 10 Johr Ruei gha mit Flicke am Wartebärg, also bis 1951. Am 4. August 1951 bi dr Kontrolle im Pumpwerk Wartebärg wo ni jede Samschtig mues s'Registrierblatt uswächsle, hani gseh, dass irgendwo am Wartebärg mues e Leitig rüene. I bi alli Leitige noch go luege und lose, ha aber eifach nüt chönne finde. S'Reservoir isch z'Nacht immer wieder voll worde und het wieder glängt, bis z'Nacht am 12 d'Pumpi wieder sälber igeschaltet het.

Am Sundig dr 5. August am 1/2 9 am Morge hei mr s'Bringolds brichtet: s'laufe Wasser dr Hallewäg ab und zwar vo zoberst, wo dr Uebersax Hans sini Räbe heig. I bi sofort go luege, ha s'Reservoir abgstellt, dass dr Räschte nit au no usgloffe isch und bi mit im Velo durab, go ne Ma und Wärczüg hole zum Ufgrabe.

Was isch zum Vorschin cho?: nit öppe ne Leitigsbruch... Will e grossi Flechi Land mit dr Schtröss sich gsänkt het, talwärts, hets d'Wasserleitig an der Schtell, wo mr ufgrabe hei und wo grunne het, usenand zoge und zwar öppe 4 cm, und das het glängt, dass s'Blei und Dichtigsschtrick, wo innere Muffe vo de Gussröhre si, au use zoge het.

Will – im Gegesatz zu dr Abschlussleitig vo s'Honeggers – dur das d'Leitig z'kurz worde n isch, hani e Schtück müese use schnide, zum eis isetze, wo glängt het. Bim Useschnide hets uf eimol e Knall ge



Plan des Rutschgebietes im Massstab 1:3000. Die unterbrochene Linie um die alte Grube zeigt die Begrenzung am 8. April 1952 um 9.00 Uhr, die ausgezogene Linie um das schraffierte Rutschgebiet entspricht der Erweiterung bis 10. April 1952, 12.00 Uhr. Fläche des Rutschgebietes: 480 a, eigentliche Rutschschicht anfänglich 430 a. Mittlere Mächtigkeit der Rutschschicht: 7,2 m, maximale Mächtigkeit: ca. 20 m. Rutschmasse: ca. 300000 m<sup>3</sup>.

Die Aufnahmen stammen vom Erkennungsdienst der Kantonspolizei Baselland und sind, nebst weiterer Dokumentation, im Ortsmuseum ausgestellt.

und die nderi Sitte vo dr Leitig isch öp-  
pe 8 cm talwärts geschneit, so dass me  
gseh het, dass öppis gwiche n'isch, aber  
au dr Färnmeldekabel, wo 50 cm hö-  
cher as d'Leitig im Bode isch, hets eso  
gschtreckt gha, dass me gmeint het, er  
sig mit ere Seilwinde gschpannt worde.  
Mr hei d'Leitig gflickt und d'Sach isch  
wieder in Ordng gsi. Aber wohl isch es  
mir nie rächt gsi bi der Sach, aber nit öp-  
pe wäge dr Leitig, sondern wägim Kab-  
bel. I ha das au e paar mol gmäldet gha,  
me sött im Kabel e Schtuck lo isetze.  
S'isch aber immer use gschobe worde. I  
mues zueh: es isch e kei Unglück gsi,  
dass me am Kabel nüt gmacht het, denn  
er het jo ghebt bis dr Rutsch gsi isch.

Am 2. Oktober 51 zobe n'am halbi fümfi  
hani Bricht übercho: was isch das für  
e... Sauerei, mir hei scho wieder kei  
Wasser am Wartebärg obe. I bi sofort  
ins Pumpwärk ufe und ha gseh, dass  
s'Reservoir leer isch, trotzdem s'am  
Morge n'am sächsi voll gsi isch. I bi dr  
Hallewäg duruf und ha gseh, dass  
d'Wasserleitig dorfwärts vom Gartehüs-  
li vom Herr Isler het lo goh. I ha mit ime  
Ma ufrage und do hei mr gseh, dass es  
wieder glich gsi isch wie 2 Monet vorhär  
witer abe: s'het d'Leitig au usenand zo-  
ge. Mr hei se gflickt und alles isch wie-  
der guet gsi.

Am 15. Jänner 52 hani müese mit im  
Herr Dr. Schmassmann vo Lieschtel go  
das Gebiet am Wartebärg aluege, wo  
drno im April s'Loch durab isch, will nä-  
be n'im Bammertshüsli öpper het wölle  
e par Wohnhüser ufschelle.

Gli drüber abe het dr Hunziker Otti  
Bricht übercho, dass er in dr Tiefi vo si-  
ner Gruebe nüt me darf ewäg neh. Er  
het sofort agfange ganz obe dr Grund  
ewäg neh für oben ab wieder Material  
furt zführe.

Am 17. Merz 52 hani d'Brünnli im Rüb-  
bärg aglo, aber au das Brünnli bi dr  
Marchelgruebe hani wölle lo laufe. Im  
Abschtellschächtli, wo 25 m unden am  
Brünnli gsi isch, hanni gseh, dass es  
d'Leitig mit im Abschtellhahne zämme  
gschtosse, also verchrümmt het, au isch  
scho kei Wasser meh bis do ufe cho.

I bi ins Doppelhus abe und ha fescht-  
stellt, dass si no gnügend Wasser hei,  
aber doch öppis weniger Druck. Am 31.  
Merze 1952 hei mr s'Honeggers und  
s'Schenks brichtet: sie heige kei Wasser  
meh. I bi dr Sach noch und ha use gfun-  
de, dass d'Aschlussleitig öppe 10 m un-  
den am Hus rünn. Dr Herr Honegger  
het mr am 1. April sälber ufrage und  
do hei mr gseh, dass d'Leitig wieder  
z'lang worden isch. I ha se gflickt und  
s'Wasser isch wieder gloffe. Dr Herr  
Honegger het mr gseit: er heig wieder

neui Riss in dr Gipsbüni, aber er heig  
jetzt bim Schriener e neuu Pavatexbüni  
beschellt.

I weiss no guet, wie wens erscht gesch-  
ter gsi wer, i bi uf d'Bauverwaltig und  
has gmäldet, au uff im Büro Rapp unde  
bin i gsi drwäge. Aber e n'Antowrt hani  
eigentlich druf nit übercho und i sälber ha  
auch nit witter gwüsst.

Am 6. April 1952 am Sunndig de Morge  
n'am drü isch s'Telefon gange: «Do isch  
Röthlisberger am Wartebärg, dr müest  
entschuldige, aber es het im Hus es so  
stark klöpft, dass mr verwache si und  
gmeint händ, es sig e n'Explosion in dr  
Wasserleitig gsi.» Mr hei e Rung greit  
mitenand, do seit dr Herr Röthlisber-  
ger: «Mr ghöre und gseie nüt meh, i  
glaube, dr müest nit cho, wenn öppis  
isch, lüt i wieder a.»

I bi wieder ins Bett. Am halber siebni  
ghot s'Telefon wieder und zwar vo  
s'Bringolds, s'Wasser laufi dr Hallewäg  
oben abe. I bi go luege. S'isch am gliche  
Ort gsi, wo ni am 5. August 51 scho  
gflickt ha. Me het do au scho sit e par  
Monet gseh, dass es quer dur d'Schtröss  
e n'Absänkig geh het. I ha vom Hunzi-  
ker Otti 3 Ma mit Wärkzüg und dr  
Laschtwage lo cho. Wo ufrage gsi isch,  
het me gseh, dass d'Schtröss gwiche  
n'isch und dass es d'Leitig usenand zo-  
ge het. Das Chlöpfe am Morge am 3 isch  
vo däm Moment gsi, wos s'Blei no ganz  
vom Wasserdruck zu dr Muffe use-  
druckt het. Mr hei müesse 2 grossi  
Rohrböge isetze, dass me het chönne  
d'Leitig wieder zämmeschliesse.

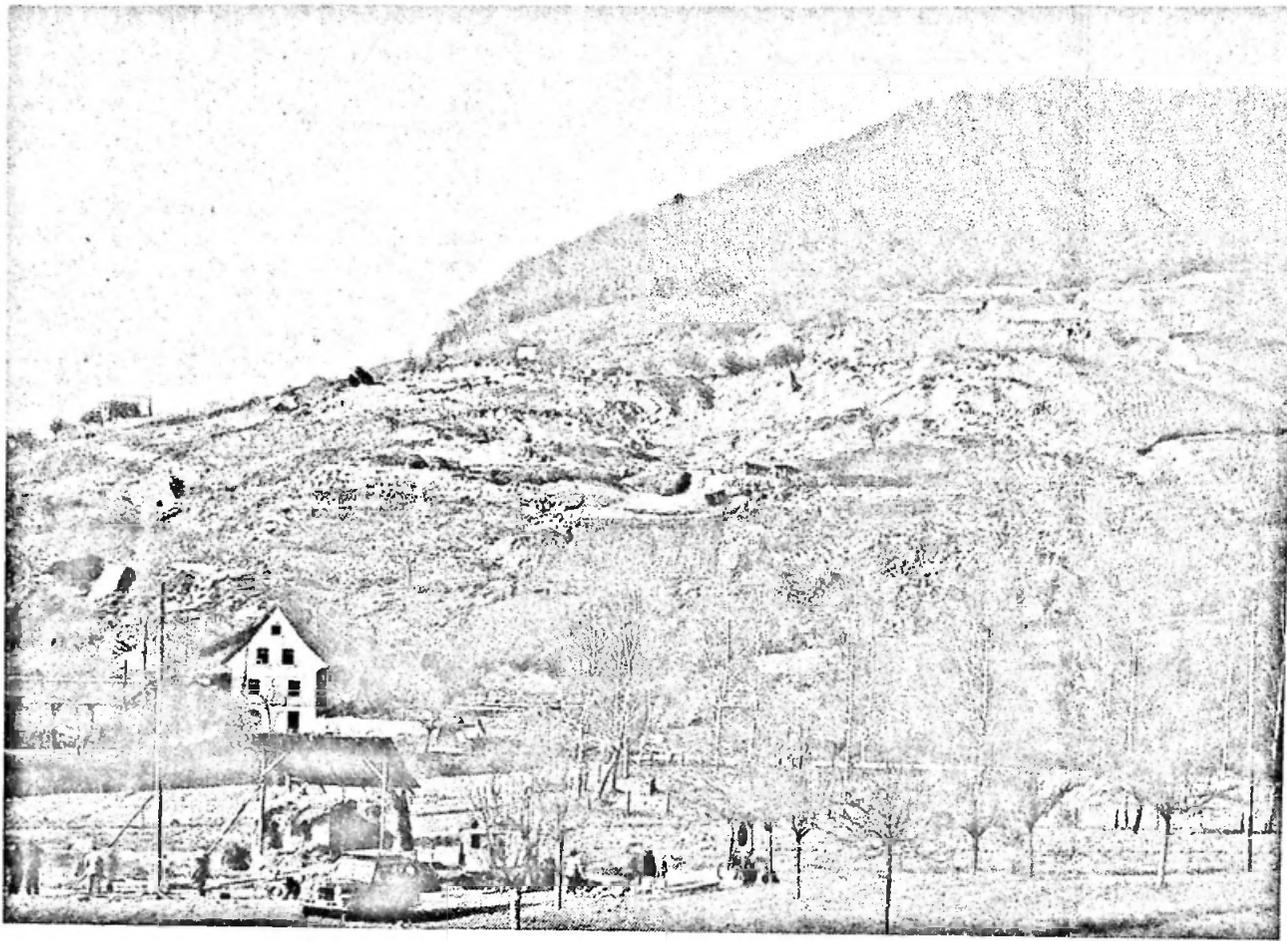
Z'Mittag am 12 isch dr Bauverwalter  
cho luege. Wo mr mitenand durab si  
zum go esse, hani gseh, dass unde am  
Bammerthüsli, wo ni am 2. Oktober 51  
gflickt ha, d'Schtröss au scho öppe 20  
cm verschobe gsi isch. Do het er gmeint:  
«Jo, das isch öppis alts, aber müest nüt  
witer sage, s'isch wägim Bauland.» Zo-  
be n'am halbi sächsi isch gflickt gsi und i  
ha de Lüt wieder chönne Wasser ge und  
Fürobe mache.

Am Mentig druf, also am 7. April, am  
Morge n'am halbi drü hets d'Leitig un-  
den am Bammertshüsli wos se am 2. Ok-

tober 51 scho ne mol usenand zoge  
het, wieder lo go. Die gnau Zyt vom  
Defekt hets im Pumpwärk am Warte-  
bärg ufzeichnet. Will d'Pumpi aber  
erscht am 6 de Morge sälber abschtellt,  
heis d'Lüt dort obe nit gmerkt, aber am  
halbi sächsi goht s'Telefon: «Do isch  
Bringold, chömet cho luege, s'Wasser  
laufft dr Hallewäg ab.» Wie ni zum Bett  
use bi und an s'Telefon, chan i nit be-  
schreibe, aber vo däm Moment a bis  
z'Nacht schpoht b ni tatsächlig nimme  
ganz – jo, wie söll i säge – uff all Fäll het

CUA

2.4.1982



nimme vill gfeht und d'Frau hätt dr Doktor lo cho. Jetz hani gwüss, dass öppis ganz schlimm sctoht. I ha bim Hunziker wieder Lüt gholt, mr hei ufgräbe und während dem isch d'Schtröss fascht e Meter sitwärts und 30 cm in dr Tiefi gwiche gsi. Zur gliche Zyt het d'Schtröss au an dr obere Schtell, wo mr am Sunntig gflickt hei, sich afo sänke. Mr hei au dört ufgräbe für d'Leitig frei z'lege und in Zyt vo 2 1/2 Schtund het sich d'Schtröss 1,5 m gsänkt. Do hei mr eusi Grabarbeta igstellt.

I ha im Präsident und dr Bauverwaltig brichtet, sogar d'Fürwehr het müese cho zum Abschpere. Me het gseh, dass es grosses Gländ in Bewegig isch, sogar s'Doppelwohnhus het sich afo bewege. Es hei sech immer mehr und grösseri Riss im Hus und au im Gländ bildet. Dr Bunker het sich afo abdreie. D'Leitig zum Wohnhus hani witter unde lo ufgräbe und abgeschlosse.

Am Nomitag het dr Gmeinrot dr Führwehr dr Uftrag ge, s'Doppelhus vollständig use zrume und am andere Nomitag isch s'Hus vollständig inenand inegschürzt.

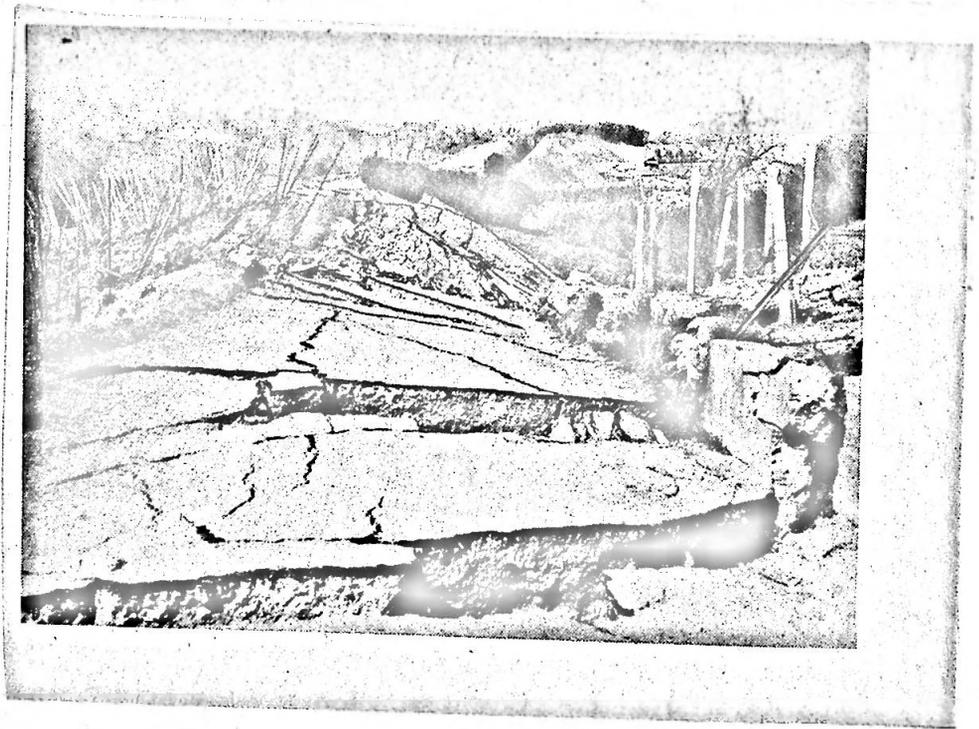
No ne chlini Bemerig: im Johr 49 und 50 hani bim Wasserchef immer gschtürmt wägime neue Reservoir. D'Antwort isch gsi: «Wenn mr eis baue, so chunnts in d'Marchelgrube am Wardebärg, dass das Loch igfüllt wird.» Und mi Antwort druf: «Drno verlang ich aber d'Verbindig mit de Leitige us Gummi.» Während im Rutsch hani denn gseit zue n'ihm: «Was säge si jetz zumme Reservoir in d'Marchelgrube?»



#### Daten zur Mergelgrube

1895 von Jakob Hauser-Rey begonnen  
 1904 Übernahme durch Herrn Feigenwinter  
 (ca. 15 a, Grube und Reben)  
 22. 3. 1928 Übernahme durch Emil Gruber  
 18. 2. 1932 Übernahme durch Max Frey-Oser  
 1947 Übernahme durch Otto Hunziker

WA 9.4.1982



*MuttENZ lokal*

24. 1982



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Links: Bauernhaus Nr. 16 in Rünenberg mit spätgotischer Klecblatt-Türe, 1747. Rechts: Rünenberg, Post. Dreisässenhaus mit Würgi über dem Wohnteil.

Photos Fritz Klaus, Liestal

schöngestaltete Türen und Türstürze, prächtige Scheunentore mit altem Beschläge, zeugen von den «glücklichen Umständen der Bewohner».

Der Heimatfreund bedauert Rünenbergs Abgelegenheit keineswegs. Denn deshalb und weil der Sinn für das Überlieferte noch vorhanden ist, hat sich dieses Dorfbild so rein erhalten. Rünenberg darf heute zu den schönsten und charaktervollsten Baselbieter Dörfern gezählt werden. Das Denkmalverzeichnis von 1942 weist 34 alte, also vor 1860 entstandene Bauten nach, wovon 18 schützenswert sind — bei 89 bewohnten Gebäuden (1960) ist dies ein hoher Anteil.

Unter dem weiten Himmel, von keinerlei Enge bedrückt, von niemandem «von oben herab betrachtet», darf der Rünenberger seinen Kopf hoch tragen, ruhig und selbstbewusst! Was Wunders, dass einer seiner berühmtesten Söhne, der General Sutter, ein Land suchte, wo man vor niemandem den Hut zu lüften hat! Oder Niklaus Riggenbach, dem kein Berg zu steil war, eine Bahn hinauf zu bauen. Und endlich Martin Grieder, der unter dem Adoptivnamen Birmann zum grossen Wohltäter seiner Heimat geworden ist...

Wir haben Rünenberg mit einer Insel im Wald und zwischen den Verkerstälern verglichen. Freuen wir uns, dass auch heute noch trotz den Wogen menschlicher Neuerungssucht solche Inseln bestehen, wo ererbte Werte noch gelten und wo der Heimatforscher noch ein ursprüngliches und charaktervolles Dorfbild findet.



## Das Vogelschutzreservat an der Birs bei MuttENZ

Von HERMANN BURRI

### Entstehung

Im Jahre 1933 fassten einige begeisterte Ornithologen von MuttENZ und Umgebung den Entschluss, im Gebiet «In den Wieden» an der Birs, einem typischen Auwaldgebiet, ein Vogelreservat zu schaffen. Die rührige Ornithologische Gesellschaft MuttENZ mit Albi Andres an der Spitze, scheute keine Mühe, um dieses Ziel zu verwirklichen. Treu zur Seite stand ihm der bekannte Ornithologe Rudolf Giuliani, der als Landschaftsgärtner und feiner Beobachter das für ein Reservat ausserordentlich günstige Gebiet erkannte. Das Reservat liegt rechtsufrig der Birs und erstreckt sich zwischen der Birsbrücke, die Basel mit MuttENZ verbindet, aufwärts bis zur Militärholzbrücke gegen Münchenstein. Da das ganze Gebiet Staatsland ist, sind wir der Direktion des Innern des Kantons Basel-Landschaft und der Gemeindebehörde von MuttENZ stets zu Dank verpflichtet, dass sie die Bestrebungen der Initianten tatkräftig unterstützten und ihnen zum Erfolg verhelfen.

Das Reservatsgebiet umfasste ursprünglich 5,8 Hektaren. Es ist eines der grössten Reservate im Kanton Basel-Landschaft. Da der Reiterclub beider Basel

*Imablat 1963 (25.79.)*

gleichzeitig auch am Ausbau seiner Rennpiste war, musste schon in den ersten Jahren zu verschiedenen Malen Land an diesen Club abgetreten werden. Durch Aufforstung und Neuzuteilung im südlichen Teil des Reservates in den letzten Jahren, wurden diese Verluste zum Teil wieder etwas ausgeglichen. Aus den Protokollen der Reservatskommission in der Aufbauzeit ist ersichtlich, dass mit verschiedenen Schwierigkeiten zu kämpfen war. Die grössten Schwierigkeiten ergaben sich aus einer Forderung der Jagdgesellschaft MuttENZ. Für das Jagdverbot auf diesem Gebiet verlangte diese Gesellschaft eine Entschädigung von Fr. 300.— pro Jahr. Nach langwierigen Verhandlungen, an welchen auch Vertreter der kantonalen Regierung und die Gemeindebehörde von MuttENZ teilnahmen, kam es zu folgendem Beschluss: Die Regierung von Baselland bezahlt der Jagdgesellschaft MuttENZ Fr. 100.—, und die Gemeinde MuttENZ erlässt der Jagdgesellschaft jährlich Fr. 60.— von der Jagdgebühr, sodass für das Nichtbejagen des Reservates der Jagdgesellschaft eine jährliche Entschädigung von Fr. 160.— erwächst. Dieser Beschluss galt bis zum Jahre 1942. Seit 1960 wird das Reservat bei der Jagdverpachtung von der Gemeinde MuttENZ ausgenommen, und die Fr. 100.— der Regierung sind weggefallen. Das Verhältnis zwischen den Reservatspächtern und der Jagdgesellschaft ist gut.

Das Reservat ist mit Stacheldraht umzäunt, und es sind fünf polizeiliche Verbotstafeln angebracht. Trotzdem wird dasselbe immer wieder von hierzu unberechtigten Personen betreten, welche ausgewiesen und verwarnet werden, falls nicht strafbare Handlungen (zum Beispiel Holzfrevel oder Beschädigungen) eine polizeiliche Verzeigung rechtfertigen.

#### Fauna

Den Gründern, wie den heutigen Betreuern des Reservates, ist es daran gelegen, unseren Brutvögeln ein ungestörtes Aufziehen ihrer Brut zu ermöglichen. Es sind zu diesem Zweck für die Höhlenbrüter 70 Nistkästen aus Holz und teilweise aus Holzzement aufgehängt worden. Ferner werden an günstigen Stellen Quirlschnitte erstellt. Nachstehend eine Aufstellung der nachgewiesenen Brutvogelarten.

##### 1. Höhlenbrüter

**Kohlmeise** (*Parus major*). Je nach Jahr und Witterung kommen von der Kohlmeise 120-180 Jungvögel zum Ausfliegen.

**Blaumeise** (*Parus caeruleus*). Es kommen von dieser Art jährlich 3-4 Bruten hoch. Da die Gelege der Blaumeisen 10-13 Eier aufweisen, kann man mit 30-45 Jungvögeln rechnen.

**Sumfmeisen** (*Parus palustris*). Diese Meisen sind nicht sehr häufig. Da diese Höhlenbrüter nicht nur Nistkasten, sondern auch andere Verstecke annehmen, kann im Reservat nur mit etwa 10-15 Jungen gerechnet werden.



Gewöhnt durch die tägliche Winterfütterung, kamen diese Fasane bis anfangs März an den Futterplatz  
Photo H. Burri

**Kleiber** (*Sitta europaea*). Dieser Vogel (auch Spechtmeise genannt), brütet regelmässig im Reservat.

**Feldsperling** (*Passer montanus*). Von dieser Vogelart werden jährlich 4-5 Bruten festgestellt. Da diese Feldspatzen ihre Nester mit Federn auskleiden, ist es interessant, nach erfolgter Brut festzustellen, von welchen Vögeln diese Federn jeweils stammen. Im Jahre 1963 wurden z. B. in einem Nest Federn von Enten, Eulen, Fasanen, Specht, Amsel und Bussard festgestellt.

**Gartenrotschwanz** (*Phoenicurus phoenicurus*). Jedes Jahr werden auch 1-2 Bruten von diesen Zugvögeln aufgezogen.

**Trauerfliegenschnäpper** (*Muscicapa hypoleuca*). Brütet regelmässig im Reservat.

**Star** (*Sturnus vulgaris*). Diese Art brütet unregelmässig, manchmal in 5-6 Paaren, dann wieder gar nicht.

Da diese Höhlenbrüter am besten kontrolliert werden können, sind sie ausführlicher behandelt worden. Die nachfolgenden Freibrüter werden nur noch namentlich aufgeführt.

##### 2. Freibrüter

Es ist bei dichtem Unterholz und Buschwerk sehr schwer, Nester von Freibrütern zu suchen, ohne die Bruten zu gefährden, denn nur kleine Veränderungen am Buschwerk werden von Nesträubern (Rabenvögel) wahrgenommen und

führen dann zu Plünderungen. Im Laufe der Jahre sind aber, meistens durch Zufall, von folgenden Arten doch einige solcher Nester gefunden worden: Fitis (*Phylloscopus trochilus*), Weidenlaubvogel (*Phylloscopus collybita*), Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*), Gartengrasmücke (*Sylvia borin*), Dorngrasmücke (*Sylvia communis*), Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*), Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*).

Ferner Nester von Vögeln, welche auf Bäumen nisten: Singdrossel (*Turdus ericetorum*), Amsel (*Turdus merula*), Pirol (*Oriolus oriolus*), Buchfink (*Fringilla coelebs*), Grünfink (*Carduelis chloris*), Bluthänfling (*Carduelis cannabina*), Goldammer (*Emberiza citrinella*), Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*), Ringeltaube (*Columba palumbus*), Eichelhäher (*Garrulus glandarius*), Elster (*Pica pica*), Rabenkrähen (*Corvus corone*). Am Boden: Jagdfasan (*Phasianus cholicus*) und Rebhuhn (*Perdix perdix*).

Bei den Rabenvögeln ist zu erwähnen, dass namentlich die Elstern im Reservat zur eigentlichen Plage geworden sind. Da ihre eigentlichen Feinde, Habicht und Wanderfalke, überall in der Schweiz stark dezimiert worden sind, können sich die Elstern im Übermass vermehren. Weil das Reservat von diesen als Schlafplatz benützt wird, kann man bei der Dämmerung jeweils zwischen 40-50 dieser Vögel zählen.

Trotzdem bis jetzt keine Nester gefunden wurden, brüten im Reservat mit Sicherheit: Die Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*) und die Heckenbraunelle (*Prunella modularis*). Wo die Stockente (*Anas platyrhynchos*) brütet ist ungewiss, doch kann man fast jedes Jahr in der Birs Stockentenweibchen mit Jungen beobachten.

Es können im Reservat noch folgende Vögel beobachtet werden: Eisvogel (*Alcedo atthis*), Turmfalke (*Falco tinnunculus*), und Mäusebussard (*Bufo bufo*); auch diverse Spechte und Eulen suchen zeitweilig das Reservat auf (Gewöllfunde).

Zur Zeit des Vogelzuges, von August bis Ende Oktober, kann man noch viele Vogelarten beobachten. Diese Zeit wird auch von den Beringern der Schweizerischen Vogelwarte ausgenützt, wobei jährlich gesamthaft rund zirka 1000 Vögel mit Ringen dieser Warte versehen werden. Es würde zu weit führen, die Rückmeldungen aus Spanien, Südfrankreich und Italien aufzuzählen. Doch sei hier auf eine Verschiedenheit im Zugverhalt aufmerksam gemacht: Auf dem Col de Bretolet (1950 m hoch), einer Fangstation in der welschen Schweiz, wurden innert 6 Jahren unter 32 000 Vögeln, die beringt wurden, nur 6 Mönchsgrasmücken und 16 Gartengrasmücken gefangen. Dem Schreibenden ist es in den letzten 3 Jahren gelungen, 208 Mönchsgrasmücken und 80 Gartengrasmücken im Birsreservat zu beringen. Dieses Beispiel zeigt deutlich die verschiedenen

Zugswege der Vögel. Das Reservat dient also auch noch der wissenschaftlichen Erforschung des Vogelzuges.

Jedes Jahr werden ornithologische Vereine und Schulen durch das Reservat geführt. Die Schulen sind besonders dankbar für solche Exkursionen, führen sie doch auf diese Art die Kinder in direkte Verbindung mit gewissen Naturgeschehnissen und bringen ihnen Ehrfurcht vor der Schöpfung bei.

Bis jetzt ist nur von flugfähigen Wesen die Rede gewesen. Dass das Reservat aber auch Hasen, Füchse, Dachse, Eichhörnchen, Mauswiesel, Siebenschläfer, ja vorübergehend auch Rehe beherbergt, sei nicht unerwähnt.

#### Winterfütterung

Im Winter wird die Vogelwelt je nach Witterung im Reservat auch gefüttert. Die Kosten hierfür übernimmt der Basellandschaftliche Tierschutzverein. Die Fütterung wird jeweils vom Schreibenden und den beiden Wächtern vorgenommen. Für die Hasen sind in Notzeiten gedeckte Heuhaufen angelegt. Für die Jagdfasane, welche im Winter das Reservat immer aufsuchen und überhaupt nur an geschützten Orten leben können, sorgen wir ebenfalls (siehe Bild). Leider hat der vergangene Winter (1962/63) unter den Raubvögeln und Eulen trotz intensiver Fütterung viele Opfer gefordert. Zur Fütterung der Bussarde und Eulen hatten wir ein totes Schwein von 60-70 kg aufgeschnitten und ausgelegt. Gleichwohl wurden 11 verhungerte Bussarde aufgefunden. Die Füchse werden wohl auch ihren Anteil von dem ausgelegten Schwein geholt haben. Nach 6 Wochen war dieses Schwein vollständig aufgezehrt.

Noch vieles wäre über das Birsreservat zu berichten, doch glaube ich, mit diesen Ausführungen ein Bild über das Reservat und dessen Wert vermittelt zu haben. Möge es weiterhin erhalten bleiben zum Wohle unserer Tierwelt!

## Das Reservat Röthi bei Oltingen

Von EMIL WEITNAUER

Vor Jahren fand ich auf einem meiner vielen Spaziergänge oder Exkursionen rund um mein Heimatdorf, im Baselbieter Faltenjura, am sonnigen Hang seltsame Blumen. — Es war die Hummelblume (*Ophrys fuciflora*). Eine verhältnismässig kleine, aber merkwürdig geformte und eigenartig bunt gefärbte Blume, eine der seltenen Orchideen.

Wie ich so staunend und hoch erfreut daneben sass, kam mir bald der Gedanke: Hoffentlich werden diese Blumen nicht gepflückt. Doch bald fand ich im Dorf in einer Stube solche eingestellt und eine alte, liebe Frau sagte mir, dass dies «Totechöpfli» seien.

Auf diesem sonnigen Hang steht ein Föhrenwäldchen (*Pinus sylvestris*) mit Wachholder (*Juniperus Communis*), Mehlbeerbäumen (*Sorbus aria*) und einigen Eichen (*Quercus Robur*). Darin und darum herum wachsen diese Orchideen in natürlicher Lebensgemeinschaft. Die Erde ist etwas rot gefärbt, darum der Name «Röthi». Geologisch gesehen wächst dieses Wäldchen mit den vielen Blumen auf den sog. Effingerschichten.

Im Jahr darauf besuchte ich dieses Gebiet vom Frühjahr an regelmässig und fand bald neben vielen bekannten Blumen zuerst die Spinnenblume (*Ophrys specodes*), bald blühte auch die Fliegenblume (*Ophrys muscifera*), nachher kam die Hummelblume (*Ophrys fuciflora*) an die Reihe und fast zur gleichen Zeit, Ende Mai, auch die Bienenblume (*Ophrys apifera*). In den letzten Jahren zählte ich diese Insektenblumen oder *Ophrys*arten. Dabei fand ich fast regelmässig 30 bis 40 Spinnenblumen, 20 bis 25 Fliegenblumen, 100 bis 130 Hummelblumen in verschiedenen Varietäten und leider nur 1 bis 2 Bienenblumen. Doch sollen früher davon mehr geblüht haben. Vielleicht ist die frühere Bewirtschaftung an diesem Rückgang schuld?

Auch noch andere Orchideen finden wir hier. So die Gefleckte Orchis (*O. maculata*), das bescheidene Zweiblatt (*Listera avata*), die schöne Helmorchis (*O. militaris*) — in den letzten zwei Jahren blühte auch ein weisses Exemplar, die herrlich rotleuchtende Spitzorchis (*Anacamptis pyramidalis*) und der Dingel (*Limodorum abortivum*) mit seinen langen roten Ähren. Im Wäldchen selbst finden wir eine schöne Kolonie der Nestwurz (*Neottia Nidus avai*). Auch das Breitkölpchen (*Platanthera bifolia* und *chlorantha*) und die weissen Waldvögelein (*Cephalanthera alba* und *longifolia*) fehlen nicht. Zur Zeit der ersten Orchideen erfreut uns auch das Katzenpfötchen (*Antennaria dioëca*). Im Sommer blühen die feinen, zarten Graslilien (*Anthericum Ramosum*), die prächtige Acelei (*Aquilegia vulgaris*) und die tiefblaue Teufelskralle (*Phytëuma orbiculare*). Später kommen einige Distelarten, darunter die kleine Golddistel (*Carlina vulgaris*), dann das Rindsauge (*Buphtal mum salicifolium*) in grossen Gruppen. Gegen den Herbst erfreut uns die Silberdistel (*Carlina acaulis*), aber auch der Enzian (*Gentiana germanica*) und der feine, zarte Gefranste Enzian (*Gentiana ciliata*). Dies sind nur ein paar Beispiele der reichen Flora, die hier anzutreffen ist. Ich hoffe, dass es mir mit Hilfe von «zünftigen» Botanikern in den nächsten Jahren vergönnt sein wird, eine genaue, vollständige Liste aller Pflanzenarten zusammenzustellen.

Viele Jahre lang wurde der ganze Hang geheuet, aber sehr spät, erst wenn die Bauern mit ihrem eigenen Heuet fertig waren, und oft auch erst, wenn die Kirschen gepflückt waren. So konnten besonders die Orchideen verblühen und sich auch versamen. Gedüngt wurde nie. Dann aber wurden einzelne Teile des

Hanges, in der Nähe der Strasse, für mehrere Jahre verpachtet, und nun wurde gedüngt, leider auch mit Kunstdünger, und da verschwanden die Orchideen zum grössten Teil ganz. Da, wo nur geweidet wurde, gediehen die Orchideen weiter, natürlich mit Ausnahme derjenigen, die vom lieben Vieh zertreten wurden.

Vor ein paar Jahren nun schrieb die Bürgergemeinde das ganze Areal — den ganzen Hang — zur Verpachtung aus. Neben andern Interessenten bewarb sich auch der Schulmeister um ein Stück von ca. 60 a.: Das Föhrenwäldchen und seine nächste Umgebung mit der reichen Flora. Mehr getraute er sich nicht. Es kam die Gemeindeversammlung,



die über die Eingaben zu beschliessen hatte. Da erlebte der Schulmeister die grosse Freude, dass die Behörde mit ihrem Präsidenten, aber auch die Bürger, grosses Verständnis für seine Eingabe hatten. Gratis bekam er dieses Areal in Pacht; ja auch Holz für die Pfähle erhielt er, und der Draht für die Einzäunung wurde von der Bürgergemeinde bezahlt. Es reute ihn fast, dass er nicht für ein grösseres Stück Land eingegeben hatte. Für sich dachte er: Wenn diese Mitbürger so viel Verständnis haben für den Schutz der schönen Blumen, die doch gar nicht «rentieren», so bleibe ich noch weitere Jahre in dieser Gemeinde.

In den letzten Jahren besuchten Dr. F. Heinis, der grosse Botaniker, Dr. W. Schmassmann, Präsident der Naturforschenden Gesellschaft Baselland und Dr. D. Burckhardt vom Schweiz. Naturschutzbund dieses Gebiet und fanden es wirklich schützenswert. Seither wurde es von der Gemeinde und daraufhin auch vom Regierungsrat unter totalen Pflanzenschutz gestellt, also zum Naturschutz-Reservat erklärt. Jedes Jahr wird es von Leuten unseres Dorfes mit Freude an den eigenartigen Blumen besucht. Aber auch «Fremde» kommen, und es ist zu hoffen, das besonders Nichtkenner dieser Flora, dies nicht ohne Begleitung und vorherige Anfrage, es tun. Betreut wird das Reservat von unserer Arbeitsgemeinschaft für Natur und Heimat im Dorf selbst. Wir freuen uns, dass dieses kleine, in seiner Art reiche Stück Heimat in seiner Natürlichkeit zur Freude aller normalen Menschen erhalten bleibt.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Umweltfreundlich – Muttentz macht mit

Unter dieser Rubrik orientieren wir in den nächsten Nummern des «Muttener Anzeigers» über verschiedene Themen des Umweltschutzes. Wir wollen aufzeigen, wie jeder einzelne Einwohner der Gemeinde Muttentz zu einer umweltfreundlichen Abfallbewirtschaftung beitragen kann – und zum Mitmachen animieren.

Die nun erscheinenden Beiträge sind leicht verständlich geschrieben und möchten bei einem möglichst breiten Leserkreis in Muttentz und Umgebung das Bewusstsein der Selbstverantwortung für eine gesunde Umwelt wecken und zum Mitmachen motivieren. Denn: Eine umweltfreundliche Abfallbewirtschaftung lässt sich nicht durch behördliche Verordnungen allein erreichen. Bei allen der heute drängenden Umweltschutzanliegen liegt der Ball wesentlich bei dem einzelnen Konsumenten. Nur wenn er «mitzieht» – sich seiner Verantwortung bewusst ist, sich laufend informiert, umweltgerechter einkauft und Abfälle korrekt entsorgt – kann die Umwelt wieder schrittweise von den heutigen Belastungen befreit werden.

Das Abfallkonzept der Umweltschutzkommission der Gemeinde Muttentz hält die drei Prinzipien einer umweltfreundlicheren Abfallbewirtschaftung fest:

- Abfall soll von vornherein so weit wie möglich vermieden werden, um die Abfallmenge zu vermindern
- Der entstehende Abfall soll getrennt und verwertet werden
- Nicht verwertbarer Abfall soll möglichst umweltfreundlich vernichtet werden



Seit zweieinhalb Jahren im Betrieb: Die Kompostieranlage im Stettbrunnen-Quartier

Die Artikelfolge in den nächsten Nummern des «Muttener Anzeigers» wird das ganze breite Spektrum des Umweltschutzes abdecken. Es gibt ein schier unerschöpfliches Reservoir an Themen: Altglas, Altpapier, Altmetalle, Gift und

Sondermüll im Haushalt und Medikamente, um nur einige wenige zu nennen. Wir fangen heute mit dem Thema «Kompostieren» an.

Umweltschutzkommission der Gemeinde Muttentz

## Ein Muttentz Quartier kompostiert

Seit September 1986 betreiben die Bewohner des Muttentz Stettbrunnen-Quartiers gemeinsam eine Kompostieranlage. Mit grossem Erfolg: Innerhalb von zweieinhalb Jahren haben die engagierten Familien rund 14000 Liter Garten- und Küchenabfälle gesammelt und rund 6000 Liter reife Komposterde geerntet.

Eine idyllisch gelegene Siedlung am Rand von Muttentz, keine zweihundert Meter vom Wald entfernt – das ist das Stettbrunnen-Quartier. Gegen 150 Menschen, überwiegend junge Familien mit kleineren Kindern, leben in den 36 rötlichen Sichtbackstein-Häusern. Seit September 1986 betreiben die Stettbrunnen/innen eine quartiereigene Kompostieranlage. Der bekannte Münchener «Kompostprofessor» Dr. Hans Balmer führte damals die Quartierbewohner in die gar nicht so schwer zu erlernende «Kunst des Kompostierens» ein und steht ihnen heute noch als Berater zur Verfügung.

Heute leeren rund 35 Familien ihre kompostierbaren Küchen- und Gartenabfälle in die vier Drahtgitter – Tendenz: dank Neuzugewinnern eher steigend. «Bis auf zwei, drei Familien, die in ihrem eigenen Garten kompostieren, machen alle Bewohner/innen mit», weiss der Primarlehrer Hansueli Recher, der sich selbst als «rechte Hand» des Hauptverantwortlichen der Anlage, Hans Bienz, bezeichnet.

Hans Bienz, der beim Schweizerischen Bund für Naturschutz arbeitet und die Kompostieranlage im Stettbrunnen-Quartier initiiert hat, organisiert sämtliche Aktivitäten. Er erstellt den Betreuungsplan, plant die verschiedenen Aktionen wie «Häckseln» und «Mieten ansetzen», kontrolliert und protokolliert den Zustand der Mieten und besorgt das benötigte Material. Eine Betreuerinnen-Gruppe, die sich derzeit aus acht Frauen zusammensetzt, vermischt täglich die gesammelten Abfälle mit Häckselgut, streut Steinmehl ein und sorgt für Ordnung auf dem Kompostierplatz. Eine weitere Gruppe ist für das «Häckseln», also das Zerkleinern von Baum- und Heckenschnitt, und für das Umsetzen des Sammelguts verantwortlich. Wenn die vier Drahtgitter voll sind – das ist in der Regel alle fünf Wochen der Fall – werden Kompostmieten angelegt.

kleinen Schuppen für Geräte und Material aufstellen. Hansueli Recher ahnt allerdings, dass die Bewilligung wegen des vorgesehenen Standortes in unmittelbarer Nähe des Waldes nicht ganz problemlos über die Bühne gehen wird, hofft aber auf den Goodwill der Gemeinde.

Auf die Hilfe der Gemeinde zählt er auch bei den Engpässen beim Häckselgut, die sich schon für die nahe Zukunft

abzeichnen: «Mit zunehmender Bewohnerzahl steigt auch die Menge des Sammelguts. So haben wir bald einmal zu wenig Häcksel, um das Sammelgut genügend zu durchmischen. Wir hoffen aber, dass uns die Gemeinde entgegenkommt und uns weiterhin Häckselgut gratis liefert».

Die Stettbrunnen/innen bilden nicht nur eine engagierte, sondern auch eine fröhliche Quartiergemeinschaft, die die Feste zu feiern versteht, wie sie fallen: Jeder Aktion – ob «Häckseln», ob «Kompost-Teilet» – folgt ein gemütlicher Teil. «An diesen kleinen Quartierfesten kommen die Neuzugewinnern rasch mit den bisherigen Anwohnern in Kontakt», erzählt Hansueli Recher.

Hansueli Recher schätzt, dass in den zweieinhalb Betriebsjahren rund 14000 Liter Garten- und Küchenabfälle – diese Menge entspricht ca. 400 Kehrichtsäcken à 35 Liter – gesammelt worden sind, wobei er glaubt, dass diese Schätzung «eher tief gegriffen» ist. Dank der grossen Menge an Sammelgut läuft in den Mieten eine sogenannte «Heisskompostierung» ab. «Komposthaufen haben wir Temperaturen bis 75 Grad gemessen», berichtet Hansueli Recher. «Diese grosse Hitze sorgt für eine Selbstreinigung, so dass Pilze und Samen von Unkräutern keine Überlebenschance haben».

Die reife Komposterde wird nicht verkauft, sondern anlässlich einer «Kompost-Teilet» gleichmässig an alle Interessierten im Quartier verteilt. «Rund 200 Liter reife Komposterde, also 100 Liter pro Jahr, hat bisher jede Familie bezogen», sagt Hansueli Recher – Erde übrigens, der Dr. Hans Balmer aufgrund eines Chromatogramms das Gütesiegel «Qualitätskompost» verliehen hat.

Finanziert wird die Quartier-Kom-

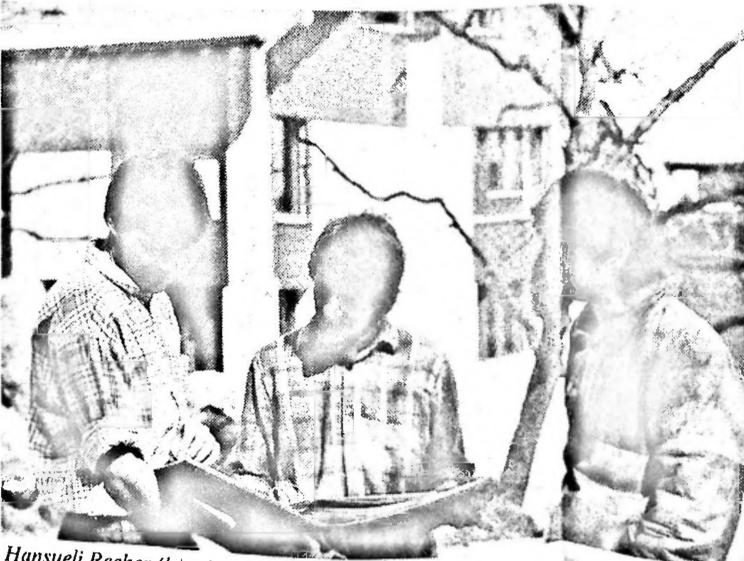
postieranlage über die «Stettbrunnen-Kasse», in die jede Familie für verschiedene Zwecke monatlich zehn Franken einzahlte. Benötigt werden nach Angaben von Hans Bienz lediglich «ein paar hundert Franken pro Jahr für Gabeln, Geräte, Steinmehl, Plastik etc.».

## Was ist Kompost?

Kompost ist das Produkt der Verrottung organischer Abfälle unter Sauerstoffzufuhr. Der Verrottungsvorgang ist ein biochemischer, mikrobieller Vorgang, den Kleinlebewesen wie Regenwürmer, Pilze, Bakterien etc. besorgen. Das Endprodukt dieses Abbaus ist die Komposterde: In ihr sind keine festen, sperrigen Bestandteile mehr enthalten, sie ist dunkel, fast schwarz, und riecht – je nach Alter – wie frische Walderde. Mit dem Kompostieren wird ein natürlicher Kreislauf geschlossen: Dem Boden werden organische Stoffe zugeführt, die ihm durch die Pflanzen entzogen worden sind. Durch seinen Reichtum an Humussubstanzen ist der Kompost der wichtigste und zugleich billigste Bodenverbesserer im Garten. Mit Kompostgaben werden die unentbehrlichen Bodenlebewesen aktiviert und die Bodenstruktur und die Fruchtbarkeit der Erde verbessert.

## Was kann kompostiert werden?

- Rüstabfälle von Gemüse, Obst, Käse, Fleisch, Fisch
- Speisereste
- verdorbene Lebensmittel
- Eierschalen



Hansueli Recher (l.), einer der Initiatoren Stettbrunnen

- Tee- und Kaffeesatz inkl. Filterpapier
- Schnittblumen
- Kleintiermist
- Wollreste, Federn und Haare
- Balkon- und Topfpflanzen mit Erdballen
- Unkraut, Laub und Äste,
- Rasenschnitt
- kalte Holzasche von unbehandeltem Holz

## Nicht kompostierbar sind:

- der Inhalt von Staubsaugersäcken
- Katzenstreugranulat
- Kohlen- und Brikettasche
- Öle, Russ
- alle synthetischen und mit Chemikalien behandelten Materialien

## Kompost-Aktionen in Muttentz

In den nächsten Monaten finden in Muttentz mehrere Veranstaltungen rund um das Thema Kompostieren statt.

## Muttentz Schüler/innen sammeln zuhause Kompost

Während einer Woche, vom 14. bis zum 20. April, sammeln Muttentz Schüler und Schülerinnen zuhause kompostierbare Küchen- und Gartenabfälle. Das Sammelgut bringen sie auf Komposthaufen, die sich innerhalb der Schulareale befinden.

Bei Fragen sind folgende Lehrer zuständig

- Breite: Albert Amsler
- Gründen Primar: Willy Berger
- Gründen Sekundar: Konrad Stocker

## Anmeldetalon Gratis-Kompostierkurs vom 23. und 24. Juni

- Ich nehme nur an der theoretischen Veranstaltung teil
- Ich nehme an der theoretischen und an der praktischen Veranstaltung teil

Name und Vorname: .....

Strasse: .....

PLZ/Ort: .....

Telefon: .....

Einsenden bis 20. April an: F. Frey, Gartenbauverein, Seeberstrasse 17, 4132 Muttentz

## Gratiskompost am Geranienmarkt

Am Samstag, 6. Mai, findet vor dem Milchhüsl der traditionelle Muttentz Geranienmarkt statt. Ab 8 Uhr offeriert die Umweltschutzkommission der Gemeinde Muttentz allen Interessierten Gratiskompost – Motto: «Chömet, s'het, solang s'het». Bitte Behälter, z.B. Geranienkistli, mitbringen!

## Wertvolle Kompost-Zugabe: Pferdemist

Als Zugabe für Frühbeete oder für den Kompost oder als Beerdünger kann bei Ulrich Jauslin im Hof Zinggibrunn, Telefon 611619, Pferdemist bezogen werden.

## Zum Lesen

«Die Kunst des Kompostierens». Kurze, leicht verständliche Einführung in

Gymnasium Muttentz:  
Erich Rudin und Alice Stöcklin  
Hinterzweien Primar:  
Ferdinand Honegger  
Hinterzweien Sekundar:  
Walter Schaffner und Urs Schlittler  
Margelacker Primar:  
Hans Rohrer  
Margelacker Real:  
Jörg Angehrn

## Gratis-Kompostierungskurs

Am 23. und 24. Juni führt der Gartenbauverein Muttentz in Zusammenarbeit mit der Umweltschutzkommission der Gemeinde Muttentz einen Kompostierungskurs durch. Einmalige Gelegenheit: Die Teilnahme an diesem Kurs ist gratis!

Freitag, 23. Juni, 19.30 Uhr, Aula Hinterzweien Schulhaus: Der bekannte Kompost-Experte Dr. Hans Balmer referiert und beantwortet Ihre Fragen. Er stellt den Abfallberg, das Leben im Boden und die Prinzipien des Kompostierens dar. Mit einer Tonbildschau zeigt er auf, wie man ohne Garten kompostieren und wie man eine Quartier-Kompostieranlage betreiben kann.

Der Besuch dieser theoretischen Veranstaltung ist für den praktischen Teil vom Samstag, 24. Juni, obligatorisch. Auf der Sportmatte des Breiteschulhauses wird von 9 bis ca. 11 Uhr demonstriert, welche Materialien kompostiert werden können, wie ein Komposthaufen im Gitter aufgeschichtet und wie ein Kompostmiete angelegt wird. Die Kurs teilnehmer/innen sind gebeten, Kompostmaterial wie z.B. Rüstabfälle mitzubringen.

Anmeldung mittels Talon bis 20. April 1989

das Thema mit vielen praktischen Tipps. Das Merkblatt kann mit einem adressierten und frankierten Kuvert im Format C5 bezogen werden bei der Aktion Saubere Schweiz, Postfach 105, 8031 Zürich, Telefon 01/44 63 63. Preis pro Stück: Fr. -.50; bitte in Briefmarken beilegen.

«Kompost-Krömel». Der «Rundbrief für Quartierkompostierer» wird von der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz und Luftthygiene (VGL) und von der Schweizerischen Gesellschaft für biologischen Landbau (SGBL) herausgegeben und erscheint zweimal jährlich. Er stellt dezentrale Kompostierungs-Projekte vor und gibt Anregungen für die tägliche Kompost-Praxis. Er ist erhältlich beim VGL-Sekretariat, Schaffhauserstrasse 125, 8057 Zürich, Telefon 01/362 94 90. Einzelexemplare sind gratis, bei Bestellungen ab fünf Stück kostet ein «Krömel» Fr. -.50.

## Gemeinschaftsantennen-Anlage GGA Programm-Unterbrüche

Zur Vornahme von Messungen durch die PTT an den bestehenden Sendeeinrichtungen werden folgende Programme unterbrochen:

- Dienstag, 18. April 1989, «DRS 3», von 10.00 – 11.00 Uhr.
  - Dienstag, 25. April 1989, das GAZ-Netz, von 9.00 – 12.00 Uhr (die TV-Programme FS1, FS2 und BR3 und die über GAZ empfangenen UKW-Programme).
- Wir bitten Sie um Ihr Verständnis.  
Die Bauverwaltung

**HEIZUNG  
TANKANLAGE  
FEUERUNG  
KAMIN**

**TARAG**

TARAG  
Sonnenweg 14  
4153 Reinach BL 1  
Tel. 061 76 33 55

<b>Heizung/Feuerung</b> Planung, Projektierung, Sanierung und Installation kompletter Heizungsanlagen: Öl, Gas, Holz, Fernwärme, Wärmepumpen.	<b>Installationen/Auswechslungen von:</b> Brenner, Heizkörpern, Pumpen, thermostatischen Heizkörperventilen, Heizkostenverteiler.	<b>Tankanlage</b> Bau von Neuanlagen. Leitungsbau. Kontrolle, Revision, Sanierung bestehender Tankanlagen. Kompetent, schnell und zuverlässig.	<b>Kamin</b> Sanieren/Anpassen des Kamins an den Betrieb mit niedrigen Rauchgas-Temperaturen. Mit Chrom-Nickelstahl- oder Keramik-Rohren.
--	--	---	--

**TARAG – das Fachunternehmen rund um Ihre Heizungsanlage**

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Die Hardwasser AG sucht das Gespräch mit den Hundehaltern

-on. – Vermutlich noch in diesem Jahr wird in einem Teil des Hardwaldes ein Leinenzwang für Hunde eingeführt. Entsprechende Gespräche zwischen der Direktion der Hardwasser AG und dem Gemeinderat haben bereits stattgefunden. Gelegentlich wird die Gemeindeversammlung über eine entsprechende Änderung des Polizeireglementes zu befinden haben.

Betroffen ist das Gebiet des Hardwaldes westlich der Grenzacherstrasse, zwischen Autobahn und Rheinfelderstrasse. Unmittelbarer Anlass für das Begehren auf Einführung des Leinenzwangs sind die Klagen der Hardwasser AG, die sich in den Sickergräben tummelnden Hunde stören die Trinkwasseraufbereitung.

Da Angriff bekanntlich die beste Verteidigung ist, und wohl auch aus der Erkenntnis, dass diese Massnahme nicht eitel Freude auslösen wird, sucht die Direktion der Hardwasser AG nun das direkte Gespräch mit allen, die in der näheren und weiteren Umgebung die Hundesteuer bezahlen und somit gewissermassen die Existenz ihres vierbeinigen Freundes legalisieren.

Die Information der Hundehalter über die Einführung des Leinenzwangs wird morgen Samstag, 1. April 1989, neben dem ersten Sickerweiher (ab Parkplatz beschildert) stattfinden. Die Hardwasser AG offeriert ihren Gesprächspartnern Kaffee, Tee und Kuchen, wer es etwas härter mag kann ein Glas Steinhölzlisprenger 1988 degustieren. Selbstverständlich stehen auch Würstchen

(für Doggi) und Weggli (für Frauchen bzw. Herrchen) zur Verfügung.

Der Direktion der Hardwasser AG geht es primär um die Information der Hundehalter. Letztere haben aber auch die Möglichkeit, Fragen zu stellen oder Einwände und Kritik vorzubringen. Diese werden zwar nichts an der Massnahme ändern, bei der Hardwasser AG hat sich jedoch die Meinung durchgesetzt, dass eine Kropfleerete zu diesem Zeitpunkt späteren Protestaktionen den Wind aus den Segeln nimmt. Wie heisst es doch so sinnig: Hunde, die bel-len, beißen nicht ...

Das Programm des Hardwasser-Infotages vom morgigen 1. April sieht folgendermassen aus: am Vormittag, zwischen 10.00 und 11.00 Uhr, empfängt die Direktion die Hundehalter aus Murtensch und Birsfelden. Am Nachmittag freut sie sich auf den grossen Harst der Hardbesucher aus der Stadt, dem Leimental, dem Birstal, dem oberen Baselbiet und den angrenzenden Gebieten der Kantone Bern, Aargau und Solothurn. Für sie ist die Zeit zwischen 13.00 und 17.00 Uhr reserviert.

Mit den Leitern der Jugendgruppen, die in den Sickergräben nautische Spiele durchzuführen pflegen, wird die Direktion der Hardwasser AG zu einem späteren Zeitpunkt sprechen.

Als Pensionär wird Willi Ballmer mit der nötigen Gelassenheit diesem Treffen beiwohnen und bei dieser Gelegenheit einen Teil seiner «Kundschaft» wiedersehen, mit welcher er in seiner aktiven Zeit manchen Strauss ausfocht.

WA 31.3.1989

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Laich-Züglete im Hardwald

-on. – Am Sonntagabend, während des gemeinsamen Wartens auf die Ergebnisse der Gemeindevahlen, erzählte uns Roland Lüthi die nachfolgende Begebenheit, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten.

Am Dienstag und Mittwoch vergangener Woche, das heisst am 15. und 16. März, beobachtete Roland Lüthi eine ausgesprochen grosse Zahl von Grasfröschen beim Laichgeschäft in trockengelegten Versickerungsgräben im Hardwald. Die Laichballen waren besonders zahlreich unterhalb der Schwellen, wo noch etwas Wasser in den Vertiefungen vorhanden war. Roland Lüthi war sich bewusst, dass der Laich fortgeschwemmt würde sobald die Gräben wieder geflutet würden und dann verloren wäre.

Am Mittwochnachmittag erkundigte er sich bei der Hardwasser AG, wann die Gräben wieder geflutet würden, und ob die Laichballen gegebenenfalls umgesiedelt würden. Da letzteres verneint wurde, nahm er Kontakt auf mit Lehrer Willi Berger. Am Freitagmorgen suchten Roland Lüthi, Willi Berger und die Schüler seiner Sonderklasse in kleinen Gruppen die Bächlein ab und sammelten den Laich in Plastikkübeln. Zur Risikoverteilung wurde ein Teil der 15 Kübel in einen kleinen, künstlich angelegten Amphibienweiher im östlichen Teil des Hardwaldes, ein anderer Teil in das Naturschutzgebiet transportiert. Wenn die Embryonen im einen Wasser nicht aufkommen, dann hoffentlich im andern. Da die Embryonen von einer dik-

ken Gallertfüllung umgeben sind, hat der Laich beim Transport keinen Schaden genommen.

Roland Lüthi zeigte sich überrascht von der grossen Zahl Grasfröschen und dem vielen Laich. Zwar weiss man, dass Grasfrösche bis zu zehn Kilometer weit wandern können und auch inmitten von Siedlungen zu sehen sind. Die Hardwald-Population ist aber eingesperrt durch praktisch unüberwindbare Hindernisse (Autobahn, Siedlungen) und sollte – theoretisch gesehen – langsam aussterben. Eine gesunde Population könnte durchaus einen ganzen Jahresverlust des Laichs verkraften, nicht aber wenn die Lebensbedingungen der Frösche durch den Menschen allzusehr eingeeengt sind. Roland Lüthi dankt denn auch Willi Berger und seinen Schülern für die erfolgreiche Laich-Züglete im Hardwald. Betroffen machten ihn die etwa 20 toten Frösche, welche mit grösster Wahrscheinlichkeit von Hunden angebissen wurden.

Roland Lüthi zeigte wenig Verständnis dafür, dass die Versickerungsgräben just in jener Zeit trockengelegt werden, wo die Grasfrösche laichen und bedauert dass sich auch öffentliche Unternehmungen im Umgang mit der Natur ziemlich hilflos zeigen.

Darüber haben wir uns mit W. Naegelin von der Hardwasser AG unterhalten. W. Naegelin sagte uns einleitend, dass das Problem der Grasfrösche bzw. des Laichs in Pratteln bekannt sei, und dass die Mitarbeiter der Hardwasser AG in vergangenen Jahren ähnliche Aktionen

unternahmen, wie Roland Lüthi, Willi Berger und die Schüler seiner Klasse. Im konkreten Fall wurden die Gräben trockengelegt, weil unaufschiebbare Arbeiten in der Rohrleitung zwischen der Zentrale Steinhölzli und dem Hardwald ausgeführt werden mussten, Arbeiten, die im vergangenen Jahr vorgesehen waren jedoch wegen des Chemieunfalls in Schweizerhalle aufgeschoben werden mussten. Innert vier Wochen wurden in der 2,5 km langen Leitung 700 Muffenringe ersetzt. Unterhaltsarbeiten an den Versickerungsanlagen müssen jeweils in Etappen von einer Woche durchgeführt werden, da die Wasserzufuhr nicht länger unterbrochen werden darf. Überdies ist eine Koordination mit dem Erlenspumpwerk nötig, welches den Wasserbezug aus der Hard reduzieren muss. Es hängt demnach vieles zusammen, unter anderem auch, dass alle Arbeitskräfte verfügbar sind. So wurden die Arbeiten vor und nach den Faschnachtsferien vorgenommen und sind nun abgeschlossen.

Erfahrungsgemäss laichen die Frösche um Ostern, ein Umstand der in die Planung mit einbezogen wurde. Grundsätzlich werden Laub, Verschmutzungen aber auch Frösche und Laich aus den Gräben entfernt, da sie den Ablauf stören. Oft sitzen die Frösche auf den Laubteppichen und gelangen dann in den Wald. Beim Laich stellt sich nach W. Naegelin die Frage: wohin damit? Die Erfahrung lehrte, dass im Naturschutzgebiet die Fische den Laich auffressen.

Wir hoffen, mit diesem Beitrag sachlich über das von Roland Lüthi aufgeworfene und – für diesmal – auch gelöste Problem informiert zu haben.

WA 25.3.88

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Erster Öko-Markt in MuttENZ

Wie Sie sicher schon hörten, haben sich einige Gemeinde-Mitglieder zusammengefunden, um in MuttENZ einen Öko-Markt zu organisieren.

Dieser Markt soll Ihnen zeigen, dass es im Alltag unendlich viele Möglichkeiten gibt, umweltschonende Produkte einzusetzen, ohne auf gewisse Annehmlichkeiten verzichten zu müssen.

Wir können unser Konsumverhalten umweltgerechter gestalten, auch ohne als «Alternative» oder «Öko-Freaks» belächelt zu werden.

Es ist unserer Gruppe gelungen, für diesen Markt über 40 Aussteller zu gewinnen, die eine grosse Vielfalt von Produkten anbieten. All diese Produkte können Sie am, aber auch nach dem Markt in den MuttENZer Geschäften kaufen.

Der Markt wird in Themenbereiche gegliedert sein. Nämlich in: Energie und Bauen (innen und aussen), Haushalt (Waschen, Putzen, Garten, Elektro-Spar-Artikel, Reformprodukte, Velos, Textilien, Bücher usw.), sowie Bio-Produkte (Gemüse, Setzlinge, Milchprodukte, Brote usw.).

Ebenso wichtig wie der Verkauf erscheint uns die Information, so dass Sie damit rechnen dürfen, an allen Ständen

kompetent beraten zu werden. Natürlich wird auch das leibliche Wohl nicht zu kurz kommen, haben Sie doch die Gelegenheit, Natura-Beef-Plätzchen vom Grill sowie Hirsotto mit frischem Salat zu probieren, und auch für entsprechende Getränke wird gesorgt sein.

Aber auch die Kinder werden nicht zu kurz kommen. Für sie wird eine Bastel-ecke, ein Büchsenstand und voraussichtlich eine Schiffschaukel bereit stehen.

Besonders stolz sind wir darauf, dass wir Ihnen auch eine Giftsammelstelle anbieten können, wo Sie sämtliche Produkte, die schon lange im Keller, Gartenhäuschen oder der Hausapotheke herumstehen, abgeben können. Über diese Sammelstelle werden wir Sie in den MuttENZer Anzeigern von Ende März und Anfang April noch ausführlich informieren.

Nun aber das Wichtigste: Der erste MuttENZer Öko-Markt findet am Samstag, 16. April 1988 zwischen 08.30 und 15.00 Uhr in der «Fussgängerzone» (parallel zur Hauptstrasse) statt.

Wir Organisatoren hoffen, dass wir mit dieser Idee einen kleinen Mosaikstein zur Erhaltung unserer Schöpfung beitragen und würden uns freuen, wenn Sie durch Ihr reges Interesse diese Hoffnung unterstützen. Philipp Herzog

li A  
4.3.88

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# **PROJEKTWETTBEWERB**

für die

**Strassenraumgestaltung im Dorfkern MuttENZ**

---

**BERICHT DES PREISGERICHTES**

vom 28./29. September und 16. Oktober 1989

## 1. Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
2. Preisgericht	3
3. Fragenbeantwortung	3
4. Vorprüfung	3
5. Jurierung	4
6. Verteilen der Preissumme	5
7. Beschrieb der fünf prämierten Projekte	6
8. Öffnen der Adresscouverts	9
9. Empfehlungen der Jury	11
10. Unterschriften des Preisgerichtes	12

## 1. Einleitung

Die Einwohnergemeinde Muttenz eröffnete einen öffentlichen Projekt-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Strassenraumgestaltung der Hauptstrasse von der Tramhaltestelle Muttenz Dorf bis zum Anfang der Gempengasse.

Teilnahmeberechtigt waren alle Fachleute mit Wohn- oder Geschäftssitz seit mindestens 01. Januar 1988 im Kanton Basel-Landschaft.

Als Schwergewicht wurde folgendes Ziel formuliert:

Der breite Aussenraum zwischen den Häuserzeilen soll so zugeordnet werden, dass alle Verkehrsteilnehmer neben- und miteinander auskommen. Der Charakter der Kleinbauernsiedlung soll erhalten bleiben.

Es sollte versucht werden, folgende Punkte in das Projekt miteinzubeziehen:

- Verlangsamung des Verkehrs
- Reduktion der Parkplätze, dafür besseres Miteinbeziehen der rückwärtig vorhandenen Parkplätze
- Steigerung der Attraktivität und Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer
- Vorschläge der Aussenraumgliederung

Das Wettbewerbsprogramm wurde im November 1988 von der Wettbewerbskommission SIA genehmigt.

Von den 21 Planungsbüros, welche die Wettbewerbsunterlagen abgeholt haben, wurden innert der vorgeschriebenen Frist 11 Entwürfe eingereicht.

Die Entwürfe tragen folgende Kennworte:

Nr. 1	BIM..
Nr. 2	PRUNNEN
Nr. 3	AVANT GARDE
Nr. 4	MARKTPLATZ
Nr. 5	HAZWEIO
Nr. 6	Die Wasser
Nr. 7	VIS - A - VIS
Nr. 8	CONTRASTES
Nr. 9	TRENDLINIE
Nr. 10	neo-rural
Nr. 11	PIANO

## 2. Preisgericht

Das Preisgericht tagte am 28. und 29. September 1989 sowie am 16. Oktober 1989. Es setzte sich wie folgt zusammen:

Präsident:	Th. Meyer	Architekt ETH/SIA Gemeinderat, Muttenz
	U. Wiedmer	Bauingenieur HTL Bauverwalter, Muttenz
	Chr. Kropf	Ingenieur Geometer HTL Mitglied der Verkehrskommission Muttenz
	A. Gut - Derron	Sozialarbeiterin/Hausfrau Muttenz
	M. Glaser	Ingenieur ETH/SVI Verkehrsingenieur, Bottmingen
	B. Küng	Architekt BSA/SIA Biel-Benken
	D. Reist	Architekt BSA/SIA Direktor der Schule für Gestaltung, Basel
Protokollführer und Ersatzrichter:	F. Gass	Bauingenieur HTL Abteilungsleiter Tiefbau Muttenz

## 3. Fragenbeantwortung

Die eingereichten 23 Fragen wurden vom Preisgericht am 13. April 1989 behandelt und am 14. April 1989 schriftlich allen Teilnehmern beantwortet.

## 4. Vorprüfung

Die Vorprüfung durch die Bauverwaltung ergab:

1. Alle Projekte wurden rechtzeitig eingereicht.
2. Einige Projekte haben sich in der Darstellung auf die Unterlage im Massstab 1:500 beschränkt. Die geforderten Details im Massstab 1:200 wurden in dieselbe Unterlage eingezeichnet.

Die Jury beschloss einstimmig, sämtliche eingereichte Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

## 5. Jurierung

Nach einer ersten individuellen Besichtigung der eingereichten Arbeiten diskutierte die Jury nochmals die anzustrebenden Ziele und schied nach dem ersten Rundgang diejenigen Projekte aus, welche

- die angestrebten Ziele nicht oder mit ungeeigneten Mitteln zu erreichen suchen.
- für die Jury keinen Beitrag zur Verbesserung erkennen lassen konnten.

Es sind dies folgende Projekte:

Nr. 5	HAZWEIO
Nr. 7	VIS-A-VIS
Nr. 11	PIANO

Zwischen dem ersten und dem zweiten Rundgang wurde in einer Grundsatzdiskussion geklärt, welche strassenbaulichen Eingriffe sinnvoll- und welche Strategien zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen sind. Dabei einigte man sich auf folgende Grundsätze:

- Der Strassenraum des Oberdorfes und der Hauptstrasse bilden das räumliche Rückgrat des Dorfkerns. Es geht darum, den dank des ehemaligen Dorfbaches beträchtlich breiten Aussenraum von Häuserzeile zu Häuserzeile so zu organisieren, dass neben dem notwendigen Verkehr ein vielfältiges Leben ermöglicht wird. Die durch den Wettbewerb angestrebte Aussenraumgestaltung soll diese Vielfalt fördern und nicht behindern.
- Die lockere Anordnung der Bauernhäuser, die Vor- und Rücksprünge und die unterschiedlichen Baufluchten, ergeben Ansätze für eine räumliche Gliederung, die aufgenommen und verstärkt werden können.
- Im Dorfkern, wo Kreuzungen, Querverbindungen und Uebergänge häufig sind, ist die Reduktion der Geschwindigkeit der Fahrzeuge durch gestalterische Massnahmen ein wichtiges Ziel. Konfliktzonen lassen sich dadurch zwar nicht vermeiden, doch wird das "Miteinander" von Autos, Fahrrädern und Fussgängern eher möglich.
- Eine harte Trennung der Fahrbereiche in Fahrbahnen und Radstreifen fördert die Bandwirkung, erweckt falsche Sicherheitsgefühle und trägt nicht zur Beruhigung bei. Radstreifen in Kernbereichen bilden nur vermeintlichen Schutz, werden sie doch laufend durch Querbeziehungen, Park- oder Anlieferungsvorgänge beeinträchtigt. Vom motorisierten Verkehr getrennte Fahrbahnen für Velos sind ausserorts richtig, wo die Trennbereiche lang und die Querbeziehungen selten sind.
- Geschwindigkeitsreduktionen können mit folgenden Mitteln erreicht werden:
  - . Reduktion der optischen Fahrbahnbreite
  - . Schaffung von kurzen definierten Raumkammern (Blickfeldverkürzung)
  - . Horizontale Fahrbahnversätze (Blickfeldverkürzung, Umlenkfunktion)
  - . Grossflächige Aufpflasterungen zur Förderung der Querbeziehungen
  - . Einsatz von räumlichen Gestaltungselementen in den Strassenrandzonen

Nach dem zweiten Durchgang schieden Projekte aus, die einerseits den vorgenannten Grundsätzen zu wenig entsprechen und/oder andererseits kein überzeugendes Gesamtkonzept aufweisen.

Es sind dies folgende Projekte:

Nr. 3	AVANT GARDE
Nr. 6	Die Wasser
Nr. 9	TRENDLINIE

Vor der endgültigen Aufstellung der Rangfolge unterzog die Jury alle ausgeschiedenen Projekte nochmals einer Durchsicht.

In einem weiteren Rundgang wurden die verbliebenen Projekte nochmals intensiv diskutiert. Darauf beschloss das Preisgericht einstimmig folgende Rangierung:

1. Rang	Nr. 1	BIM ..
2. Rang	Nr. 4	MARKTPLATZ
3. Rang	Nr. 8	CONTRASTES
4. Rang	Nr. 10	neo-rural
5. Rang	Nr. 2	PRUNNEN

#### 6. Verteilen der Preissumme

Für die Prämierung stehen Fr. 60'000.-- zur Verfügung. Diese werden wie folgt verteilt:

1. Preis	Projekt	BIM...	Fr. 20'000.--
2. Preis	Projekt	MARKTPLATZ	Fr. 17'000.--
3. Preis	Projekt	CONTRASTES	Fr. 10'000.--
4. Preis	Projekt	neo-rural	Fr. 7'000.--
5. Preis	Projekt	PRUNNEN	Fr. 6'000.--

Das Preisgericht hat beschlossen, keine weiteren Projekte anzukaufen.

## 7. Beschrieb der fünf prämierten Projekte

### 7.1 BIM...

Das Projekt nimmt die kleinmasstäbliche, dörfliche Struktur auf, respektiert auf subtile Art die Elemente des gewachsenen Dorfes.

Der Projektverfasser will der bestehenden Längsbetonung der Hauptstrasse durch verbesserte Querbezüge von Häuserfront zu Häuserfront entgegenwirken. Dadurch entsteht ein starker räumlicher Rhythmus. Durch die einseitige Strassenführung um die Kirche entsteht ein gut gestalteter, zusammenhängender Platz zwischen Kirche und Mittenza.

Der Aussenraum wird in Abschnitte unterteilt und diesen sehr detailliert eine Nutzung zugewiesen. Die formale Ausgestaltung ist aber noch sehr heterogen, ohne dass ein durchgehender Formwille erkennbar wäre. Auch die Verteilung der Grünrabatten wirkt zufällig und unterstützt die angestrebte Querbeziehung wenig. Das Projekt wirkt jedoch sehr flexibel. Details, die mit den einzelnen Vorplatzbesitzern abgesprochen werden müssen, können ändern, ohne dass deswegen die Idee geopfert werden muss. Dies gibt dem Projekt eine gute Chance für eine Realisierung.

Die Verkehrsberuhigung wird durch diverse grossflächige Aufpflasterungen angestrebt. Durch die Eliminierung der bestehenden Pflanzenrabatten wird dem Fussgänger vermehrt die Möglichkeit geboten, die Strasse zu überqueren. Das unberechtigte Befahren der Fussgängerzonen wird durch eine geschickte Gliederung der Randflächen erreicht. Die rechtwinklige Parkierungsanordnung direkt am Fahrbahnrand ist ungünstig. Die Zufahrt zum Rest. Rebstock ist gewährleistet, jedoch die Weiterfahrt zum hinterliegenden Parkplatz Friedhofweg unerwünscht. Der grosse aufgepflasterte Bereich bei der Tramhaltestelle gibt Raum für verschiedene aktuelle und zukünftige Nutzungen.

### 7.2 MARKTPLATZ

Die Qualität des Projektes liegt in einer überzeugenden Idee, welche die Eignung der Hauptstrasse als Geschäfts- und Einkaufsstrasse verstärkt und das Oberdorf als Wohnstrasse beruhigt.

In der oberen Hauptstrasse wird die vorhandene grosse Raumbreite dazu benutzt um einen Marktplatz zu bilden, der zum immer wichtiger werdenden Abschnitt nördlich der Tramhaltestelle einen räumlichen und wirtschaftlichen Kontrapunkt setzen könnte.

Die Gestaltung im Oberdorf beweist, dass eine offene Führung des Baches möglich ist, wobei die notwendigen Funktionen einer heutigen Strassen nach wie vor möglich sind und eine gute räumliche Aufteilung erreicht werden kann.

Der Versatz in der Strassenführung bei der Lejastrasse bewirkt ein besseres Auffinden der Mittenza-Parkplätze und ist auch ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung.

Leider ist die Ausgestaltung im Detail mit vielen Widersprüchen und Mängeln behaftet und bedarf dringend einer Ueberarbeitung. So

- wird der Aussenraum zwischen Marktplatz und Tram durch die vorgesehenen Parkstreifen in der Längsrichtung zu stark aufgeteilt
- wirkt die grossflächige Ueberdachung mit Glaselementen entlang der Hausfassaden fremd
- ist die Führung des Verkehrs über den Marktplatz nicht möglich
- ist die Lage des Kinderspielplatzes zwischen Autoverkehr und Velostreifen falsch

- ist die Anordnung der Bushaltestelle bei der Tramhaltestelle nicht realistisch
- ist die Umfunktionierung des Platzes vor der Verwaltung in einen temporären Parkplatz unerwünscht
- ist ein separater Radweg mit Gegenverkehr im Fussgängerbereich abzulehnen
- ist der Weiher südlich der Kirche ein unpassender Vorschlag

Trotz all diesen un- oder falsch gelösten Details könnte die Grundidee viele interessante Entwicklungen ermöglichen und fördern.

### 7.3 CONTRASTES

Mit der räumlichen Gliederung wird städtebaulich eine interessante Lösung gewählt, die den heutigen Strassenraum vollständig verändert. Die Gliederung der Hauptstrasse durch die Schaffung neuer Alleen, die räumliche Umkrepelung, aber auch das Fällen von vorhandenen Bäumen, stellen grosse Eingriffe dar. Die zu erwartende Wirkung rechtfertigt diese Veränderung nicht.

Die Gestaltung der Aussenräume knüpft nicht an die bestehende Bausubstanz an.

Die Betonung des Oberdorfes als Wohnzone mit der entsprechenden Zuordnung des Aussenraumes und der durchgehenden Öffnung des Dorfbaches ist positiv.

Der Projektverfasser versucht durch aneinandergereihte kontrastierende Elemente eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Der "Museumsplatz" wirkt an diesem Ort und in der gewählten Ausgestaltung unnatürlich. Er erfüllt seine Funktion als Platz kaum, weil ein klar zugeordneter Aufenthaltsbereich fehlt. Die Verkehrsführung rund um die Kirche ist unklar, der Kreisel ist fehl am Platz. Die Parkplatzanordnung zwischen Milchhüsli und Metzgerei Ramstein ist ein guter Vorschlag.

### 7.4 neo-rural

Die guten Ideen, sowie die Zielsetzung des verbalen Berichtes, wurden planerisch nicht oder nur zaghafte umgesetzt.

Es wird ein gesamtheitliches Verkehrskonzept angestrebt, mit Schwergewicht auf der Fussgängerzone. Die Gestaltung des Aussenraumes wirkt monoton und die Vorschläge für die Nutzungszuweisung fehlen. Durch das Ineinanderfliessen der Verkehrsflächen ist die Trennung zwischen Fussgängerbereichen, ruhendem Verkehr und Zubringerfahrten zu wenig deutlich erkennbar. Dies dürfte nicht zuletzt auf die zu sparsame Einsetzung gestalterischer Elemente zurückzuführen sein. Die rechtwinklige Parkierungsanordnung direkt am Fahrbahnrand ist ungünstig. Der Aufwand, den Bach im Oberdorf nur streckenweise zu öffnen, dürfte sich kaum lohnen.

## 7.5 PRUNNEN

Das Projekt sieht eine klare Raumaufgliederung mittels Baumriegeln vor. Dadurch entstehen übersichtliche Räume, jedoch fehlen Vorschläge über die Nutzungsmöglichkeiten der Vorplätze. Ein interessantes Gestaltungselement ist die durchgehende Wasserrinne von Brunnen zu Brunnen. Durch die Strassengestaltung wird der linke und rechte Strassenteil stärker als heute voneinander getrennt, was nicht erwünscht ist.

Der Fahrverkehr wird gemischt durch den Dorfkern geführt. In den Verzweigungen sind Mittelinseln eingebaut, durch welche der Verkehr beruhigt werden soll. Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden nur örtlich angeordnet und wirken im ländlichen Dorfbild eher fremd. Die Inseln betonen den Längsverkehr und widersprechen dem Wunsch nach freien Querbeziehungen auf der ganzen Strassenlänge. Die rechtwinklige Parkplatzanordnung direkt am Fahrbahnrand wird als eher ungeeignet eingestuft, die Abgrenzung mit Lebhägen macht die Verkehrssituation zudem noch unübersichtlich.

Das Projekt lässt ein Gesamtkonzept erkennen, nimmt aber zuwenig Rücksicht auf die gewünschte Belebung des Dorfkerns.

## 8. Oeffnen der Adresscouverts

Das Oeffnen der Adresscouverts ergibt folgende Verfasser:

- BIM..** TERRAPLAN, 4132 MuttENZ  
 Beat von Tscharner, Architekt  
 André Schenker, Oekologe  
 Martin Mezger, Architekt
- Mitarbeit: Werner Traber, Bauingenieur  
 Aliu Ramadan, Architekt  
 Roland Inglin  
 Louis Girod
- MARKTPLATZ** Architekturbüro Viktor Gruber, Architekt ETH/SIA, 4153 Reinach  
 Ingenieurbüro Peter Gruber, Ingenieur ETH/SIA, 4663 Aarburg
- Mitarbeit: Claude Caruso
- CONTRASTES** Ingenieurbüro A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, 4102 Binningen  
 Erich Hausammann, Ingenieur HTL
- Architekturatelier Peter Gschwind, 4104 Therwil  
 Peter Gschwind, Architekt HTL
- Ingenieurbüro für Grünplanung Peter Kessler, 4132 MuttENZ  
 Peter Kessler, dipl. Ing. Landschaftsarchitekt BSLA  
 Pascal Greder, Landschaftsarchitekt HTL/FFP
- Mitarbeit: Jolanda Di Pietro, Landschaftsarchitektin HTL  
 Sigrid Herrmann, Landschaftsarchitektin HTL
- neo-rural** URTICA, Arbeitsgemeinschaft Naturgarten, 4055 Basel  
 Reto Möckli  
 Heiner Lenzin  
 Jost Schweizer
- PRUNNEN** Planungsgemeinschaft:
- Wolf Hunziker, Grünplanung, 4153 Reinach  
 Wolf Hunziker, Landschaftsarchitekt BSLA/SWB  
 Stephan Buddatsch, Landschaftsarchitekt, dipl. Ing.  
 Hans Graber, Landschaftsarchitekt  
 Urs Schöni / Dunja Wenzel
- Rapp Ingenieure + Planer, 4132 MuttENZ  
 Dieter Traub, dipl. Ingenieur ETH/SVI
- Schwörer + Partner, Architekten + Raumplaner, 4410 Liestal  
 Georges Schwörer, dipl. Architekt BSA/SIA  
 Peter Oplatek, dipl. Ing. Architekt

- AVANT GARDE**                   Stephan Mundwiler, Siedlungsplaner HTL, 4410 Liestal  
Bruno Bottlang, Siedlungsplaner HTL, 9000 St. Gallen
- Die Wasser**                   Architekturbüro Armin Bornhauser, 4132 Muttenz  
Armin Bornhauser, Arch. HTL  
Irene Wigger, Architektin
- Ingenieurbüro Paul Bornhauser AG, 4132 Muttenz  
Heinrich Brunner, Ing. HTL  
Martin Beck
- TRENDLINIE**               Patrick Egloff, dipl. Landschaftsarchitekt ISIE/SLPA, 4125 Riehen  
Vena Egloff
- Felix Keller, dipl. Bauing. ETH/SIA, 4132 Muttenz
- HAZWEIO**                   Matthias Geisinger, 4132 Muttenz
- VIS-A-VIS**                 Fahrni und Breitenfeld, Landschaftsarchitekten, 4052 Basel  
Beat Breitenfeld, Landschaftsarchitekt HTL  
Matthias Fahrni, Landschaftsarchitekt HTL
- M. Wetzel, dipl. Arch. ETH/SIA, 4147 Aesch  
Markus Wetzel, dipl. Architekt ETH/SIA  
Toni Brodbeck, Architekt ETH
- PIANO**                     Christian Stoll, Gärtner, 4142 Münchenstein  
Iren Strassmann, Stud. HTL Siedlungsplanerin, 4142 Münchenstein  
Balthasar Beck, Landschaftsarchitekt HTL, 8050 Zürich

## 9. Empfehlungen der Jury

Die Jury hat sich vergeblich bemüht, aus den verschiedenen Projekten eine zündende Idee, die auch ausführungsfähig ist, herauszudestillieren. Allzuviel bleibt bei vielen Projekten ungelöst. Die beiden erstprämiierten Projekte haben für eine Realisierung sehr unterschiedliche Ausgangslagen:

- Das Projekt "BIM..." knüpft am Bestehenden an, gibt sich bescheiden und anpassungsfähig, und respektiert die bereits eingeleiteten Massnahmen. Es ist deshalb für eine Realisierung unproblematisch. Hingegen ist die tragende Idee noch zu wenig ausformuliert.
- Die Idee des Projektes "MARKTPLATZ" ist offensichtlich. Hingegen muss erst noch bewiesen werden, dass sich die kritisierten Mängel alle beseitigen lassen, ohne dass die Idee dabei auf der Strecke bleibt.

Die Jury stellt einhellig fest, dass keines der beiden Projekte ausführungsfähig ist und empfiehlt deshalb dem Gemeinderat, die beiden Projekte

**"BIM..." und "MARKTPLATZ"**

unabhängig voneinander überarbeiten zu lassen und dafür einen Honorarbetrag festzusetzen.

Die Jury soll bis zum Abschluss der beantragten Ueberarbeitung der Projekte im Amte bleiben. Abschliessend beurteilt sie nochmals diese beiden Projekte und empfiehlt dann dem Gemeinderat aufgrund der Ergebnisse das weitere Vorgehen.

10. Unterschriften des Preisgerichtes

Theo Meyer



Urs Wiedmer



Christian Kropf



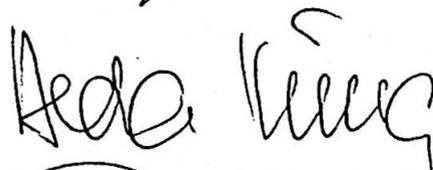
Annette Gut - Derron



Markus Glaser



Beda Küng



Daniel Reist



Fredri Gass



MuttENZ, 16. Oktober 1989/Ga

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Die Männer und Frauen in Weiss sammelten etwa 2,5 Tonnen Problemabfälle.

## Erster Oeko-Markt: Eine Lanze für die Umwelt

-on. - Der erste Muttener Oeko-Markt darf insgesamt als recht erfolgreich bewertet werden. Die Initianten haben ihr Ziel erreicht, die Bevölkerung für die Belange des Umweltschutzes zu sensibilisieren, über ökologische Zusammenhänge zu informieren, und umweltgerechten Produkten Zugang in das Sortiment des einen oder anderen Geschäftes zu verschaffen. Während des ganzen Tages herrschte reger Betrieb zwischen dem Leyaweg und dem Gemeindeplatz. Die einen kamen aus Überzeugung, andere «um zu sehen was hier geboten wird». Ob alle Skepsis gegenüber dem «grünen Zeug» - wie sich eine Marktbesucherin auszudrücken beliebte - ausgeräumt werden konnte, bleibt dahingestellt. Jedenfalls war die Stimmung gut zwischen dem Gehege mit den vier Bio-Mist produzierenden Eseln und der Sonderabfall-Sammelstelle, wo grosse Mengen Mist anderer Art abgeliefert wurden.

Erfreulicherweise wurde weitgehend darauf verzichtet, den dringend notwendigen Schutz unserer Umwelt zu einer Glaubensfrage zu machen - sachliche Information ist erfolgversprechender als missionarischer Eifer. Der interessierte Besucher konnte einen guten Überblick erhalten, was heute in Haus und Garten möglich ist um die Umwelt weniger zu belasten bzw. das Abfallvolumen zu reduzieren. Zwar wirkte manches hausbacken, nicht ausgereift - wohl nicht zuletzt eine Folge davon, dass sich die mächtigen Industrieunternehmen nur schwer für alternative Ideen gewinnen lassen. Ein typisches Beispiel hierfür scheinen die Solarmobile zu sein, die vorderhand noch eher an grosse Spielzeuge erinnern denn an leistungsfähige Verkehrsmittel. Auch Naturprodukte scheinen nur schwer den Zugang zu den Konsumenten zu finden: das biologische Gemüse - nicht sehr fotogen, dafür wahrscheinlich gesund - fand nicht eben reissenden Absatz, genau so wie die naturgefärbte Wolle.

Auf grosses Interesse stiessen die beiden Sektoren gesundes Bauen und zeitgemässe Ernährung. Hier wurde kompetent beraten und das Angebot war überzeugend. Regina Schibler verdient den Ehrentitel «Tofu-Fee», nicht nur weil sie die verschiedensten Zubereitungsarten dieses Gerichtes kennt, sondern weil sie es versteht, grössere Zusammenhänge der ordentlich aus den Fugen geratenen Ernährung der Weltbevölkerung aufzuzeigen und sachlich zu kommentieren. Nebenbei gesagt: Tofu, richtig zubereitet, schmeckt köstlich.

Alle Hände voll zu tun hatten die Männer und Frauen in Weiss an der Annahmestelle für Sonderabfälle auf dem Gemeindeplatz. Hier wurden Berge von Problemprodukten angeliefert, die einer Sonderbehandlung bedürfen. Auf einem Tisch stapelten sich Medikamentenpackungen, die mit Akribie sortiert wurden. Bereits um die Mittagszeit schätzte man, dass gegen Abend um die zwei Tonnen verschiedenster Stoffe aus dem Verkehr gezogen sein würden. Bei



Naturverbundenes Handwerk.



Bio-Mist: der Produzent und das Management. Gegen Mittag waren bereits an die fünfzig Säcke verkauft.

aller Genugtuung über diesen Sammelerfolg darf doch nicht übersehen werden, dass Heilmittel nicht in einem Abfallbehälter landen, sondern den Menschen Linderung oder Heilung bringen sollten. Zu bedenken wäre auch, dass diese Mittel erforscht, erprobt, produziert, gekauft und von irgendjemandem bezahlt wurden - wohl nicht in der Absicht, dass die Produkte eines Tages im Kehricht oder auf einer Deponie landen werden. - Peter Ringlele zeigte uns eine zur Sammelstelle gebrachte Flasche, deren undefinierbarer Inhalt in keinem Fall mit der Apfelsaft-Etikette übereinstimmte. Wie manche derartige «Bombe» mag wohl noch irgendwo in der Gemeinde aufbewahrt werden?

Ob auf diesen ersten Oeko-Markt weitere folgen werden, steht noch nicht fest. Denkbar wäre dies unter der Bedingung, dass die Organisation nicht von einer Handvoll Idealisten ehrenamtlich betreut werden muss. Warum nicht einen Oeko-Markt als integrierender Bestandteil des Frühjahrs- bzw. Herbstmarktes? Im Sinne der angestrebten Angebotsmischung wäre dies denkbar, und ein Areal für eine konzentrierte Anordnung der Stände dürfte sich finden lassen, vielleicht im Bereich des Kirchplatzes.



Das Auto der Zukunft?

## Ganz herzlichen Dank!

Nun ist er vorbei, der erste Oeko-Markt von Muttentz und man darf wohl sagen, es war ein voller Erfolg.

Das Ziel, den Umweltschutzgedanken einem breiten Publikum näher zu bringen, ist den Organisatoren wirklich gelungen. Von sämtlichen Ausstellern war zu erfahren, dass sie es mit kritischen, aber offenen Besuchern zu tun hatten, die an der Sache sehr interessiert waren. Auch von Seiten der Marktbesucher habe ich nur Positives gehört und vor allem die Giftsammelstelle ist auf grosse Begeisterung gestossen. Diese hat im Laufe des Tages gegen 2,5 Tonnen Sondermüll erhalten, was beweist, dass solche Sammelstellen einem riesigen Bedürfnis entsprechen.

Sicher war das herrliche Frühlingswetter ein entscheidender Faktor für diesen tollen Erfolg, doch möchte ich es nicht unterlassen, an dieser Stelle allen Helferinnen und Helfern, die an unserem Markt mitgeholfen haben, zu danken. Meinen 7 Mitstreiter/innen vom OK,

die manche Stunde aufgewendet und eine Superleistung vollbracht haben, den Mannen vom Werkhof, die einen freien Samstag opferten, der Jugendgruppe Feldreben, die die Natura-Beiz führte und die Stände mit aufstellten, den Betreiberinnen der Teestube im Pfarrhaus, den Leiter/innen des Kindereggens, allen Einzelkämpfern, die etwas für den Markt beitrugen, und natürlich den 17 Damen und Herren der Giftsammelstelle, die 7 Stunden lang den Abfall unserer hochentwickelten Gesellschaft einsammelten - ihnen allen möchte ich ganz herzlich danken.

Und last, but not least gilt mein Dank dem Gemeinderat sowie der Kirchengemeinde, die durch ihre finanziellen Unterstützungen und ihre grosszügigen und unbürokratischen Bewilligungsverfahren diesen Markt erst ermöglicht haben.

Ob es in Muttentz je wieder einen Oeko-Markt geben wird, weiss heute noch niemand - ganz ausschliessen jedenfalls möchte ich dies nicht.

Philipp Herzog  
Sozialarbeiter der ref. Kirchengemeinde



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

6. *Literatur*

- Hintermann K., Zur Kulturgeographie des oberen Baselbietes. QuF 7, Liestal 1966.  
 Meyer Tr., Müller G. und Suter P., Heimatkundliches von der Schafmat. SA BHBL 1943/  
 44. Liestal 1944.  
 Pümpin F., Ein Siedlungsplatz aus der Hügelgräber-Bronzezeit «Auf Egg» bei Wenslingen. Tät. ber. Nat. Ges. BL 10, Liestal 1936.  
 Schmidt E., Die Siedlungen des nordschweiz. Jura. Braunschweig 1909.  
 Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Landschaft 1963, 1964, 1965.  
 Stoeckle Fr., Die Entwicklung der basell. Waldwirtschaft 1899—1954. Arlesheim 1959.  
 Suter P., Kommentar zum Schweiz. Schulwandbilderwerk, Bild 60: Tafeljura. Zürich 1948.  
 Dasselbst weitere Literaturangaben.

## Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn

Von Alex Leupin

## I. Ursprung

In einem Artikel in der «Basellandschaftlichen Zeitung» vom 22. Oktober 1904 bezeichnet sich Dr. Carl Haga, Pratteln, als ersten Vertreter des Gedankens an eine *elektrische Strassenbahn Basel-Liestal*. Im Dezember 1898 setzte er sich mit der Maschinenfabrik Oerlikon in Verbindung, um gemeinsam mit ihr die zur Ausführung seiner Idee erforderlichen Studien zu machen. Diese Vorarbeiten waren schon beendet, als die Birseckbahn erst im Entstehen begriffen war (1900), haben aber damals bei den betroffenen Gemeinden eine sehr zurückhaltende Aufnahme gefunden:

«... sodass der Unterzeichnete (Haga) den Zeitpunkt noch nicht als den richtigen erkannte, um die Sache weiter zu betreiben und deshalb, günstigere Auspizien abwartend, die Weiterverfolgung seines Unternehmens vorderhand ruhen liess. Er setzte sich 1902 mit den Gemeinden Liestal, Frenkendorf, Pratteln und Muttenz in Verbindung, um zu sondieren, wie nun die Stimmung sein möchte. Später machte er sich an die Gemeindebehörden und die Baudirektion bzw. Regierung, um auch dort zu sondieren, ob sein Projekt Aussicht auf Unterstützung finden möchte, und als er die Stimmung dafür überall und allgemein günstig fand, veranlasste er am 26. März 1903 in der Brauerei Ziegelhof in Liestal die Gründung eines *Initiativ-Komitees* zur Errichtung einer elektrischen Strassenbahn Liestal-Basel.»

BZ v. 22. 10. 04

Dieses Komitee war zusammengesetzt aus zwei oder drei Vertretern der Gemeinderäte jeder einzelnen interessierten Gemeinde (oben genannt), dem Direktionssekretär der Maschinenfabrik Oerlikon und Dr. C. Haga, Pratteln. Die Maschinenfabrik Oerlikon begann hierauf, die Vorstudien und Berechnungen vollends auszuarbeiten und erhielt von den Gemeinden den Auftrag, nach Genehmigung der Vorarbeiten die Konzessionseingabe zu besorgen.

Die Jahrhundertwende war die Zeit, in der allorts die Vorortsbahnen gebaut wurden, einerseits als Tram- oder Strassenbahnbetriebe, andererseits als Ueberlandbahnen, wenn sie verkehrsgeographisch ein grösseres Einzugsgebiet erschlossen.

Vergleichsweise seien hier die Vorortsbahnen von Basel und ihre Entstehungszeiten genannt:

Birsigalbahn eröffnet am 28. September 1887 Basel - Oberwil,

11. Oktober 1888 bis Therwil und Flüh,

2. Juni 1905 Aufnahme des elektrischen Betriebes.

Birsfelden eröffnet am 10. Mai 1897 Basel - Birsfelden Dorf,  
heute Tram Nr. 3 BVB.

Birseckbahn eröffnet am 1. Oktober 1902 Basel - Arlesheim.

Allschwil eröffnet am 1. Juli 1905 Basel - Allschwil,  
heute Tram Nr. 6/9 BVB.

Trambahn Basel - Aesch eröffnet am 7. Dezember 1907 Basel - Reinach.

Das *Projekt des Initiativ-Komitees* (1903) sah die Bahnlinie 1. von St. Jakob über Schänzli kommend, oder 2. von Birsfelden kommend über Feldreben (Kreuzung SBB-Linie, damals noch kein Güterbahnhof) — Kriegacher zum Pt. 281 (LK, 1 : 25 000, Blatt Arlesheim) St. Jakobstrasse (Rennbahn) entlang der St. Jakobstrasse vor; beim Restaurant Wardeck (N-Dorftrand) die Einführung ins Dorf entlang der Hauptstrasse bis zur Kirche mit Ausgang beim Restaurant Rebstock, um in Richtung E bei der Lachmatt (seit 1963 Maschinenfabrik Ruegger & Co. AG «Mars») in die Hauptstrasse Basel-Liestal zu münden. Entlang der SBB-Linie führte sie zum Bahnhof Pratteln, bog Richtung S ins Dorf ab und zog sich am Fusse des Blözenhügels nach E ums Buholz und stieg auf eigenem Tracé das Hülftenbachtälchen nach Frenkendorf hinauf. In NE-Richtung gewann die Bahn, der Strasse folgend, die Talterrasse bei Pt. 307 (LK, 1 : 25 000, Blatt Sissach) und führte auf der Hauptstrasse nach Liestal bis zum Gitterli. Am 8. Oktober 1903 war das Projekt eingabebereit.

Kurz vorher hatten die *Elektrizitätswerke Alioth & Cie.* in aller Eile ein Tracé aufgenommen, ein Projekt ausgearbeitet und ein Konzessionsgesuch eingereicht. Geplant war eine direkte Linienführung auf eigenem Tracé, so dass wenig Kantonsstrassenterrain in Anspruch genommen werden musste. Muttenz und Pratteln wurden quer durchfahren; m. a. W. kreuzte die Bahn die Hauptstrasse in Muttenz N der Kirche (Baselgasse) und erreichte das Zentrum von Pratteln beim Schulhaus Grossmatt. Von hier führte sie zum Buholz, wandte sich nach S und weiter auf eigenem Tracé neben der SBB-Linie bis nördlich Hasenbühl, benützte die vorhandene Unterführung unter der Linie Basel-Olten und gewann die Hauptstrasse, der sie bis zum Endpunkt der Bahn beim Obern Tor folgte (Liestal).

Das erste Projekt hatte den Grundfehler, dass es alle in Betracht fallenden Ortschaften durchfahren und ausgiebig mit Haltestellen versehen wollte. Diesen Mangel vermied das zweite Projekt und rechnete mit einer Fahrzeit von nur 35 Minuten. Baselstadt aber opponierte gegen das zweite Projekt (Alioth), verweigerte die Einführung der Linie durch die St. Jakobstrasse auf den Aeschenplatz und verlangte eine Linienführung über Birsfelden.

1906 trat die *Birseckbahn* (seit 1902 in Betrieb) auf den Plan und offerierte den Bau eines Trams über Neuwelt bis Muttenz, eventuell bis Pratteln, im Anschluss an die bestehende Linie Basel-Neuwelt-Münchenstein-Arlesheim-Dornach.

Im April 1908 erhielt das Eidg. Eisenbahndepartement ein von *Ing. W. Hetzel* aus Basel eingereichtes Konzessionsgesuch für eine elektrische Trambahn von Birsfelden nach Rheinfeldern mit Abzweigung vom Augster Kraftwerk nach der Hülftenschanze zum Anschluss an die projektierte Trambahn Basel-Liestal. Die Gesamtlänge betrug 18 km.

Infolge mangelndem Bedürfnis, — die Siedlungen am Rheinufer lagen zu weit entfernt voneinander, Augst war nicht Vorort von Basel —, beantragte der Regierungsrat Baselland dem Eisenbahndepartement, das Projekt nicht zu konzessionieren.

Die *Birseckbahn* reichte 1909 ein zweites Konzessionsgesuch ein, das nun die Strecke bis Liestal führte.

Das Projekt des *St. Jakobskomitees* (1909) sah das Tracé von Basel (Aeschenplatz) über St. Jakob, Schänzli nach Muttenz, Pratteln, Hülften und weiter über Niederschöntal-Liestal-Lausen-Ittingen nach Sissach vor.

«die neue Bahn soll in möglichst gestreckter Linienführung die Centren der Ortschaften durchschneiden oder doch sehr nahe an dieselben heranzufahren, und unter rüchlicher Vermeidung aller Umwege das Innere der Stadt Basel erreichen.» (StAL)

Aus der Schwierigkeit zwischen den Varianten Liestal-Basel 1. — über St. Jakob und 2. — über Neuwelt ist der Vorschlag entstanden, den endlich der *Gemeinderat von Liestal* 1912 einreichte: Eine Ringbahn von Birsfelden über Schänzli nach Neuwelt.

Die Baudirektion Baselland fasste die verschiedenen Bestrebungen für den Bau einer Strassenbahn nach Liestal in einem Bericht an den Regierungsrat am 30. September 1912 zusammen. Wir entnehmen daraus, dass der letzte Vorschlag (1912) der Gemeinde Liestal von folgenden Gemeinden mitunterzeichnet war: Birsfelden, Bubendorf, Füllinsdorf, Hersberg, Lupsingen, Seltisberg, Ziefen; Buckten, Buus, Häfelfingen, Ittingen, Känerkinden, Nusshof, Rickenbach, Rothenfluh, Sissach, Thürnen, Wittinsburg, Zunzgen; Bennwil,

Bretzwil, Diegten, Eptingen, Langenbruck, Lauwil, Niederdorf, Oberdorf, Titterten, Waldenburg (StAL).

Demgegenüber stellen die Gemeinderäte von Münchenstein, Aesch, Reinach und Arlesheim das Gesuch, es möchte das Projekt der Birseckbahn konzessioniert werden.

Der Bericht erwähnt ferner, «dass die Frage der Strassenbahn Basel-Liestal für alle Zeiten erledigt ist, und dass dann die Konzessionierung der Teilstrecke Basel-Muttenz erfolgen würde...», falls eben dem Projekt Basel-Muttenz-Pratteln-Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal nicht zugestimmt würde.

## II. Entwicklung

### *St. Jakob-Muttenz*

Nach dem 1. Weltkrieg beschäftigte sich der Landrat von Baselland wieder intensiv mit der Frage der Ueberlandbahn und beauftragte den Regierungsrat, ein Aktionskomitee zu bestellen, das die Aufgabe hatte, den Finanzierungsausweis zu erbringen und die Vorarbeiten zur Gründung einer Aktiengesellschaft zu treffen. Dem Aktionskomitee gehörten an als Vertreter des Staates: Dr. Tanner, Finanzdirektion, Brodbeck, Baudirektion, G. Schneider, Ständerat, Dr. Veit, Landrat, A. Gisiger, Landrat. Vertreter der Gemeinden: Muttenz: J. Brüderlin, Gemeindepräsident, J. Eglin, Gemeinderat, R. Rüdlin, Landrat, Th. Gisin, Lehrer. Pratteln: A. Meyer, Landrat, M. Vogel, VSK-Angestellter. Frenkendorf: Fr. Häring, Landrat. Füllinsdorf: A. Lenzin, Landrat. Liestal: Dr. O. Stutz, Gemeindepräsident, Dr. K. Weber, Landrat, Sekretär (vom Regierungsrat gewählt): Dr. A. Wirth, Liestal.

Aus dem Prospekt (1919) des Aktionskomitees entnehmen wir, dass in den Dörfern Muttenz, Pratteln und Füllinsdorf der Wunsch nach einer Förderung des Lokalverkehrs und nach einer bequemen Verbindung mit Basel durch den Bau einer Nebenbahnlinie gross war, da diese Dörfer «ordentlich weit von den SBB-Stationen entfernt sind.»

Die projektierte Linie ist als erstes Teilstück eines künftigen kantonalen Kleinbahnnetzes gedacht gewesen. Um die Verwirklichung eines Kleinbahnnetzes zu ermöglichen, ist vom Volke anno 1908 das Gesetz betr. die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen angenommen worden. Als Fortsetzung dieser Stammlinie Basel-Liestal sah man Linien nach Reigoldswil, Langenbruck, Sissach-Eptingen-Läufelfingen und Rothenfluh vor.

«Das Tracé der Ueberlandbahn Basel-Liestal beginnt an der Kantonsgrenze bei St. Jakob. Aus dem Zentrum der Stadt Basel bis nach St. Jakob führt bereits eine doppelspurige Tramlinie, die so gebaut ist, dass eine Benützung derselben durch die Ueberlandbahn möglich ist.»

«Nach der Ueberbrückung der Birs durchschneidet die Bahn in ziemlich gerader Strecke das Gelände, kreuzt die Hauptstrasse in Muttenz, die Fortsetzung nach Pratteln erfolgt in beinahe gerader Linie. Das Tracé erreicht die Verbindungsstrasse zwischen Dorf und SBB-Station ungefähr 150 m S der Station und gewinnt mit leichter Steigung das Buholz, wo die Geleise der Bundesbahnlinie überbrückt werden. Nach dem Hüftengraben gelangt die Bahn an die Landstrasse Pratteln-Liestal, welcher sie auf eigenem Bahnkörper bis unmittelbar vor Liestal folgt. Als Endstation wäre die Gegend des Exerzierplatzes (Gitterli) in Aussicht genommen. Vorgesehen ist sodann, dass die Linie Basel-Muttenz mit der Birseckbahn verbunden wird und zwar von der Station Neuwelt der letzteren Bahn aus.»

### *Tram oder Ueberlandbahn?*

Für die ganze Stammlinie konnte nach Ansicht aller Sachverständigen nur der Ueberlandbahnbetrieb in Betracht fallen, d. h. ein von der Strasse möglichst freier und unabhängiger Bahnkörper und eine Linienführung, die bezüglich der Radienverhältnisse die grösste gesetzlich zulässige Fahrgeschwindigkeit aufwies (40—45 km/h) und eine möglichst kurze Reisedauer gewährleistete.

Für die Strecke Basel-Muttenz sollte aber auch der Trambetrieb eingeführt werden wie auf der Strecke Innerstadt-St. Jakob.

Die Bundesversammlung erteilte mit Bundesbeschluss vom 4. April 1914 dem Kanton Baselland zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze) nach Liestal mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt.

Die inzwischen eingetretenen kriegerischen Ereignisse erlaubten es jedoch der Regierung von Baselland nicht, die erforderlichen finanziellen und organisatorischen Vorbereitungen zu treffen. Deshalb wurde vorerst nur die Teilstrecke Basel-Muttenz in Angriff genommen.

### *Baukosten 1919*

- |   |               |
|---|---------------|
| a) berechnet von Ing. Braun, Abteilungschef der Bernischen Eisenbahndirektion, Bern |               |
| Bahnlänge 2,9 km, Geleiselänge 3,8 km   | Fr. 687 000.— |
| b) berechnet durch die Basler Strassenbahnen  | Fr. 828 000.— |

### *Muttenz-Pratteln*

Unmittelbar nach der Betriebseröffnung der Strecke Basel-Muttenz am 22. Januar 1921 begann der Verwaltungsrat der BUeB mit Vorarbeiten für die Weiterführung der Bahn. Aus finanziellen Gründen entschied man sich, von der Strecke Muttenz-Liestal nur wieder ein Teilstück bis Pratteln zu bauen.

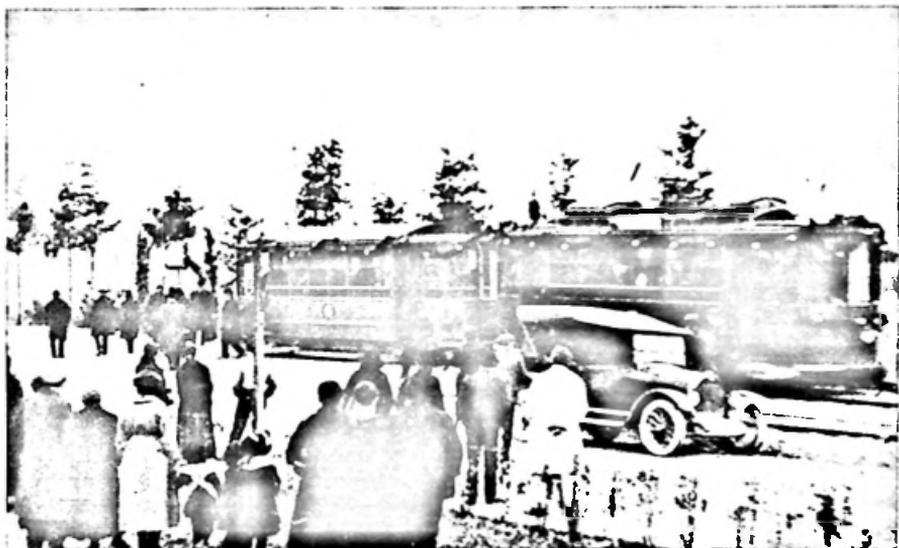


Bild 1. Eröffnung der BUeB im Freidorf, 1921

Der Bundesbeschluss vom 25. Juni 1921 erlaubte der BUeB, die zweite Sektion MuttENZ-Liestal und allenfalls MuttENZ-Neuwelt in zwei Teilen auszuführen, nämlich:

1. MuttENZ-Pratteln
2. Pratteln-Liestal und allenfalls MuttENZ-Neuwelt.

Die Gemeindeversammlung Pratteln vom 4. Mai 1921 genehmigte die Nord-Variante der Bahn, d. h. das Tracé lag näher an der SBB-Linie als ursprünglich vorgesehen. Nach der Kostenberechnung durch die Basler Strassenbahnen (heute BVB) erfolgte am 27. Mai die öffentliche Planaufgabe im Amtsblatt. Wie schon beim ersten Teilstück sollte der Unterbau der Strecke MuttENZ-Pratteln auch von Anfang an für Doppelspur gebaut werden, jedoch wurde vorläufig nur eine einspurige Geleiseanlage mit Ausweichgeleisen erstellt.

Am 19. Oktober 1922 war es endlich soweit: die Einweihungsfeier konnte stattfinden, und am 20. Oktober wurde der Betrieb bis Pratteln eröffnet. Im gleichen Jahr noch konnte auch schon das Areal der BUeB vermessen und die Katasterpläne mit Flächentabellen erstellt werden. Damit zwischen Friedhof Pratteln (heute stillgelegt, neuer Friedhof auf Blözen) und Buholz keine Bauten entstanden, die das zukünftige Tracé der Linie Pratteln-Liestal beeinträchtigen könnten, kaufte man 1922 das notwendige Land bis zum Buholz

im Expropriationsverfahren. Ein knappes halbes Jahr später wurde das zweite Geleise vom Freidorf bis Pratteln in Angriff genommen.

### *Baukosten*

Die eigentlichen Baukosten für die im Betrieb befindliche Strecke St. Jakob-Muttenz mit einer Länge von 2,9 km betragen Fr. 860 000.— (November 1921). Für die Strecke Muttenz-Pratteln mit einer Länge von 3,7 km hat die Direktion der Basler Strassenbahnen Fr. 758 000.— voranschlagt. Der Unterschied — längere Strecke und doch billiger — resultierte anfänglich aus der Tatsache, dass nur wenig Terrainveränderungen durchgeführt werden mussten. Wie sich später herausstellte, erforderte der Geleiseunterbau bei der Lachmatt und am Fusse des Wartensbergs aber umfangreiche Drainagearbeiten, da das sumpfige Gelände das Tracé gefährdete.

### *Pratteln-Liestal*

Wir entnehmen aus dem Schreiben vom 6. Januar 1923 der Finanzdirektion Baselland: «der Landrat beschliesst Rückstellung von Fr. 50 000.— statt Fr. 75 000.— für die Weiterführung der BUeB.»

Am 26. April 1926 wünschte die Gemeinde Pratteln eine Gratisabtretung des Bahnareals bis zum Buholz für die Erweiterung der Gartenstrasse. Diesem Wunsch wurde nicht entsprochen.

Es stellte sich heraus, dass das Projekt «Kittler» (urspr. Projekt Alioth bzw. Birseckbahn 2) billiger zu stehen kam, da es entlang der SBB eine kürzere Strecke aufwies als das Projekt «Flachsacker», welches die SBB beim Buholz kreuzen sollte und nach dem Hülfengraben der Hauptstrasse entlang nach Liestal führte. Nachdem die Linienführung bis Liestal bereinigt war, kam es 1927 zu polemischen Debatten wegen der Linienführung im Liestaler Stadt-rayon. Eine Variante sah die Endstation «im See», eine andere nach Durch-fahrung der Altstadt und des Oberen Tores auf der Südseite des Gitterli.

Da erschien am 28. März 1928 der Wunsch der Gemeinde Füllinsdorf, die Linie durch Niederschöntal und Fraumatt nach Liestal zu führen. Die Bau-direktion und die Gemeinde Liestal erhoben Einsprache gegen die Weiter-führung der BUeB. Nach einiger Ruhe auf das Für und Wider machte die Basler Strassenbahn einen Abänderungsvorschlag für die Neuordnung des Pachtverhältnisses. Daraufhin war der Ausschuss des Verwaltungsrates der BUeB der Meinung, dass dadurch die Frage der Weiterführung an sich erledigt war.

Einviertel Jahr später, am 17. Dezember 1937, fasste der Landrat auf Antrag des Regierungsrates folgenden Beschluss:

«Der Landrat, nach Anhörung der interessierten Gemeinden, nimmt vom Beschluss der Generalversammlung der Aktionäre der BUeB vom 2. Juli 1937, wonach vorläufig auf die Weiterführung der Linie von Pratteln nach Liestal verzichtet wird, in zustimmendem Sinne Kenntnis. Er gibt jedoch der Meinung Ausdruck, dass der Verzicht schon heute definitiv ausgesprochen werden könnte.» (StAL)

### III. Heutiger Stand

Alle Anstösser an das vorgesehene Tracé entlang der Gartenstrasse in Pratteln wollten im September 1957 das Land von der BUeB übernehmen. Die BVB als Pächter klärte daraufhin ab, ob das Land je noch einmal gebraucht werde. Am 1. April 1958 gelangte der Verwaltungsrat an den Gemeinderat Pratteln mit einem Kostenvoranschlag

- |                                       |               |
|---------------------------------------|---------------|
| a) betr. Weiterführung bis Buholz     | Fr. 780 000.— |
| b) betr. Weiterführung bis Zweiegasse | Fr. 525 000.— |



Bild 2. Tramzug 14 im Jahr 1966. Photo P. Dalcher

Am 7. Dezember 1960 stellte der Gemeinderat Pratteln der Gemeindeversammlung den Antrag auf Ablehnung der Weiterausbaubestrebungen bzw. Weiterführung der Ueberlandbahn bis zur Zweieggasse.

Der Antrag wurde denn auch angenommen, und somit die Weiterführung der Ueberlandbahn bis auf weiteres begraben.

Heute besitzt die BUeB das Land weiterhin, es soll vorläufig reserviert bleiben für einen eventuellen zukünftigen Verkehrsträger. Es zeigt sich immer dringender, dass das Problem des Pendlerverkehrs *regional* gelöst werden muss. Solange aber ein Vorschlag auf regionaler *interkantonal* Ebene fehlt, ist jeder Weiterausbau der öffentlichen Verkehrsmittel eine Fehlinvestition.

### Frequenz nach Personen 1958 und 1962

#### Verkehrszählung April / Mai 1962 von 17.00—19.00 Uhr

Bedeutung der Haltestellen, gemessen an der Zahl der Ein- und Aussteiger:

Rang	Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	Total
38	Pratteln	174	548	722
125	Salinenstrasse	49	163	212
173	Güterbahnhof	77	22	99
175	Pneufabrik	79	18	97
181	Waggonfabrik	76	9	85

Im Vergleich zu den Vororten gleicher Distanz zur Stadt Basel ist Pratteln an erster Stelle:

38	Pratteln			
56	Aesch	148	380	528
77	Reinach Dorf	84	310	394

Gegenüber den näher bei Basel liegenden Orten, die einen grösseren Pendlerverkehr haben, ist Pratteln an dritter Stelle:

16	Binningen	242	1097	1339
31	Muttenz	215	667	882
38	Pratteln	174	548	722
39	Allschwil	98	614	712
44	St. Jakob	411	280	691
55	Riehen Dorf	189	342	531
65	Birsfelden Hard	173	317	490
103	Gartenstadt (Münchenstein)	82	168	250

*Betrieb und Bahnunterhalt*

Die am 30. Mai 1965 vorgenommenen Fahrplanänderungen haben sich gut bewährt. Im Spätbetrieb und am Sonntagvormittag wurde das 10- und 30-Minutenintervall durch ein 12- bzw. 24-Minutenintervall ersetzt. Anno 1966 verkehrte täglich die folgende Anzahl Tramzüge zwischen Muttenz bzw. Pratteln und Basel:

nach	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag
Muttenz (12)	53 + 83 (14)	51 + 70 (14)	20 + 60 (14)
	= 136	= 121	= 80
Pratteln (14)	83	70	60

Im Vergleich mit andern Ueberlandstrecken der Basler Verkehrsbetriebe wird Pratteln sehr gut bedient:

Aesch (11)	78	72	61
Riehen (6)	167	139	116

Seit 17. Oktober 1966 fahren im Spätdienst auf der Linie 12 ebenfalls moderne Bs 4/4-Motorwagen mit B4-Anhängern, wie sie seit einigen Jahren schon auf der Linie 14 eingesetzt worden sind (Bild 2).

Die Linie Basel-Pratteln war früher bekannt als Rüttelstrecke. Seit nun aber der Unterbau sukzessive nachreguliert, gekrampt, verstärkt und sogar vollständig umgebaut worden ist, haben die Schleuderbewegungen aufgehört: die Fahrt ist ruhig und angenehm geworden. Allein in den beiden Jahren 1965 und 1966 sind 199 m Geleise durch schwere Schienen verstärkt, 1318 m Geleise vollständig inkl. Schotterunterlage umgebaut und 1825 m Geleise gekrampt worden. Dazu wurden 848 neue Holzschwellen und 1897 Betonschwellen eingebaut, 1800 m neue Fahrleitungen mit grösserem Querschnitt (107 mm<sup>2</sup>) wirken sich beim Einsatz von neuem Rollmaterial vorteilhaft aus. Am 8. März 1966 verkaufte die BUeB das Stationsgebäude in Muttenz an die PTT-Verwaltung.

*Rechnungsabschluss 1966*

Mit Einschluss des Gewinnvortrages 1965 von Fr. 33 128.75 ergibt die Gewinn- und Verlustrechnung einen Aktivsaldo von Fr. 70 335.05.

Zu bemerken wäre noch, dass die Bundessubvention von Fr. 103 700.— an die Baukosten der Strecke Muttenz-Pratteln in der Baurechnung von 1923 auf den einzelnen Rubriken in Abzug gebracht worden ist.

## Quellen:

StAL: Eisenbahnakten, Projekte, Pläne, Prospekte, Presseberichte

Gde.archiv Pratteln: Protokolle der Gde.versammlungen

BVB-Direktion: Zählungsergebnisse 1958/1963

Graphische Darstellung der Personenfrequenz

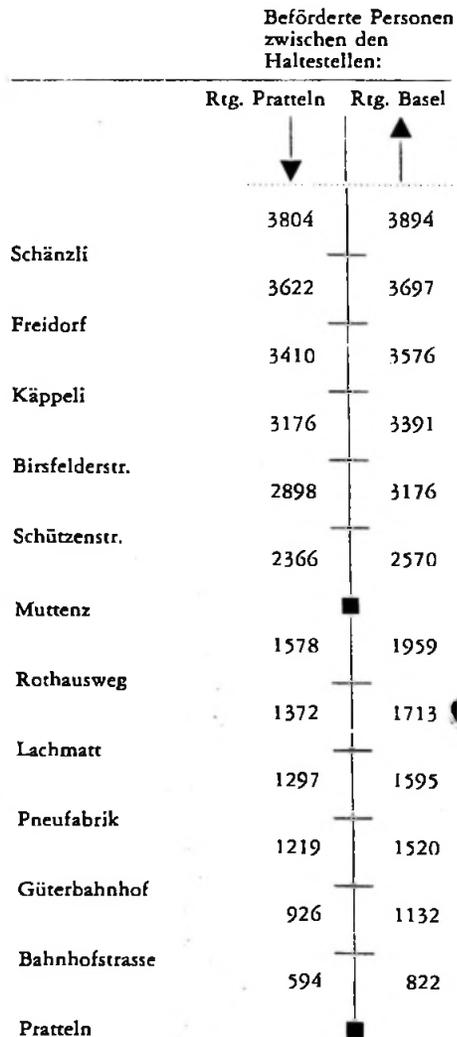
BUeB: Protokolle des Verwaltungsrates, Geschäftsberichte

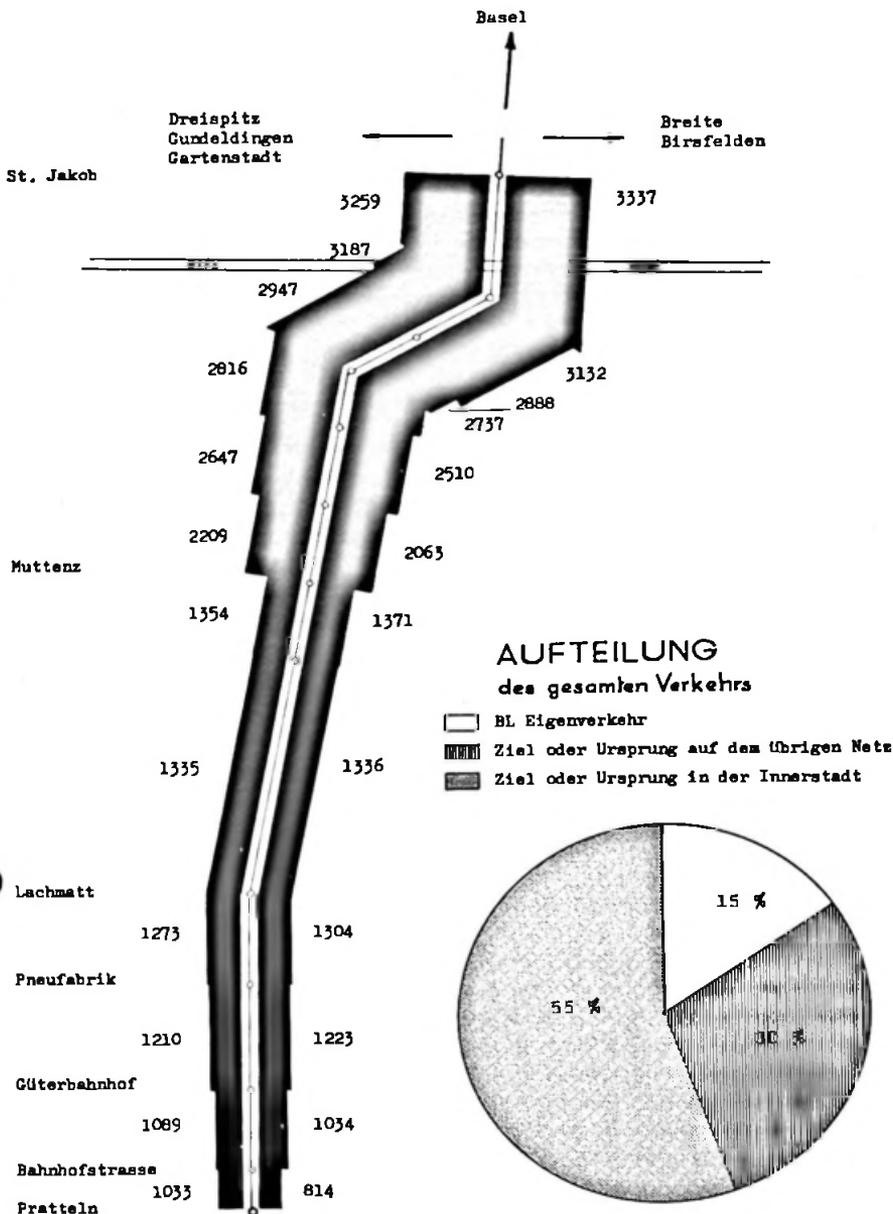
## Frequenzen BÜB (Personen)

Strichtag: 26. August 1965, 06.00—20.30 Uhr

Zählung durch Schüler der obern Klassen von Muttenz und Pratteln

Haltestelle	Rtg. Basel		Rtg. Pratteln	
	ein / aus	ein / aus	ein / aus	ein / aus
Schänzli	98/ 280	291/ 94		
Freidorf	109/ 321	240/119		
Käppeli	195/ 429	313/128		
Birsfelderstrasse	80/ 358	324/109		
Schützenstrasse	94/ 626	693/ 87		
<i>Muttenz</i>	221/1009	753/142		
Rothausweg	62/ 268	297/ 51		
Lachmatt	52/ 127	160/ 42		
Pneufabrik	17/ 95	102/ 27		
Güterbahnhof	9/ 302	406/ 18		
Bahnhofstrasse	0/ 332	312/ 2		
<i>Pratteln</i>	0/ 594	822/ 0		





# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Erhebungen über die RAD - RENNBAHN MuttENZ.

Mit Baubeginn im Monat März 1927 wurde die Rad-Rennbahn im Auftrage der Rad-Rennbahn AG. erstellt. Unter der Tribüne wurden 14 Umkleidekabinen mit WC - und Baderäumen, sowie den sonst noch benötigten Räumlichkeiten erstellt.

Zur Eröffnung am 15. Mai 1927 überschickte Dr. Fritz Ramstein dem Gemeinderat 7 Gratis-Eintrittskarten.

Die Gemeinde legte am 9. Sept. 1929 einen ~~Billetsteuer-Reglements~~entwurf vor, dieser wurde von der Gemeindeversammlung ~~genehmigt~~ *beschlossen*. Das Reglement trat auf den 1. Jan. 1930 in Kraft.

Der 1. Eintrag: Rennbahn 27. April 1930 Fr. 481.25

Der letzte Eintrag: Rennbahn 19. Mai 1930 Fr. 25.70 !!

Die Rad-Rennbahn AG. ging am 26. Februar 1934 in Konkurs.

Die Parzelle wurde von Willi Müller - Börlin für Fr. 19'200.-- ersteigert.

Der Abbruch der Rennbahn erfolgte im Jahre 1936

19. Juni 1985

Karl Tschudin O. Pol. Kpl.

*im pensioniert*

---

*Guss Karl Bischoff  
Tel. 61 21 92*

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Moderne Grünschnitzelfeuerungsanlage für das Hotel/Restaurant Waldhaus

Das Waldhaus, 1905 erbaut, steht seit 1911 im Eigentum der Bürgergemeinde der Stadt Basel. Dieses romantische Ausflugsziel im ebenfalls der Bürgergemeinde gehörenden Naherholungswald Hard bereitete der Eigentümerin indes nicht immer nur eitel Freude. Veraltete Betriebsstrukturen, fehlende Finanzen zu deren Behebung und als Folge davon immer wieder Schwierigkeiten mit Pächtern, verbunden mit grossen Umtrieben und Kosten, verursachten bis Ende der siebziger Jahre regelmässig jährliche Defizite. Während der Kriegsjahre 1940/41 musste der Betrieb gar vorübergehend eingestellt werden. 1969 brannte ein grosser Teil des Nebengebäudes nieder. Dieser Vorfall sowie die unbefriedigenden Zustände führten schliesslich zur Bildung einer parlamentarischen Spezialkommission, die sich intensiv mit der Problematik dieses «Sorgenkinds» der Bürgergemeinde auseinandersetzen hatte. Das Ergebnis jener Beratungen muss aus heutiger Sicht befremdlich anmuten. Für 6,5 Mio Franken sollte das heimelige «Waldschlösschen» durch einen flachen modernen Neubau mit Selbstbedienung ersetzt werden. Glücklicherweise verhinderten Finanzierungsprobleme, Baustopp und letztlich die Ablehnung des Baugesuches dieses Vorhaben.

Die eigentliche Wende zum heute gefreuten Betrieb trat 1979/80 anlässlich des letzten Pächterwechsels ein. Durch Einnahmen aus der Verpachtung einer nahen Kiesgrube standen zudem endlich Mittel für die dringend notwendigen betrieblichen Verbesserungen zur Verfügung. Für rund 0,5 Mio Franken wurden Küche, Restaurant und Hotelzimmer modernisiert. Als Ergebnis und nicht zuletzt dank der umsichtigen und engagierten Betriebsführung des Pächterhepaares Annelore und Gilbert Stähli-Berger können heute alle Investitionen angemessen verzinst und abgeschrieben werden.

Zur Wahrung des guten Rufes dieser Gaststätte bei Spaziergängern, Geschäftsleuten, Gesellschaften und Feinschmeckern waren jedoch weitere namhafte Geldmittel (1989–1990 ca. 2 Mio Franken) erforderlich, wobei an Anlagen, die sich zu Gunsten des Basler Erholungswaldes Hard auswirkten, namhafte Beiträge aus dem Anteil der Bürgergemeinde am Ertrag der Christoph Merian-Stiftung ausgerichtet wurden. So musste 1984 eine betriebseigene Kläranlage installiert werden. 1985–1987 wurden etappenweise die Parkplätze sowie die Besucherterrasse erneuert. 1988/89 erfolgte die energetische Sanierung des Hauptgebäudes, der Einbau einer leistungsfähigen Lüftungsanlage sowie eine umfassende Erneuerung des Bankettsaales.



Das Hotel-Restaurant Waldhaus: Vom Jugendstil-Schlössli zum modernen Gasthaus.



Die Dependance wurde nach einem Brand 1969 wieder aufgebaut.

Wulfenzer Anzeiger

28.3.1991

1'000.000  
1'000.000  
300.000  
200.000  
200.000  
200.000

Absatzmöglichkeiten für Schwachholzsortimente belasten die Forstrechnung der Bürgergemeinde in erheblicher Weise. Mit einem im Vergleich zur Holzrüstung minimalen Arbeitsaufwand kann nun ein Teil dieses Holzes zu Grünschnitzeln verarbeitet werden. Durch die Verrechnung der Einsparung an Heizölkosten resultiert, wenn auch kein Betriebsgewinn, so doch immerhin ein Deckungsbeitrag an die Betriebskosten der Forstverwaltung. Die Schnitzelvorräte aus dem Hardwald würden übrigens für eine nachhaltige Versorgung von weiteren 3-4 Anlagen gleicher Grössenordnung ausreichen.

**Technische Daten:**

Heizkessel: MVU 7/2-Modell 1990 (Hersteller Müller AG, Balsthal).  
Leistung: 90-120 kW, mit Laststufenregelung 30/60/100%.  
Schnitzelsilo: ca. 70 m<sup>3</sup>, eine Silofüllung ausreichend für eine 14tägige Versorgung bei -8°C.  
Verbrennungsregelung: Flammkontrol, zur Gewährleistung eines emissionsarmen Dauerbetriebs durch konstante Verbrennungsqualität bei variabler Leistung und wechselndem Brennstoffsortiment.  
Zur Überbrückung allfälliger Störungen und für die Warmwasseraufbereitung im Sommer wurde ein Ölkessel mit zwei Laststufen (85/125 kW) installiert, der sich bei Ausfall der Schnitzelheizung automatisch zuschaltet.

12-3154

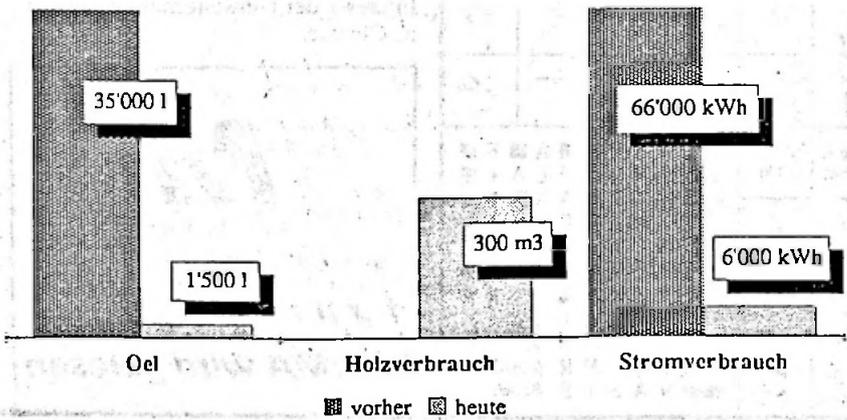
**Grünschnitzel-Feuerungsanlage**

Als eigentliche Pionierleistung darf der Ersatz der veralteten Ölheizungsanlage durch eine moderne Grünschnitzel-feuerungszentrale bezeichnet werden, die anfangs dieses Jahres in Betrieb genommen werden konnte. Obschon mehr als doppelt so teuer wie lediglich ein Ersatz der alten Heizung, liess sich der Bürgergemeinderat bei der Bewilligung der erforderlichen Mittel (Fr. 532'000.-) vom «Waldnutzen» einer solchen Anlage leiten. Das waldschadenbedingte grosse Überangebot an Brennholz einerseits, sowie die hohen Rüstkosten und die schlechten

2'000.000  
1'000.000  
1'200.000  
1'800.000  
1'000.000  
1'500.000

12-3151

**Veränderung des Energieverbrauchs Hotel Restaurant Waldhaus**



5'000.000  
20'000.000  
5'000.000  
2'700.000  
4'000.000  
5'000.000  
1'100.000  
1'000.000  
5'500.000  
1'800.000

12-3150

Instandstellung der Luwasakulturen

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Hans Cappus:

Der Wohnungsbau im Kantonalen Baselbiet 1950-1960

Basel 1963

S. 64

Entwicklung der Bodenpreise in der Bauzone in  $\text{fr./m}^2$  (inkl. Grunderwerbsteuer)

1955 56 57 58 59 60

Werkanz 31.25 33.30 36.25 43.70 57.7 93.30

1960 = Höchst der 6 Geme mit über 10 000 E - Vorwahl

5.15. Bzfelder weist die grösste Erhöhung auf, gefolgt von Werkanz  
mit Bingen. Je früher eine Gem. zum Vorwahlgebiet des  
Stadt Basel gehörte, desto bedeutender war die Erhöhung  
des Bodenwertes, da die Landbesitzer in diesen Geme.  
stets gewerz- waren.

SIABl Basel Pro 199

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Grundsteinlegung für das neue Feuerwehrdepot der Hafenfeuerwehr

Der im Jahre 1962 gegründeten Genossenschaft für Betriebs- und Werkschutz in den basellandschaftlichen Rheinhäfen, welcher heute 47 Hafensiedler als Mitglieder angehören, obliegt gemäss Statuten der gemeinsame Werkschutz zur Verhütung und erster Bekämpfung von Feuerausbrüchen und Explosionen durch eine Werkfeuerwehr, besser bekannt unter dem Namen Hafenfeuerwehr.

Die Unterbringung der Löschfahrzeuge und der Mannschaft erfolgt seit 1968 in den Garagen einer Tankanlage, was den gestiegenen Anforderungen an die Einsatzbereitschaft nicht mehr genügen konnte. Dabei sind der hohe Stellenwert und die Bedeutung für die im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben der Hafenfeuerwehr zu berücksichtigen, lagern doch gemäss Risikoanalyse 90% der Gefahrgüter des Kantons Basel-Landschaft in den Rheinhäfen. Es war deshalb notwendig, dass sich die Genossenschaft nach einem neuen Standort zur Erstellung eines modernen Feuerwehrdepots umsah.

Nach Verhandlungen zwischen Kanton, Hafenverwaltung, Birs Umschlags- & Lager AG und der Genossenschaft kam im Frühjahr 1991 die Lösung zustande, dass sich die Birs bereit erklärte, der Genossenschaft auf ihrem Baurechtsareal eine Unterbaurechtsparzelle von 1500 m<sup>2</sup> an der Langenhagstrasse

zur Erstellung des Feuerwehrdepots zu überlassen. Ebenso konnte der Genossenschaft, unter Berücksichtigung der Bedeutung der Hafenfeuerwehr im Rahmen der Sicherheitsmassnahmen in den basellandschaftlichen Rheinhäfen seitens des Kantons ein günstiger Baurechtszins eingeräumt werden.

Dank der speditiven Behandlung der Baueingabe durch die Behörden lag am 8. November 1991 die Baubewilligung vor, so dass am 6. Januar 1992 mit den Aushubarbeiten begonnen werden konnte.

### *Raumprogramm*

- Einstellhalle mit Waschraum für 5 Fahrzeuge.
- Schlauchwaschanlage, Atemschutzraum und Werkstatt.
- Mannschaftsgarderoben für 60 Mann, Douchen und Toiletten.
- Theoriesaal, Büro des Kommandanten und Funkzentrale im 1. OG.
- Räume für Archiv, Heizung & Elektroanlage im Keller.
- Parkplätze für 20 PW.

Die Baukosten belaufen sich auf 2,878 Millionen Franken, an die der Genossenschaft Beiträge seitens des Kantons und der Basellandschaftlichen Gebäudevversicherung gewährt werden. Mit der Fertigstellung des Feuerwehrdepots wird per September 1992 gerechnet.

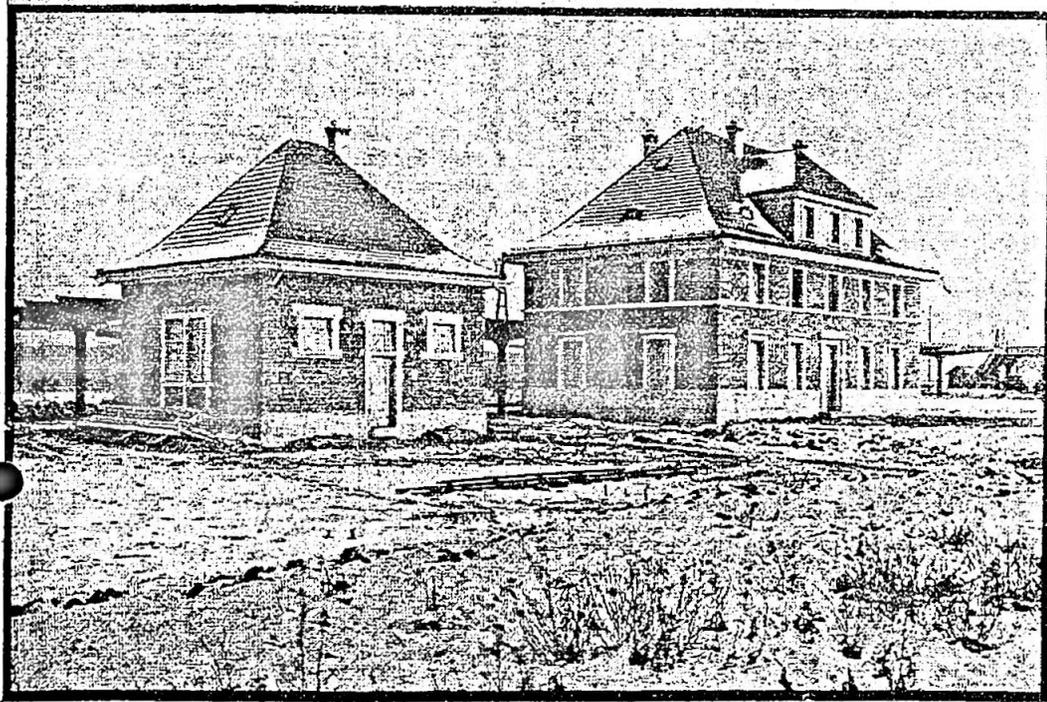
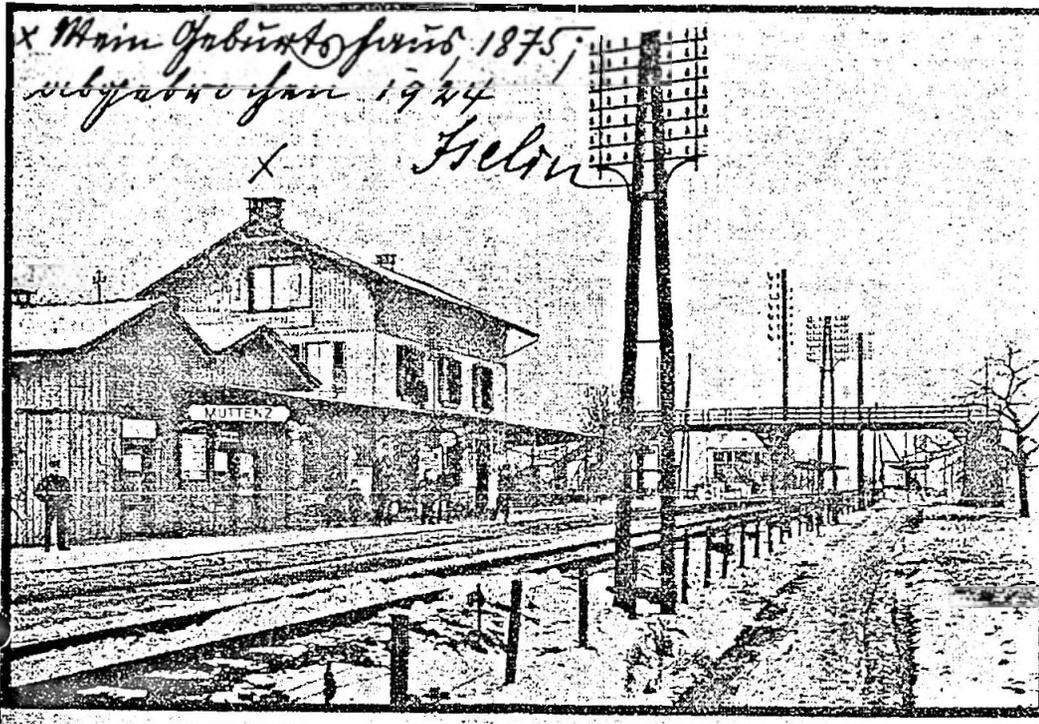
Multenzer Anzeiger 21.2.1992

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Der Umbau des Stationsgebäudes Muttens.

Johannes Iselin  
1875 - 1945



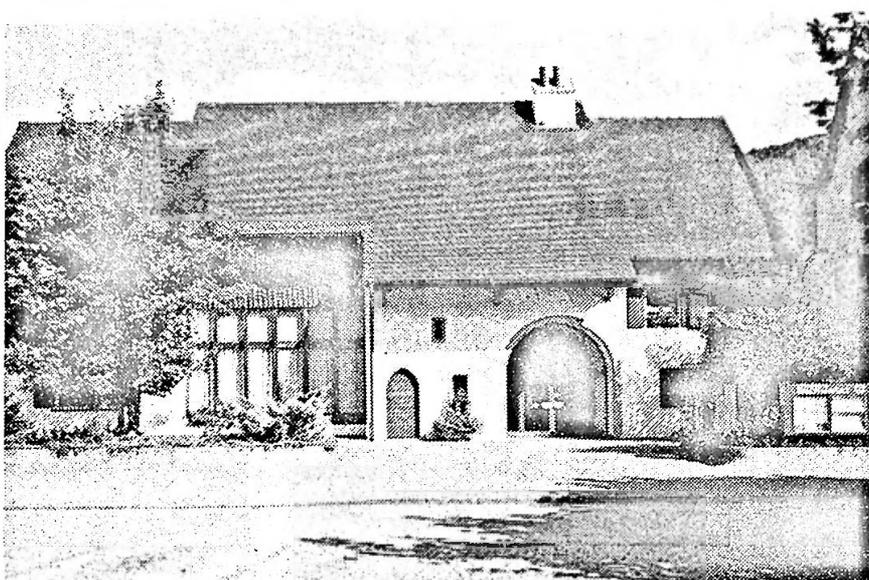
Wahrscheinlich  
Januar 1927

Die alte Station Muttens wurde 1856 erstellt. Sie war, wie die Bahnhöfe von Schöndal und Laufen, von der Centralbahnverwaltung jedoch nur als Haltestelle gedacht und erfuhr deshalb keinen nennenswerten Ausbau. In Zusammenhang mit der Erstellung des Rangierbahnhofs Muttenszerfeld, dessen Gleisanlagen sich von St. Jakob bis nach Pratteln erstrecken werden, muß die Station Muttens verlegt werden. Wo das Stationsgebäude heute steht, werden sich künftig Industriegeleise befinden. Für den Personenverkehr hätte allerdings das heutige Aufnahmegebäude noch auf Jahre hinaus genügt; die Frequenz des Reisendenverkehrs in Muttens ist nämlich nach der Eröffnung der Ueberlandbahn Basel-Pratteln um 75 Prozent zurückgegangen. Eine Erweiterung der Station hätte aber auch ohne den Bau

des Rangierbahnhofs Muttenszerfeld der wachsende Güterverkehr bedingt. Die neue Station Muttens, die etwas westlich von der alten Anlage erstellt worden ist, hat einen modernen Ausbau erfahren. Die Niveauübergänge von Straße und Eisenbahn, deren Schwachung kostspielig ist und den Verkehr außerordentlich hemmen, sind verschwunden; die neue Station ist mit Perronunterführungen ausgestattet worden. Trotzdem das neue Stationsgebäude in Muttens der Vollendung entgegengeht, wird der alte Bahnhof nicht schon in den nächsten Wochen verschwinden. Die Inbetriebnahme der neuen Station ist vom Bau des Rangierbahnhofs abhängig. Sie wird so erst im Herbst dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Das vertraute Bankgebäude an der Hauptstrasse 16/18.

## Die Schweizerische Kreditanstalt Muttenz feiert Geburtstag

-on. – Am 1. Oktober 1975 eröffnete die Schweizerische Kreditanstalt in Muttenz ihre fünfte Niederlassung im Kanton. Dem Ereignis kam damals besondere Bedeutung zu, konnte doch durch die Renovierung des Doppelbauernhauses Hauptstrasse 16/18, im Jahr des Heimatschutzes ein nicht zu unterschätzender Beitrag zur Dorfkernsanierung geleistet werden. Die Schweizerische Kreditanstalt, die damals immerhin 2,5 Millionen Franken für den Umbau aufgewendet hatte, trug auch ihren Teil zur Belebung der historischen Bausubstanz bei.

Das von Architekt R. G. Otto umgebaute Bankgebäude ist inzwischen zum vertrauten Anblick geworden, genauso wie die grosszügige Schalterhalle mit der Galerie. Diese hat in den vergangenen Jahren vielen Ausstellungen als origineller Ausstellungsraum gedient und bei den sprichwörtlichen Vernissagen jeweils die Belastungsprobe bestanden. Heute, da die Kreditanstalt in Muttenz ihr erstes rundes Jubiläum feiert, sei an die Verdienste des in Basel den Ruhestand geniessenden früheren Muttenzer Gemeinderat Paul Müller-Pfaff erinnert. Zu seinen beruflichen Obliegenheiten bei der SKA gehörte, geeignete Liegenschaften für die Niederlassungen zu finden und den Bau bis zur schlüsselfertigen Übergabe zu betreuen. Er hatte wesentlichen Anteil, dass 1971 ein Baurechtsvertrag zwischen der Gemeinde Muttenz und der Kreditanstalt Basel für das Doppelbauernhaus Hauptstrasse 16/18 abgeschlossen werden konnte.

1975 waren die Räumlichkeiten der Bank für das Geschäftsvolumen noch eine Nummer zu gross. Inzwischen hat sich die Zahl der Mitarbeiter von fünf auf zehn verdoppelt und die räumlichen Reserven waren hoch willkommen. Diese Expansion beweist, dass der Entscheid der Bank, in der Agglomeration Basel Zweigstellen zu eröffnen, richtig

war. Sie zeigt aber auch, dass die Niederlassungsleiter, zuerst René Ramstein und heute Andreas von Burg, mit ihrem Team gut gearbeitet haben.

Die Schweizerische Kreditanstalt Muttenz hat zweifellos den erwarteten Beitrag zum Erhalt und zur Belebung des Dorfkerns geleistet. Sie ist aber auch immer wieder als Mäzen (heute müsste man sagen Sponsor) in Erscheinung getreten, beispielsweise durch die Förderung ortsansässiger Künstler, durch Unterstützung der Muttenzer Fasnacht, der Ortsvereine und verschiedener Institutionen. So hat die SKA durch ihre Jubiläumsspende zur Verwirklichung des Pfadi-Hauses Herzberg beigetragen.

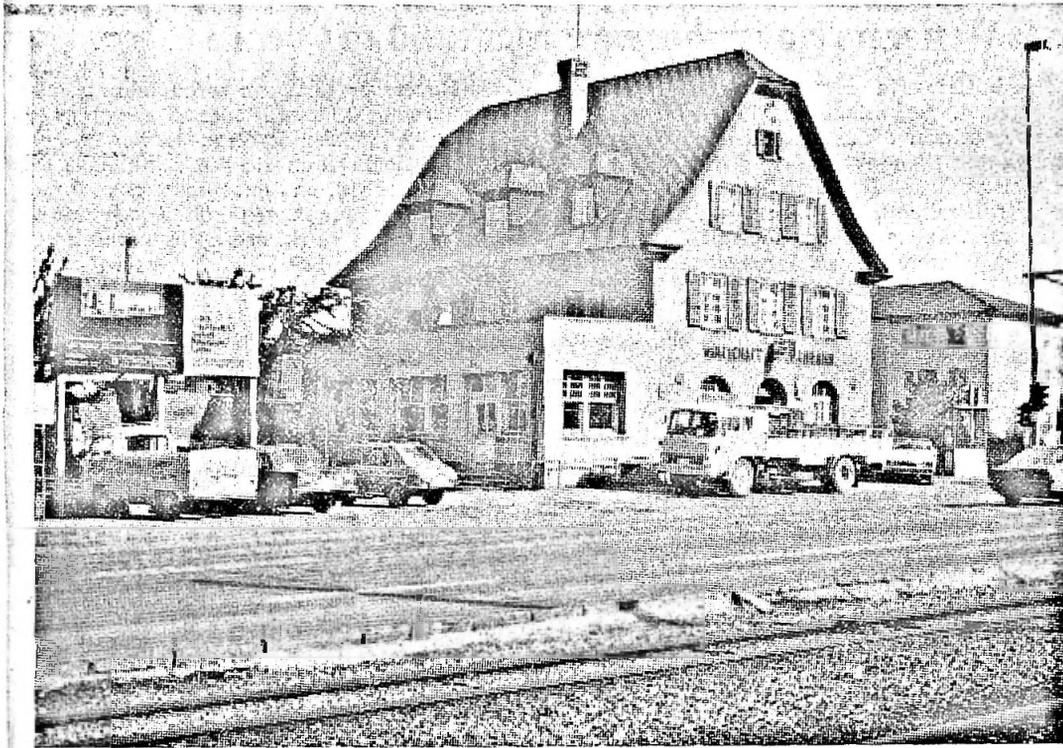
### Am nächsten Mittwoch Jubiläumstag

Mit zehn Jahren ist die SKA Muttenz wohl noch zu jung für eine rauschende Jubiläumsfeier. Der Geburtstag soll am nächsten Mittwoch, 16. Oktober, vor der Bank gefeiert werden, wozu alle grossen und kleinen Muttenzer eingeladen sind. Für die Kinder wird ein Ballonwettfliegen veranstaltet. Schöne Preise winken jenen, deren Ballon am weitesten fliegt. Für gross und klein wird ein Zvieri bereitstehen, bei welchem die Muttenzer Pfadi tatkräftig mithelfen werden. Ein ganz grosser «Renner» dürfte der farbige Poster mit einer Luftaufnahme von Muttenz werden, der an alle Interessenten verschenkt wird. Wer den Gutschein für den Poster am 16. Oktober bei der SKA Muttenz abgibt, hat zudem die Chance, ein Goldvreneli zu gewinnen. Die Verlosung der 10 Goldvreneli findet am 25. Oktober 1985 anlässlich der Vernissage der nächsten Ausstellung mit Strumpfbildern von Maria Haas statt.

Das ganze SKA-Team freut sich auf den Geburtstag am 16. Oktober und lädt alle Muttenzerinnen und Muttenzer, gross und klein, herzlich dazu ein.

# MUMU Objekt beginnt

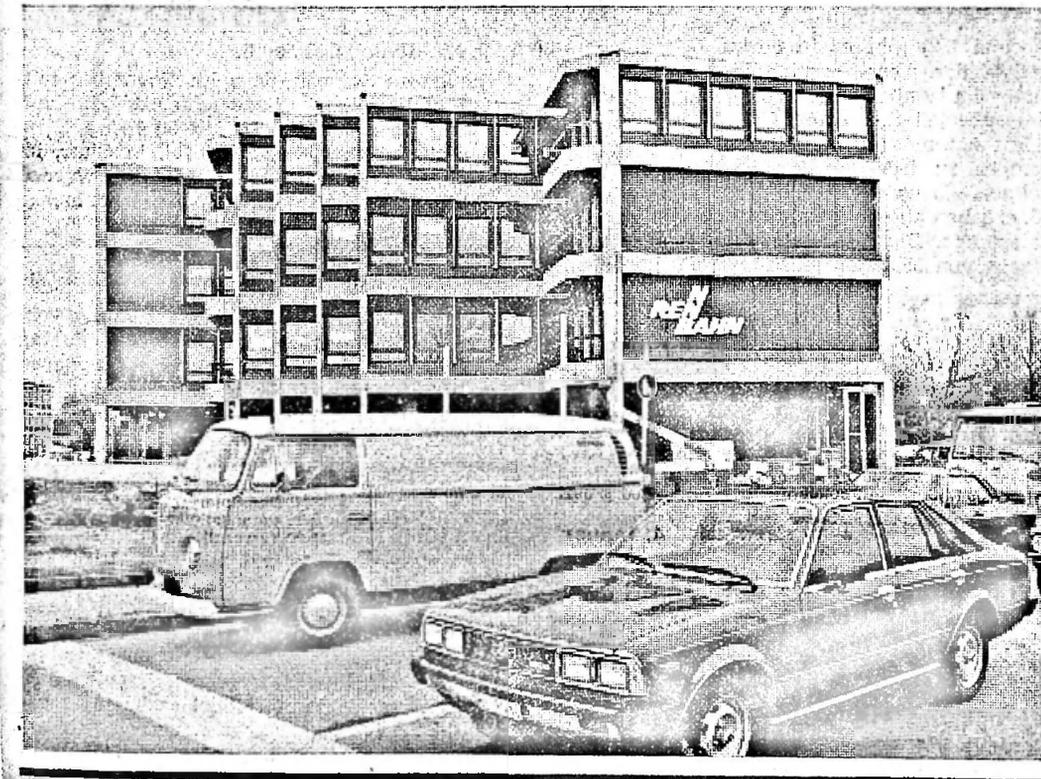
Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



### Neubaukomplex «Rennbahn» in Muttenz bald bezugsbereit

bz. Rund eineinhalb Jahre nach Baubeginn sind an der St.-Jakob-Strasse in Muttenz die Arbeiten am Neubaukomplex «Rennbahn» in die Endphase getreten. In wenigen Wochen sind die im Neubau untergebrachten Büros, Praxisräume, Läden und wenig später dann auch ein Restaurant bezugsbereit. Bereits die alte Gaststätte, die im Frühjahr 1979 abgerissen wurde (Bild oben), erinnerte an die alte, legendäre Holzrennbahn, auf der in den dreissiger Jahren unter freiem Himmel internationale Radrennen durchgeführt wurden.

Fotos Urs Zimmer und wbz



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Schnep Cam mit Küchle, Brücke ... Back  
Geschenk von Max Vogt, Kanzlist

Herr Hans Bandli

in den Weggcheiden 3

4132 MuttENZ.

Kommentar 4.1

# Rössli MuttENZ

Geeignete Lokalitäten für  
Hochzeiten und Vereins-  
anlässe.

Grils unsere Spezialitäten.

P. REIZE



Restaurant zur

## RÖMERBURG

Beliebter Ausflugsort      Tel. 9 34 24  
MUTTENZ

Schöner, idyllischer Ausflugsort Basels auf halber Höhe des Warthenbergs unterhalb der neu renov. Ruinen. Schöne Autozufahrt von MuttENZ und Pratteln. Tramhaltestelle Rothausweg. Herrliche Fernsicht von den Gartenterrassen aus. Gute Küche und Keller. Eigene Patisserie.

Familie Minder-Bell, Besitzer

*Geöffnet von fern nach Mittag*

## Lokal-Fahrplan

Basel - MuttENZ - Pratteln - Basel

Gültig ab 12. Mai 1943 bis auf weiteres

### EDMUND JOURDAN

MUTTENZ      Baugeschäft

Telephon 93011

Bauarbeiten jeder Art

Basel - Muttentz - Pratteln

Table with 30 columns and 11 rows showing train schedules for Basel - Muttentz - Pratteln. Includes stations like Marktplatz, Barfüsserplatz, Aeschenplatz, St. Albanring, St. Jakob, Freidorf, Muttentz, Lachmatt, and Pratteln.

An Werktagen

\* = Nur Montag - Freitag

• = Nur an Samstagen

Table with 30 columns and 11 rows showing train schedules for An Werktagen. Includes stations like Marktplatz, Barfüsserplatz, Aeschenplatz, St. Albanring, St. Jakob, Freidorf, Muttentz, Lachmatt, and Pratteln.

Advertisement for Willh. Leu Elektrische Anlagen Muttentz, featuring contact information: Telephone No. 9 33 00.

Pratteln - Muttentz - Basel

Table with 30 columns and 11 rows showing train schedules for Pratteln - Muttentz - Basel. Includes stations like Pratteln, Lachmatt, Muttentz, Freidorf, St. Jakob, St. Albanring, Aeschenplatz, Barfüsserplatz, and Schifflände.

Table with 30 columns and 11 rows showing train schedules for Pratteln - Muttentz - Basel. Includes stations like Pratteln, Lachmatt, Muttentz, Freidorf, St. Jakob, St. Albanring, Aeschenplatz, Barfüsserplatz, and Schifflände.

Advertisement for Buchdruckerei Hans Bühler, Pratteln, featuring contact information: Telephone 6 00 08.

Basel - MuttENZ - Pratteln

An Sonn- und Feiertagen

Table with 30 columns and 10 rows showing prices for various locations: Marktplatz, Barfüsserplatz, Aeschenplatz, St. Albanring, St. Jakob, Freidorf, MuttENZ, Lachmatt, Pratteln.

Table with 30 columns and 10 rows showing prices for various locations: Marktplatz, Barfüsserplatz, Aeschenplatz, St. Albanring, St. Jakob, Freidorf, MuttENZ, Lachmatt, Pratteln.

Das lohnende Ausflugsziel mit Rundgang über Egli Graben. Höfl. empfiehlt sich: Fam. Jauslin-Gerster. Rest. zum Egli Graben.

Pratteln - MuttENZ - Basel

Table with 30 columns and 10 rows showing prices for various locations: Pratteln, Lachmatt, MuttENZ, Freidorf, St. Jakob, St. Albanring, Aeschenplatz, Barfüsserplatz, Schifflande.

Table with 30 columns and 10 rows showing prices for various locations: Pratteln, Lachmatt, MuttENZ, Freidorf, St. Jakob, St. Albanring, Aeschenplatz, Barfüsserplatz, Schifflande.

Buchdruckerei Hans Bühler Pratteln. Telephone 600 08.

## Basel-Pratteln (alle Züge)

Basel . . . ab	4.44	w5.11	6.00	6.07	6.52	:7.25	7.30	8.03	:8.44	9.04	9.39	10.05	10.22	11.16	w12.12
MuttENZ . . „	4.51	5.17	6.06	6.13	6.58		7.36	8.09		9.12	9.46	10.11	10.29	11.23	12.18
Pratteln . an	4.55	w5.21	6.10	6.17	7.02	:7.33	7.39	8.13	:8.52	9.17	9.51	10.15	10.33	11.27	w12.21

Basel . . . ab	12.16	13.28	:13.46	13.53	14.59	g15.22	w16.15	16.19	17.16	17.36	w18.14	18.20	18.57
MuttENZ . . „	12.22	13.34		14.00	15.05	15.28	16.21	16.25	17.22	17.42	18.21	18.26	19.04
Pratteln . an	12.25	13.38	:13.54	14.04	15.09	g15.33	w16.25	16.29	17.26	17.46	w18.25	18.30	19.08

## Pratteln-Basel (alle Züge)

Basel . . . ab	P2	P3	P1a	P3	P3	P2
MuttENZ . . „	19.24	19.40	21.00	21.05	23.29	23.34
Pratteln . an	19.30	19.47	21.06	21.11	23.35	23.41

Pratteln . an	19.34	19.52	21.10	21.15	23.39	23.45
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Pratteln . ab	P2	P1	P2	P1	P1	P2	P1	P1	P2	P2	P1	P2	P2	P2	P1
MuttENZ . . „	w5.48	w5.56	c6.31	6.47	w7.18	7.24	8.47	:8.55	8.59	9.32	10.02	10.10	10.57	11.45	12.20
Basel . . . an	5.53	6.01	6.36	6.52	7.23	7.29	8.52		9.37	10.07		11.02	11.50	12.25	

Basel . . . an	w5.59	w6.07	c6.42	6.58	w7.30	7.35	8.58	:9.04	9.09	9.44	10.13	10.19	11.09	11.56	12.32
----------------	-------	-------	-------	------	-------	------	------	-------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------

Pratteln . ab	P1	P2	P1	P2	P1	P1	P2	P2	P1	P1	P2	P1	P2
MuttENZ . . „	w13.34	13.40	14.00	15.11	15.35	17.25	17.30	18.31	18.41	:19.06	19.28	19.52	20.29
Basel . . . an	13.39	13.45	14.05	15.16	15.40	17.30	17.35	18.37	18.46		19.34	19.57	20.34

Basel . . . an	w13.45	13.51	14.11	15.22	15.46	17.36	17.42	18.43	18.52	:19.16	19.40	20.04	20.40
----------------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------

Pratteln . ab	P1	P1	P1	P2	P2	P1	c
MuttENZ . . „	20.35	21.08	21.34	22.03	22.48	23.35	Werktags, ausgenommen am 14. Juni 1943.
Basel . . . an	20.40	21.13	21.39	22.08	22.53	23.40	f An Sonntagen vom 4. VII bis 5. IX.

Basel . . . an	20.47	21.20	21.45	22.14	22.59	23.47	g Sonn- und Feiertags, sowie am 14. VI.
----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---

							w Werktags
--	--	--	--	--	--	--	------------

## Pratteln ab, Richtung Olten:

### Abfahrt Perron 2.

w5.22, 6.12, :7.34, a7.40, 8.14, 10.18, 11.28  
 we12.22, 13.41, 15.12, 16.30, 17.48 18.33  
 19.37, 21.11, 23.46.

## Pratteln ab, Richtung Stein:

### Abfahrt Perron 3.

4.56, 6.18, 7.04, :8.53, 9.18, b9.53, 10.35  
 12.26, :13.55, 14.07, d15.36, w16.26, 17.28  
 w18.26, 19.10, 19.55, 21.17 23.40.

### Zeichenerklärung:

- a Nur bis Tecknau.
- b Nur bis Rheinfelden,
- P = Perron.

- d An Sonn- u. allg. Feiertagen, sowie am 14. VI.
- e Nur bis Celterkinden,
- w Nur an Werktagen.
- : Zuschlagspflichtiger Schnellzug.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Bei Brunners an der Baselstrasse 32 wird seit 50 Jahren Most gepresst

-on. - «Landwirt und Kundenmosterei» steht im Telefonbuch als Berufsbezeichnung hinter dem Namen Brunner-Brändli Fritz, Baselstrasse 32, MuttENZ. Die Landwirtschaft hat der geschätzte und beliebte frühere Gemeindepräsident mittlerweile wesentlich reduziert. Die Kundenmosterei hingegen betreibt er nach wie vor. Von Ende August bis gegen Weihnachten steht die Mostpresse in Betrieb, und dies seit nunmehr 50 Jahren.

Vater Fritz Brunner hat immer Most für den Eigenbedarf gepresst. 1946 schaffte er eine Presse an, um seinen Bauernbetrieb um die Abteilung «Kun-

denmosterei» zu erweitern. Früher, so weiss Fritz Brunner zu berichten, hatten die meisten MuttENZer Einwohner Obstbäume im Garten und Mostfässer im Keller. Entsprechend gross war der Kundenkreis für die Kundenmosterei. Heute deckt Fritz Brunner mit seiner Dienstleistung die ganze Region ab – der Kundenkreis ist gross geblieben, hat sich jedoch entsprechend verändert. Da die Kundschaft möglichst frischen Most geniessen will, wird das anfallende Obst in kleineren Raten zur Presse gebracht, so dass die Mosterei von Fritz Brunner über Monate ausgelastet ist.



So kann man Fritz Brunner tagtäglich bei der Arbeit sehen.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Das "Milchhüsl".

Aus der Jubiläumsschrift der Milchgenossenschaft MuttENZ aus <sup>2000</sup> Anlass ihres 50-jährigen Bestehens, im Jahr 1960 kann entnommen werden, dass es anfänglich mit dem Milchsammler einige Schwierigkeiten gegeben hat. Nähere Einzelheiten aber fehlen. Aus den Erinnerungen meiner Frau, <sup>deren</sup> ihr Vater Wilhelm Haller-Rudin war der erste Milchsammler, <sup>1908</sup> versuche ich diesen Schleier etwas zu lüften. Als später das Rad der Zeit etwas zurück gedreht wurde, sind mir noch einige weitere Einzelheiten zur Kenntnis gelangt. Mein nachmaliger Schwiegervater hat das Amt des Milchsammlers von 1910 bis 31. August 1918 ausgeübt.

" Die erwähnten Schwierigkeiten hatten vielfach ihre Ursache im gegenseitigen Misstrauen, <sup>und 2005</sup> sowohl unter den Mitgliedern selbst, insbesondere aber gegenüber dem Milchsammler. Mehrheitlich sollen die "Grossen", also jene von 6 Kühen an aufwärts, das Sagen gehabt haben. Obwohl alle die Möglichkeit hatten, das Gewicht ihrer Milch bei der Einlieferung zu kontrollieren, waren Reklamationen, es sei falsch gewogen worden, häufig. Dann hat es wieder geheissen, die Wage stimme nicht oder ~~aber~~ sei manipuliert worden. So war natürlich unangemeldet der Eichmeister bald "im Abonnement" zu Gast. Unregelmässigkeiten wurden nie festgestellt. Oft ist es vorgekommen, dass die Milch einer neumelkigen Kuh zu früh abgegeben wurde. Das durfte nicht wahr sein und es wurde der Vorwurf erhoben, man habe es an der erforderlichen Reinlichkeit <sup>oder</sup> ~~oder~~ Kannen fehlen lassen. Als der Schwiegervater eine Kuh mit guter Milchleistung hatte, <sup>an</sup> bestand schon der Verdacht, es stimme etwas nicht. Die Folge <sup>aber</sup> ~~davon~~ war, dass am Morgen in aller Frühe, bevor gemolken war, bereits 2 Vorstandsmitglieder <sup>zu</sup> "Besuch" waren. Bei einem Milchpreis von 19 <sup>1908</sup> ~~65.~~ pro Liter hätte es sich wohl kaum um grössere Beträge handeln können. Im Laufe der Zeit konnten auch diese Schwierigkeiten abgebaut werden. Immerhin konnte Jeremias Gotthelf mit seinem Roman "Die Käserei in der Vehfreude" im Jahre 1910 in MuttENZ ~~wieder einmal~~ Urständ feiern.

MuttENZ, am 24. Februar 1992.

Karl Pfirter-Haller

→ Manuel → Mz Kuz 1.10.1993

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Bei Umbauarbeiten entdeckt

## Rinderwahnsinn schon vor 215 Jahren?

Ich Hans Jörg Schmidt ein S.<sup>ob</sup> hies  
gegen Bürger von Muttenz: gott sey lob und dank  
dass in unserm Dorff: von keiner bestimmter  
Sucht oder krankheit unter dem  
Hornvieh das Mindeste (bekannt ist) wie  
versichert wird und ich attestiere  
geben im Wyhlen am  
6<sup>ten</sup> oktober 1785  
Johann Huglin Bobholt

bi. - Bei Umbauarbeiten in der Liegenschaft Baselstrasse 17 in Muttenz ist im Oktober 2000 der oben abgebildete Zettel gefunden worden. Trotz kollegialer Hilfe konnte der schwer zu lesende Text noch nicht vollständig entziffert werden. Doch kann man daraus folgendes entnehmen:

Schon vor mehr als 200 Jahren ist internationaler Viehhandel getrieben worden. Schon damals musste man mit Tierkrankheiten rechnen. Der gefundene Zettel kann als eine Art Gesundheitszeugnis bei einem Kuhverkauf über die Grenze, nämlich vom badischen Wyhlen über den Rhein nach Muttenz, bezeichnet werden. Wörtlich kann man da lesen:

«Es verkoufft Hans Jörg Schnidt ein S.<sup>ob</sup> kuo gegen burger von Mutzett & gott sey lob und dankh, dass in

unssrem dorff von keiner bestimmter Sucht oder krankheit under dem Hornsich niddass minteste versichret wird hie nid atestiert ich (?)

geben im Wyhlen  
den 6<sup>ten</sup> oktoberis 1785

Johanis Huglin Bobholt»

In die heutige Sprache gesetzt könnte man etwa schreiben:

Es verkauft Hans Jörg Schmidt eine ... Kuh an einen Bürger von Muttenz. Und Gott sei Lob und Dank, dass in unserem Dorf von keiner bestimmter Sucht oder Krankheit unter dem Hornvieh das Mindeste (bekannt ist) wie versichert wird und ich attestiere.

Wyhlen am 6. Oktober 1785  
Johann Hüglin Bobholt

Ich Ihre Schrift ganz gern  
gegen unsere von Wenzel & geht die lob und Dank  
Ist in diesem Jahr von einem Definitiven Brief  
von Herrschaft Schrift, unter dem von Herrschaft  
Ist ein Brief von Herrschaft wird für die Aufklärung

geben in diesem Jahr

6. October 1785

Johann Baptist Jochheim

Muttenz Baselstrasse 17

Bei Umbauarbeiten wurde im Oktober 2000 der folgende Zettel (Kopie) gefunden:

Ich Hans Schmitt Hans Jörg Schmitt ein S. ab kuo  
gegen burger von Mutzett & gott sey lob und dankh  
dass in unserm dorff von keiner bestimmter Sucht  
oter krankheith under dem Hornfich nid  
dass minteste versichret wird hie nid atestiert ich (?)  
geben im Wihlen den  
6<sup>ten</sup> oktobris 1785  
Johanis Huglin Bobholt

---

«Es verkoufft Hans Jörg Schmitt ein S. <sup>ab</sup> kuo  
gegen burger von Mutzett [= Muttenz] & gott sey lob und dankh  
dass in unserm dorff von keiner bestimmter Sucht  
oter krankheith under dem Hornfich nid  
dass minteste versichret wird hie nid atestiert ich (?)

geben im Wihlen den  
6<sup>ten</sup> oktobris 1785

Johanis Huglin Bobholt

---

Es verkauft Hans Jörg Schmitt eine ... Kuh an einen Bürger von Muttenz.  
Und Gott sei Lob und Dank, dass in unserem Dorf von keiner bestimmter  
Sucht oder Krankheit unter dem Hornvieh das Mindeste bekannt ist,  
wie versichert wird und ich attestiere.

Wyhlen am 6. Oktober 1785

Johann Hügli Bobholt

---

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



GENEALOGISCH-HERALDISCHE GESELLSCHAFT DER REGIO BASEL

Postcheck-Konto Basel 40-14033-2

Dr. Hans B. Kälin, Obmann  
Steinbühlallee 189, CH-4054 Basel  
Tel. 061 301 74 55  
Fax 061 301 74 51

Herrn  
Karl Bischoff  
Unter-Brieschhalden 4  
4132 MuttENZ

Basel, 2. Dezember 2000

Lieber Karl

Für deine letzten beiden Informationen, lieben Zeilen und auch die Beilage sage ich herzlich dankschön. Leider bin ich so unter Arbeitsdruck, dass ich schon kaum mehr zum Beantworten eingehender Korrespondenz komme. Doch diesmal sollst du schnell eine Antwort bekommen.

Wann soll die Ausstellung über alte MuttENZer Geschlechter eröffnet werden? Leider kann ich in die RFF-Nr. 4/2000 nichts mehr aufnehmen und die nächste RFF-Nr. kommt erst wieder nach der GV.

Nun deine Kopie der alten Notiz aus dem Haus an der Baselstrasse: ganz alles kann ich bis jetzt auch nicht entziffern, aber vielleicht doch mehr als du. Hier mein Versuch:

Es verkoufft Hans Jörg Schnidt ein S:<sup>ab</sup> kuo  
gegen burger von Mutzett (für: MuttENZ) & gott sey lob und dankh  
dass in unssrem dorff von keiner bestimmter Sucht  
oter krankheith under dem Hornfich nid  
dass minteste versichret wird hie nid atestier ich (?)

geben in Wihlen den  
6<sup>ten</sup> octobris 1785

Johanis Huglin Bobholt

Vielleicht kann ich bei längerem Betrachten auch den Rest (zweitletztes Wort der 1. Zeile, letztes Wort des eigentlichen Texts) herausbekommen. Ich werde es dir gelegentlich sagen.

Ich wünsche trotz „Freizeitbelastung“ eine schöne Vorweihnachtszeit und grüsse dich herzlich aus Basel

*Hans*

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

lange wurden ihre Tore bewacht, nachdem sich die Nachbarstadt mit Basler Geld bereits neue Quartiere angelegt hatte. Noch wehrte man sich tapfer gegen die auf beiden Rheinufern anrückenden Eisenbahnen, welche ihre durchgehenden Linien beinahe erzwingen mussten. Indessen wurde die Strömung immer mächtiger, und mit dem Fall seiner Stadtmauern war auch für Basel die Zeit gekommen, sich dem allgemeinen Fortschritt zu ergeben». So heisst es in der Rückschau von Johann Jacob Stehlin-Burckhardt, dem bedeutendsten Basler Architekten der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, auf die bauliche Entwicklung der Stadt seit 1850.

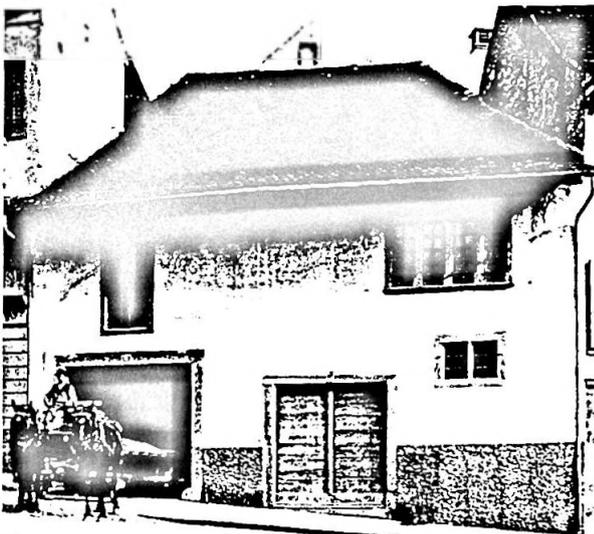
Nun aber vollzog sich die Entfestigung in raschem Tempo, vor allem im Grossbasel. Zunächst erfolgte die Stadtöffnung nach dem 1860 eingeweihten Centralbahnhof, wobei der Mauerring von der in nächster Nähe des ersten Stammschen Domizils am Klosterberg gelegenen Elisabethenschanze beim heutigen De Wette-Schulhaus bis zum St. Alban-Tor niedergelegt wurde, mitsamt dem Aeschentor, das 1861 als erstes der mittelalterlichen Stadttore dem modernen Verkehr zum Opfer fiel. Fast gleichzeitig wurde die Stadterweiterung im Westen in Angriff genommen, indem auf der Lys ein neuer Stadtausgang entstand; daran schloss sich die Korrektur bis zum Steinen- und Spalenter. Anstelle der alten Fortifikationslinien aber wuchs neben den modernen Strassenzügen der prächtige Kranz von Anlagen heran, der dank dem Weitblick der damaligen Stadtplaner zur bleibenden Zierde Basels geworden ist, und jenseits davon entstanden die neuen Quartiere, welche endlich für die in starker Zunahme begriffene Bevölkerung der aufblühenden Handels- und Fabrikationsstadt Luft und Raum schufen. An der Entwicklung des neuen Stadtviertels im Westen sollte der Firma Stamm in den kommenden Dezennien ein massgebender Anteil zu fallen.

Auch auf dem Gebiet des Hochbaus herrschte in den 1860er Jahren eine rege Tätigkeit. Eines der spektakulärsten neuen Gebäude war die Kaserne im nördlichen Teil des einstigen Klosters Klingental am Untern Rheinweg. Gleichzeitig entstand auf dem Areal des ehemaligen Französischen Bahnhofs zu St. Johann, der 1860 nach dem neuen Centralbahnhof verlegt worden war, der Bau der Strafanstalt. Als weithin sichtbares und die Basler Stadtsilhouette fortan wesentlich mitbestimmendes Denkmal ihres Stifters Christoph Merian-Burckhardt wuchs die neue Elisabethenkirche in die Höhe. Grosse Pläne zeichneten sich schliesslich ab für die würdige Gestaltung des historischen Stadtausgangs am Ende der Aeschenvorstadt.

Für den geschäftlichen Erfolg von Johann Jakob

Stamm-Meyer, der in den Adressbüchern seit 1868 als Maurermeister verzeichnet ist, bestanden somit die günstigsten Voraussetzungen. Trefflich unterstützt durch seine Gattin, wusste er die Chancen, welche ihm die Baukonjunktur seiner Zeit bot, fruchtbar zu nützen, und mehr und mehr schritt er von kleineren zu grösseren Unternehmungen fort, die teilweise in fremdem Auftrag, teilweise aber auch auf eigene Rechnung erfolgten. Ausser der Maurerarbeit betätigte sich die junge Firma auch im Handwerk des Steinmetzen. Ihr Steinmaterial gewann sie in den Jahren vor und nach der Jahrhundertwende zu einem wesentlichen Teil aus dem grossen Steinbruch oberhalb des «Sulzkopfs» von Muttenz, der zuvor vor allem für den Eigenbedarf der Dorfbewohner ausgebeutet worden war.

Die Liegenschaft Klosterberg 13,  
das Domizil der Firma von 1854-1873 (3)



In den 1890er Jahren gründete Johann Jakob Stamm-Meyer zusammen mit dem Muttenzer Fuhrhalter Georg Pfirter-Hammel die Kollektivgesellschaft «Pfirter und Stamm, Steinbruch Sulz», die am 23. August 1897 in das Handelsregister des Kantons Basel-Landschaft eingetragen wurde. Gemeinsam organisierten die beiden Gesellschafter einen für die damalige Zeit modernen, ja grosszügigen Steinbetrieb. Die Steine wurden, wie einem auf Erinnerungen hochbetagter Muttenzer beruhenden Aufsatz von W. Röthlisberger zu entnehmen ist, nicht nur von Hand gebrochen, sondern es erfolgten auch Sprengungen mit Dynamit. Eine Seilbahn mit Geleise führte vom Bruchplatz hoch oben am Fels in die Ebene hinab. An das Seil angeschlossen waren zwei Wagen, wobei der auf der Tal-

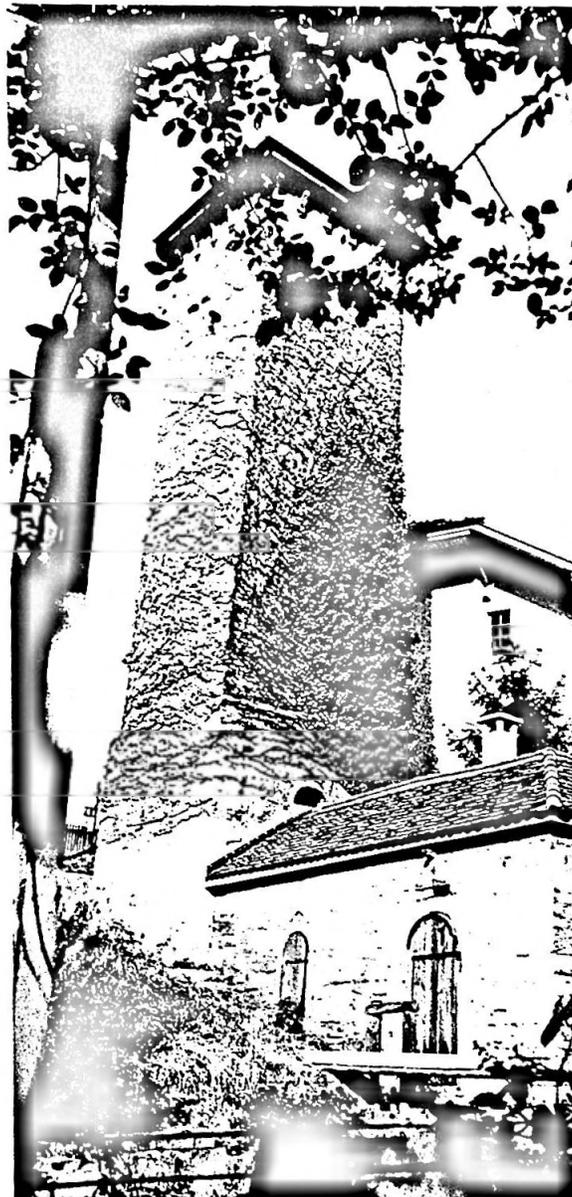
station entleerte Wagen durch das Gewicht des geladenen, abwärtsfahrenden Wagens zum Arbeits- und Ladeplatz hinaufgezogen wurde. In der Mitte der Strecke befand sich in der sonst eingeleisigen Fahrbahn ein Ausweichgleise, welches eine gefahrlose Kreuzung der beiden Wagen ermöglichte. Auf den beiden, etwa 40 bis 50 Meter langen Rampen der Talstation wurden die Bahnwagen gekippt, sodass die Steine direkt auf das bereitstehende Pferdefuhrwerk gelangten, das sie an die Baustellen in der Stadt beförderte. Die Bergstation im Bruch war mit der Talstation an der noch heute nach dem «Sulzkopf» führenden Strasse durch eine Telephonleitung verbunden, die es gestattete, sich über den jeweiligen Transport zu verständigen. Für die Schwerarbeit des Steinbrechens und Ladens wurden fast ausschliesslich Italiener eingesetzt. Mit dem Transport war generell Georg Pfirter beauftragt. Für ihn übernahmen zum grossen Teil Muttenzer Bauern, die damals noch über zahlreiche Pferde verfügten, die Fuhren zur Stadt. Sie wurden von ihm nur zu einem kleinen Teil in Bargeld entlohnt; zur Hauptsache hatten sie von dem gewiegten Geschäftsmann, der auch einen grossen Landwirtschaftsbetrieb besass, Naturalien und Futtermittel als Zahlung entgegenzunehmen.

Nach dem Tod der beiden Partner – Georg Pfirter starb, erst 53jährig, am 3. Mai 1907 – erfolgte am 5. September 1907 die Löschung der Kollektivgesellschaft im basellandschaftlichen Handelsregister; doch wurde der Betrieb, der einen grossen Aufwand benötigte, noch bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs weitergeführt. Mit der Zeit aber gestaltete sich die Steinbearbeitung auf den Baustellen unrentabel, zumal die Nachfrage nach Bruchsteinen mit der zunehmenden Verwendung von Backsteinmaterial zurückging. So wurden um 1915 Bahn und Schuppen abgebrochen und das Bahnmateriale verkauft. Heute erinnert nur noch eine steinige, wenig bewaldete Schneise an diesen einst so bewegten Betrieb.

\*

In die Frühzeit der Firma fallen auch die Anfänge der späteren Zimmerei und Fuhrhaltereie. Bauten, die auf die Zeit von Johann Georg Meyer zurückgehen, lassen sich auf Grund der noch vorhandenen Dokumentation nicht mehr nachweisen mit Ausnahme eines Wasserturms, der am St. Alban-Teich gegenüber den Siechenhäusern zu St. Jakob errichtet wurde. Etwas reichlicher fliessen die Quellen für die Zeit von Johann Jakob Stamm-Meyer, vorab seitdem er das Westplateau zu seinem Domizil und wichtigsten Arbeitsfeld erkoren hatte.

Wasserturm bei St. Jakob aus der Zeit von Johann Georg Meyer (4)



Firma-Archiv: 23/28/30/33/36/37/38/39/40/43/45/53/61/62/64/68/75a + b/77/80/82/83/84/86/89/90  
Staatsarchiv Basel-Stadt: 2/3/10/11/12/13/17/19/20/21/22/24/25/26/27/29/31/32/34/44/48/50/51/52/55/56/58/59/88  
Photo Balzer, Basel: 18  
Photo Buchmeier,  
Basel/Brislach: 1/4/9/14/15/16/35/47/49/57/63/65/67/69/70/74/76/78/79/81/85/87  
Photo Comet, Zürich: 46/66/71/72/73  
Photo Dierks, Basel: 54  
Photo Heman, Basel: 41/42/60/91  
«Bachlätte-Bott», Basel: 8

An diesem Buch wirkten mit:

Dr. Gustaf Adolf Wanner, Basel  
Ernst Meyer, Basel/Binningen  
Donald Brun, Clarens  
Photolithos Henzi AG, Bern  
BDV, Basler Druck- und Verlagsanstalt  
Buchbinderei R. Flügel, Basel

Printed in Switzerland 1980

Dieses Exemplar trägt die Nr.

302

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Die Firmen und deren Inhaber seit 1844

1844–1865	J. G. Meyer	Inhaber: Johann Georg Meyer-Steinmann
1865–1905	J. Stamm-Meyer Einzelfirma, am 23.9.1886 in das seit 1883 bestehende Handelsregister einge- tragen und dort am 16.2.1905 wegen Tod des Inhabers gelöscht	Inhaber: Johann Jakob Stamm-Meyer
1897–1910	Gebrüder Stamm Kollektivgesellschaft, am 4.1.1897 ins Handelsregister eingetragen	Partner: Georg Stamm-Bruckner Rudolf Stamm-Baatz Prokurist seit 2.1.1908: Jakob Stamm-Schmid
1910–1923	Gebrüder Stamm Kollektivgesellschaft	Partner: Georg Stamm-Bruckner (seit 1913 stiller Teilhaber, am 5.6.1923 ausgeschieden) Rudolf Stamm-Baatz Jakob Stamm-Schmid (seit 4.1.1910)
1923–1939	Gebrüder Stamm Kollektivgesellschaft	Partner: Rudolf Stamm-Baatz Jakob Stamm-Schmid (am 31.8.1939 ausgeschieden)
1939–1942	Gebrüder Stamm Kollektivgesellschaft	Partner: Rudolf Stamm-Baatz (am 19.5.1942 ausgeschieden) Werner Stamm Ulrich Stamm (beide seit 19.6.1939)
1942–1963	Gebrüder Stamm Kollektivgesellschaft	Partner: Werner Stamm Ulrich Stamm
1964–1973	Ulrich Stamm Einzelfirma	Inhaber: Ulrich Stamm
1973–1978	Stamm Holding AG: – Stamm Management AG – Stamm Bauunternehmung AG – Stamm Beton AG (gegründet 1965) – Stamm Transport AG – USTAG Generalunternehmung AG – Stamm Immobilien AG	Inhaber: Ulrich Stamm
Seit Mitte 1978	Stamm Holding AG	Inhaber: Holderbank Financière Glarus AG  Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Stamm Holding AG: Ulrich Stamm

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Zum Geleit

Am 15. April 1979 sind 50 Jahre vergangen seit dem Tag, an dem Ulrich Stamm zum ersten Mal in den Akten der Firma erscheint, die sich, wie wir alle wissen, weitgehend dank seinem persönlichen Einsatz zu ihrer heutigen Grösse und Bedeutung entwickelt hat. In Dankbarkeit legt die Geschäftsleitung der Stamm-Firmen bei diesem Anlass das vorliegende Buch in die Hand ihres verehrten Chefs. Es will in Wort und künstlerischem Bild wie in Photographien, die Alt und Neu einander gegenüberstellen, die im Jahre 1844 beginnende 135jährige Geschichte des Unternehmens für seine heutigen wie für die kommenden Träger und Mitarbeiter festhalten, in der Hoffnung, dass aus diesen Betrachtungen neue Impulse für Gegenwart und Zukunft erwachsen.

Es ist mir eine grosse Freude, Herrn Ulrich Stamm bei dieser Gelegenheit im Namen der «Holderbank» Financière Glarus AG, der seine Unternehmungen heute angehören, zu seinem eindrucklichen Lebenswerk herzlich zu gratulieren. Aufbauend auf dem von seinen Vorfahren gelegten soliden Fundament ist es ihm gelungen, eine bedeutende Unternehmensgruppe zu schaffen und erfolgreich und sicher durch alle Fährnisse der Zeit zu steuern. Ungleich manchem Unternehmer, der sich durch die Chancen einer überbordenden Konjunktur verblenden liess, hat er stets Sinn für eine gemässigte, solid abgestützte und risikogerechte Entwicklung

gezeigt. Damit hat er sich als initiativer, weitblickender Unternehmer und verantwortungsbewusster Arbeitgeber profiliert, dessen Wirken in der «Regio Basiliensis» und darüber hinaus tiefe Spuren hinterlässt.

Diese Eigenschaften – unternehmerischer Weitblick und sorgendes Pflichtgefühl gegenüber seinen Mitarbeitern – waren es auch, die Herrn Ulrich Stamm bewogen, an einer entscheidenden Wegmarke Kontakt mit dem Unterzeichneten aufzunehmen und schliesslich seine Unternehmungen der «Holderbank» Financière Glarus AG anzuvertrauen. Dabei war für ihn richtungsweisend und ausschlaggebend, dass Substanz und Konkurrenzfähigkeit seiner Unternehmungen langfristig sichergestellt und so die Arbeitsplätze erhalten werden. In beispielhafter Weise hat er damit sowohl den Interessen der Arbeitnehmer als auch denjenigen seiner Unternehmen und der Region Sorge getragen. Dafür gebührt ihm Dank und Anerkennung!



Dr. Max D. Amstutz  
Delegierter des Verwaltungsrates  
«Holderbank» Financière Glarus AG

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Posamenter in MuttENZ		N1-Nr
Friedrich Dürerberger * 1858, oo Ida Brogli	Posamenter, von Diegten ein 24.4.1887 aus 20.1890	304
Theophil Schäfer * 1853 oo Maria Gloor	Posamenter, von Seltisberg ein 20.7.1889 aus ?	360
Reinhard Meier * 1853 oo Luise Fessler * 1857	Posamenter, von Bubendorf ein ? aus 22.7.1892	402
Daniel Chiro * 9.11.1832 oo Barbara Braun	Posamenter aus Montbeliard ein 13.11.1873	462
Albert Grieder * 1851 oo Maria Wiggli * 1869	Posamenter, von Bretzwil ein 6.11.1896 aus 13.9.1896	
Peter Meyer * 1868	Posamenter, von Bubendorf ein 11.1896 aus 10.1901	
GA Mz 0 1/1 Niederlassungskontrolle Nr.		

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

„So so, Basscourt, Basscourt! Wo ist denn das?“  
 „Se, das ist da auch bei Delsberg hinten.“  
 „So, also Basscourt bei Delsberg. Ich danke für die Aus-  
 kunft. Und was treibt ihr denn da immer an der Grenze hinten?“  
 „O, nicht viel! Gewehrgriffe, Drehungen, Hin- und Her-  
 marschieren, Wädlipringen und Seilziehen.“  
 „Gute Nacht, Dolf! Du bist immer ein Spaßvogel gewesen.“  
 „Ganz und gar nicht, Frau Käser,“ lachte Dolf und salutierte.  
 „Wo Basscourt bei Delsberg,“ murmelte Frau Käser vor  
 sich hin, wiederholte das Wort zehn-, zwanzigmal, legte sich mit dem  
 wunderlichen Namen auf den Lippen ins Bett, und das erste,  
 was sie am Sonntagmorgen in die stille Stube hinaus sprach, war:  
 „Basscourt bei Delsberg!“ Sie hütete die Namen wie Kleinodien.  
 Am Montag kam das Wäschelein — wieder ohne Brief.  
 „Jetzt wird es wohl das beste sein, wenn ich ihm die Wäsche  
 selber bringe und nachsehe, was da eigentlich mit ihm ist,“ entschied  
 Frau Käser, und sie fügte bei: „Bataillon 28, erste Kompanie,  
 dritter Zug, Basscourt bei Delsberg.“  
 Sie rüstete energisch zur Reise. Sie wusch den großen Deck-  
 korb, barg die Wäsche darein, vergaß nicht die Birnenschätze und  
 die Wurst, dann ging sie zur Post, erfragte die Züge und kaufte  
 ein gutgeräuchertes halbes Laffli für den Hauptmann. Sie ging  
 zur Nachbarin, bat, sie möchte ihr für zwei, höchstens drei Tage  
 zu den Hühnern schauen und legte sich dann mit diesen zu Bett.  
 Noch lag finstere Winternacht über dem Dorfe, als Frau Käser  
 sich am andern Morgen auf den Weg machte, um die wohl eine  
 Stunde entfernte Bahnstation zu erreichen. Sie trug eine dunkle  
 Schürze und ein schwarzes Tüchlein um den Kopf. Schon siderte  
 ein wenig Helle durch, als sie die Station erreichte.  
 „Basscourt bei Delsberg!“ bestellte sie, der Sache sicher.  
 Er könne ihr kein Bilet geben bis dorthin, sagte der Vorstand.  
 Bis Delsberg, ja, dann müsse sie ohnehin umsteigen und zugleich  
 eine Karte bis Basscourt lösen.  
 Das Reisen war schon zu Frau Käfers Jugendzeit eine um-  
 ständliche Sache gewesen und schien sich nicht gebessert zu haben.  
 Bei heller werdendem Tag rollte der Zug dem Jura zu, der sich  
 höher und höher aufmauerte. Es mußte keine leichte Sache sein,  
 dahinten Dienst zu tun. Dieser Eindruck verstärkte sich, als der Zug  
 Talsängen hineinsteuerte. Es war trübes Novemberwetter. Grauer  
 Mänker begann es zögernd aus dem grauen Himmel zu schneien.  
 Die graue Last bedrückte allmählich das Herz der stillen Frau.  
 Es erfaßte sie plötzlich eine Unruhe, sie konnte in diesen verwirlichen  
 Bergen ihren Buben nicht finden, oder es könnte ihm am Ende  
 etwas zugestoßen sein.  
 In Delsberg stieg sie um. Gerne hätte sie ihrem bedrückten  
 Gemüt in einem Gesprächlein Erleichterung verschafft. Sie fragte  
 ein biederes Männchen, ob er etwa zufällig auch nach Basscourt  
 reife. Er lachte mit weißen Zähnen unter einem strohgelben Schnurr-  
 bärtchen hervor:

„Comprends pas!“  
 Lieber Himmel, zu den grauen Bergen kamen nun noch die  
 Menschen mit fremder Zunge. Da hielt der Zug, und der Schaffner  
 rief: Basscourt!  
 Frau Käser schüttelte alle Bedrängnis ab, faßte den Hentel  
 des Korbes und trat voller Erwartung auf den besten Platz vor  
 dem Stationschen. Niemand stieg mit ihr aus, niemand erwartete  
 sie. Es ließ sich kein Pompon und keine Bajonettspitze blicken.  
 Die Witfrau wandte sich dem stillen Dorfe zu. Ja, da schien es  
 keine Soldaten zu haben. Doch vielleicht exerzierten sie nur irgendwo  
 in den Wäldern oder auf fernen Aäern.  
 Eine zahnlose, alte Frau humpelte um eine Ede.  
 „Excusez,“ sagte Frau Käser, „ich hätte gerne meinen Kobi  
 besucht. Bataillon 28, erste Kompanie, dritter Zug.“  
 Die Alte winkte ihr zu einem Krämerladen, und da war eine  
 Frau, die redete, wie etwa rechten Leuten der Schnabel gewachsen  
 ist — so dünkte es Frau Käser — und es wurde ihr leichter.  
 Bataillon 28? Das sei doch vor drei Tagen schon fortgezogen,  
 nach Glovelier oder so! „Se, Paul,“ — der Briefträger ging eben  
 vorbei — „Bataillon 28?“ „Ja, ja, nach Glovelier!“ Man habe  
 es genug bedauert im Dorfe, denn die Achtundzwanziger seine von  
 den charmantesten Soldaten gewesen, die man je zur Einquartierung  
 gehabt, höflich und lustig. Nach Glovelier sei es eine Stunde zu  
 Fuß. Mit dem Zuge nur zehn Minuten, aber es fahre erst einer  
 um 2 Uhr.  
 Frau Käser dankte, ging und murmelte den Namen Glovelier  
 vor sich hin. Sie suchte den Gasthof, bestellte zu Essen, erfragte  
 den Weg nach Glovelier und machte sich auf. In der Stille der  
 Felder und der einsamen Landstraße, darauf sich der Schnee in  
 dünner Schicht gelegt, fühlte sie sich geborgener als im Wagen-  
 abteil.  
 Aber auch Glovelier schien keine Soldaten zu beherbergen.  
 Das Dorf lag stille unter dem Novemberhimmel und war wie  
 ausgestorben. Als Frau Käser noch verweilte, kam ein Soldat  
 daher, offenbar ein Fourier oder ein Feldweibel, denn er trug  
 mancherlei Abzeichen auf seinem Armel. Und da war es Frau  
 Käser schon, als treffe sie einen alten Bekannten. Der Soldat  
 merkte sogleich, daß sie jemand suchte, und erkundigte sich.  
 Kompanie nach Saignelegier hinausgezogen, um die Posten am  
 Doubs und auf dem Clos du Doubs zu besetzen.“  
 War sie nun einmal bis Glovelier gekommen, so war sie auch  
 entschlossen, dem Buben weiterhin nachzureisen, und wäre er  
 hundert Stunden hinter den Mond gegangen.  
 Sie könne, wenn es ihr recht sei, gerade mit ihm fahren, meinte  
 der freundliche Soldat, er müsse nur noch ein paar Rechnungen bei  
 den Krämer bezahlen, dann komme er auf die Station, in einer  
 halben Stunde fahre ein Züglein.  
 (Fortsetzung folgt.)

### Die Anfänge der Posamenterei in Baselland.

Von H. Gauß.

Die ersten Berichte.  
 Die Seidenbandweberei ist in Basel von Peter Serwauter  
 von Antwerpen eingeführt worden, der, als er am 22. September  
 1568 ins Basler Bürgerrecht aufgenommen wurde, eine Posamen-  
 terwerkstatt besaß, wie S. Joneli in „Gedeon Sarasin und  
 seine Nachkommen“ S. 255 nachgewiesen hat.  
 Im Jahre 1628 wurden die beiden Schwäger und Geschäfts-  
 inhaber Hans Franz Wibert-Dienast und Gedeon Sarasin-  
 Dienast um ihres Glaubens willen aus Colmar vertrieben und  
 fanden Aufnahme in Basel. Sie wurden am 10. März 1628 ins  
 Basler Bürgerrecht und am 16. März in die Safranzunft aufgenom-  
 men. Wibert war in Markirch, vermutlich als Sohn des Hans  
 Wibert aus Savoyen, geboren und kam vor 1608 nach Colmar.  
 Auch Gedeon Sarasin, geboren in Meh, war einige Zeit Handels-  
 mann in Markirch und siedelte zwischen 1602 und 1604 nach Colmar  
 über. Neben dem Handel mit Parisertuchen und Seidenstoffen  
 betätigten sie sich auch ohne Zweifel mit der Fabrikation von Textil-  
 produkten. Wibert starb schon am 3. November 1629. Das Geschäft  
 Wibert-Sarasin löste sich auf. Die Söhne Wibert führten den Handel  
 mit Seidenstoffen fort.  
 Nun ist auffallend, daß im selben Jahre 1628, wo die beiden  
 Schwäger Wibert und Sarasin nach Basel kamen, in Münchenstein  
 Jaac Busier von Markirch das Bürgerrecht erhält. Er wird aller-

dings nicht als Posamentier bezeichnet, scheint es aber, wie ver-  
 schiedene andere Markircher, die sich in Münchenstein und Muttenz  
 in den nächsten Jahren angesiedelt haben, gewesen zu sein. Es  
 liegt darum nahe, zu vermuten, daß sie von den ehemaligen Ein-  
 wohnern von Markirch, Wibert und Sarasin, ins Baseltal gezogen  
 worden sind. Als ersten Posamentier in Muttenz lernen wir  
 Meister Mattheus Mechtig von Markirch kennen. Er war  
 1636 mit Elisabeth Hanro, ebenfalls von Markirch, verheiratet,  
 verlor aber schon am 11. Oktober 1636 seine Frau, die als Ehefrau  
 des „Basementmachers“ bezeichnet wird. Am 7. November des-  
 selben Jahres verheiratete sich der „Passamentmacher“ Mattheus  
 Mechtig wieder mit Anna Rahel Wolff von Durlach. Er ist noch bis  
 20. September 1640 in Muttenz bezeugt, verschwindet dann aber  
 aus der basellandschaftlichen Gemeinde. Kurz zuvor, am 22. Juni  
 1640, ließ sich in Muttenz Meister Nicolaus Prö, Passament-  
 maker, mit Judith de Vuet, trauen. Sie stammten beide auch von  
 Markirch. Er blieb längere Zeit, wie wir noch sehen werden, in  
 Muttenz. In Münchenstein wurde im Jahre 1638 Daniel Noë  
 oder Noël eingebürgert, der ebenfalls von Markirch gekommen war  
 und sich als Posamentier in der Gemeinde niedergelassen hatte.  
 Ob auch David Wuhmann von Markirch, der 1644 das  
 Bürgerrecht von Münchenstein erhielt, ein Posamentier gewesen ist,  
 ist zwar zu vermuten, aber nicht mit Bestimmtheit zu behaupten.

Feierstunden der Basellandschaftlichen Zeitung August 1930

H. Kirchb. copul. 18. Junij 1666 = Simon Fröhlich ein Posamentier v. Muttens  
u. Anna Rüp von Basel

Dagegen stehen sich noch vor 1645 Georg Numer von Kirchzarten, Simon Galland oder Fröhlich, Jean Prochet, Jean Thiebault, ein Knopfmacher, und Judith Mereat, eine Witwe, alle von Markkirch und alle Posamentier in Muttens, und Reinhard Billat, welcher die Hebamme heiratete, Joseph Girard (Erhardt) und David Buriat, alle auch Posamentier von Markkirch, in Münchenstein nieder.

Anfangs 1646 bewarb sich Jakob Nebel, der Posamentier von Arlesheim, erst schriftlich, dann mündlich um den Einfluß in Münchenstein. Dieses Gesuch rief nun die „allgemeinen Meister des Passamentierhandwerks“ von Basel auf den Plan. Sie widersetzten sich stark der Niederlassung, indem sie geltend machten, daß das Gebahren dieser Fremden ihrer Ordnung zuwider sei. Der Rat gab den Meistern insofern Recht, als er beschloß, es solle bei der eingelegten Ordnung verbleiben, es sollten daher diejenigen Bürger, die ihre Arbeit in die Fremde geben, dieselbe selbst hinausbringen und wieder holen, nicht aber die auswärtigen Arbeiter in die Stadt kommen lassen. Dagegen wurde Jakob Nebel zum Einfluß in Münchenstein zugelassen unter der Bedingung, daß er der Zunftordnung nachlebe. Dagegen wurde ihm nun gestattet, die Arbeit hereinzubringen und abzuholen.

Der Obervogt auf Münchenstein wurde aufgefordert, ein Verzeichnis sämtlicher Posamentier aufzunehmen und dem Räte einzusenden. Balthasar Burchardt berichtete, daß gegenwärtig in Münchenstein drei Posamentier seien, die das Bürgerrecht nicht besäßen, nämlich die drei Markkircher Billat, Girard und Buriat, und in Muttens Georg Numer von Kirchzarten und die fünf Markkircher Galland (Fröhlich), Prochet, Prö, Thiebault und Judith Mereat, bemerkte aber, daß alle diese Leute schon unter seinem Vorgänger Daniel Ruff sich in den Dörfern niedergelassen hätten. Der Rat forderte deshalb noch einen Bericht des alten Obervogts ein. Am 14. Februar faßte er Beschluß. Dem Vogt wurde befohlen dafür zu sorgen, daß die fremden Posamentier innerhalb vierzehn Tagen den Flecken räumten und sich anderswo Gelegenheit suchten. Den Unterdögten aber wurde verboten, in Zukunft solche Leute aufzunehmen. Tatsächlich mußten verschiedene weichen. Simon Fröhlich (Galland) der zwar am 17. Mai 1646 noch ein Kind in Muttens kaufte, und Joseph Erhardt (Girard) siedelten sich in Mülhausen an, wo sie noch 1651 sich aufhielten. Niclaus Prö hatte am vielmehr am 4. Mai 1647 ein Kind zur Laufe, dem Peter Sarasin, der Sohn Gedeons, zu Gvatter stand.

In Münchenstein blieb David Buriat, der sich im Jahre 1648 in der Gemeinde einbürgerte. Ebenso Daniel Roel, dessen gleichnamiger Sohn später auch den Beruf seines Vaters ergriff. Im Laufe der Jahre kamen neue Posamentier hinzu, Hans Jakob Schwarz und Jakob Sigerist, deren Herkunft jedoch unbekannt ist. Als letzter fand im Jahre 1662 Peter Thomann oder Thomas Aufnahme ins Bürgerrecht von Münchenstein. Er stammte aus Markkirch. In Muttens erscheint Georg Numer von Kirchzarten im Jahre 1646 als Bürger. Später im Jahre 1653 folgte Niclaus Matt von Markkirch, dessen Tochter sich mit Johannes Rudin von Bubendorf verheiratete. Rudin wurde 1662 ebenfalls Bürger von Muttens.

Im Mai 1664 erschienen die gesammten Meister des Passamentierhandwerkes in Basel vor dem Räte und beklagten sich, wie in der Vogtei Münchenstein allerhand fremde Passamentier, „so auff einmahl 6 bis 8 Lehrjungen annehmen“, sich befinden sollen. Der Vogt auf Münchenstein forderte sämtliche Posamentier vor sich, fragte sie aus und gab über das Ergebnis Bericht nach Basel. Es ergibt sich aus seinen Mitteilungen das folgende Bild.

In Muttens hatte sich Niclaus Matt von Markkirch zum Kaufherrn aufgeschwungen. Er hatte sieben Stühle, auf denen vier Söhne, zwei Gesellen und ein Lehrjunge arbeiteten. Er gab außerdem nach Arlesheim, Dornach, Aesch, Seewen, Ruglar und Hochwald, meistens dem Weibervolk, zu arbeiten und „verstümpelte den Passamentern und den Kaufherren Handel.“ Er war aber ein Meister und hatte zwei Jahre zuvor die Zunft empfangen. Sein Schwiegerjohn Johannes Rudin beschäftigte zwei Gesellen und einen Lehrbuben. Er war vor einem Jahr in die Zunft aufgenommen worden und darauf von seinem Schwiegervater fortgezogen und arbeitete noch auf seinem vierten Stuhl. Georg Numer von Kirchzarten verfügte über drei Stühle, die von ihm, seiner Frau und einem Gesellen bedient wurden. Fremde befanden sich keine in der Gemeinde, da alle drei ins Bürgerrecht von Münchenstein aufgenommen waren. Auch waren alle Meister, da Numer schon vor fünf Jahren in die Zunft aufgenommen worden war.

In Münchenstein schrieben sich Bürger und Meister:

Hans Jakob Schwarz, der vier Stühle besaß, deren einer von ihm selbst, zwei andere von zwei Gesellen und der letzte von seiner Tochter bedient wurde. Schon vor fünf Jahren hatte er sich mit 50 Pfund in die Zunft eingekauft.

Jakob Sigerist ließ auf seinen vier Stühlen drei Kinder und einen Gesellen arbeiten. Auch er war schon vor fünf Jahren in die Zunft aufgenommen worden.

Daniel Ros war ebenfalls seit fünf Jahren in der Zunft. Er hatte sich aber seitdem auch zum Kaufmann heraufgearbeitet und gab „seine Waren ebenmäßig an papistische Ort zu machen“. Sein Sohn Daniel arbeitete mit seiner Frau und einem Gesellen auf seinen drei Stühlen.

Die sieben Posamentier von Muttens und Münchenstein hatten alle in den letzten fünf Jahren die Ehrenzunft erlangt, „nach dem sie lang genug nachgelaufen, weil sie vermeinten, dadurch die andern armen „Tropfen“ zu vertreiben“. Vorher hatte noch keiner etwas von der Zunft gewußt, wie auch die Posamentier in der Nachbarschaft nichts damit zu schaffen haben wollten.

In Münchenstein arbeiteten aber noch eine Anzahl Posamentier, die Bürger und Bürgerkinder waren, aber nicht in die Zunft gehörten. Zunächst Jakob Urban, der sein Handwerk in der Stadt erlernt hatte. Er arbeitete allein auf seinem Stuhl und sah nicht ein, was ihm die Zunft helfen sollte. Wenn er sie kaufen mußte, mußte er notwendig betteln gehen. Ähnlich stand es mit Jakob Schaub. Er hatte vier Stühle, auf deren zweien zwei „meidlin“ arbeiteten. Er erklärte, er habe nicht 18 Rappen. Früher hatte er sich auch in die Zunft angemeldet, hatte bereits 5 Pfund an das Eintrittsgeld bezahlt. Nachdem er aber vernommen hatte, daß solches noch nicht der halbe Teil sei; denn es müsse einer, wie ihn sein Berufsgenosse Schwarz belehrt hatte, 18 Pfund haben, da habe er erklärt: „Sie trieben ihn mit ihrer Zunft in Bettel. Er wolle Gott danken, so er seine Bodenzinse und andere Zinse abrichten könne.“ Der Vogt aber fügte hinzu: „Ist auch ein armer übelzeitiger Tropf, hat etlich kleine Kind und nichts dabei.“ Daniel Schultzei hatte nichts als seinen Stuhl, den er selten brauchte. Er meinte, wenn er 18 Pfund besäße, würde er das Handwerk nicht treiben. Er arbeitete ganz allein. Ähnlich stand es auch um Daniel Boller, der nichts hatte, als seinen Stuhl. Er war ledig und erhielt mit seiner Handarbeit seine alte Mutter. Peter Thomann von Markkirch, seit 1662 Bürger von Münchenstein, hatte vier Stühle, einen Gesellen, ein Gesellenmeidlin, das seine Lehre in Halingen gemacht hatte und ein Lehrmeidlin von Pratteln, dessen Vater im Spital und nicht recht bei Vernunft war. Jakob Nebel, ehemals von Arlesheim, war gestorben. Seine vier Stühle wurden von der Witwe und ihren Kindern bedient. Adam Salathe und zwei Brüder, die alle noch ledig waren, waren auch in der Posamenterei tätig, ebenso Rudi Tschamper von Waltigkofen, seit 1653 Bürger, und seine Schwester. Auch sie waren ledig.

Alle diese Posamentier außer Peter Thomann hätten alle miteinander nicht für einen allein 18 Pfund bezahlen können. „Werken sie einen Tag nicht, so haben sie nichts zu essen, und sie tun auch andere Arbeit, gehen an Tauen.“ Sie alle waren Bürger und Bürgerkinder.

In Münchenstein sah aber auch noch ein Markkircher Hans Friedrich Tourning, der in Münchenstein geboren und getauft war, sich auch daselbst verheiratet hatte. Er arbeitete mit seiner Frau und einem armen Mädchen von Münchenstein auf seinen drei Stühlen und besaß außer seinem Handwerk gar nichts. Er erklärte indessen, wenn er weg müsse, so habe ihm der Obervogt auf Birsed erlaubt, nach Oberwil zu ziehen und dort so viel Stühle aufzurichten, als er wolle. Einer, Niclaus Conrad, von Roggwil, der bei Hans Jakob Schwarz gearbeitet und seine Tochter geheiratet hatte, war vierzehn Tage zuvor nach Binningen gezogen. Er gab seine Absicht kund, bei nächstem in seine Heimat ins Bernbiet zurückzukehren. Er tat es jedoch nicht, sondern ließ sich wieder in Münchenstein nieder, wo er 1666 ins Bürgerrecht aufgenommen wurde.

Tourning und Conrad waren die einzigen, die zwar in der Vogtei sich aufhielten, aber nicht Bürger waren. Sie erklärten sich bereit, wenn es verlangt werde, anderswo Arbeit zu suchen.

Der Vogt machte zum Schluß noch die Bemerkung, man halte allgemein dafür, daß diese Leute, die so viel und so lange her ohne die Zunftordnung gelebt hätten, hätten unbehelligt gelassen werden können. Die sieben Posamentier, die sich in die Zunft hätten aufnehmen lassen, hätten keinen Grund gehabt, der Zunft nachzutreten, oder, da sie sie nun erlangt hätten, hätten sie nicht nötig gehabt,

+ 22. IV 1662

+ Georg Nunner starb den 16. Dez. 1674, 74 Jahr alt laut Kirchenbuch Muttens  
+ Cop. 3. Aug 1646 mit Barb. Burken (also geboren im 1600)

den übrigen unermüden und armen Arbeitern sie aufzurichten, um so weniger als fremde Kaufleute ihnen zu arbeiten gegeben hätten. Es ehrt den Vogt von Münchenstein, daß er die Rücksichtslosigkeit der emporkommenen Posamentier mit Entschiedenheit entgegentrat und sich ihrer schwachen Berufsgenossen annahm.

Leider erfahren wir nicht, wie der Handel ausgegangen ist. Aber wenn der Berner Nicolaus Conrad im Jahre 1666 ins Bürgerrecht von Münchenstein aufgenommen worden ist, so geht doch hervor, daß er von Binningen nach Münchenstein zurückgekehrt ist und dort wieder sein Brot gefunden hat.

Die Einführung des Mühlstuhles in Basel, den Emanuel Hoffmann 1668 oder 1669 aus Holland nach Basel gebracht hatte, führte durch seine größere Leistungsfähigkeit eine Krise in der Band-

weberei herbei, von der am meisten die Landposamentier betroffen wurden. Ein mancher wird damals eine andere, abträglichere Beschäftigung gesucht haben. Von einem wissen wir es bestimmt: Peter Thomann, der ehemalige Markircher, wurde Wechselwirt in Münchenstein. In seinem Hause wurde das Gericht abgehalten. Da aber seine Stube sehr beschränkt war, wurde er aufgefordert, sein Haus zu erweitern. Er erklärte sich unter der Bedingung bereit, daß der Rat ihm erlaube, in ihm eine Tavernenwirtschaft zu eröffnen. Der Vogt auf Münchenstein empfahl das Gesuch. Er machte in seiner Begründung darauf aufmerksam, daß jetzt eine gar gangbare Straße von Münchenstein nach Arlesheim führe, und daß der Bewerber auch die persönliche Eignung zu einem Tavernenwirt besitze, da er sehr wohl wisse, den Leuten aufzuwarten.

## Carola und Geltrude.

Aus dem Tessin.

Sie sind beide steinalt und beiden stehen Haare und Stoppeln im Gesicht. Zwischen den tiefen Falten und Furchen erscheinen die Barthaare wie das gestielte Moos, das herausragt aus zerklüftetem Gestein. In den Lagen der Rosen mögen sie schön gewesen sein, Creolen-Typus, besonders Carola: Ein scharlachrotes Kleid und große, vergoldete Ohrringel, die unter einem Busch blauschwarzer Haare wie kleine Sonnen glänzten. Die Lippen geschwellt, ein Mund der sich anbietet wie vollreife Frucht. Die Augen? Carola, wenn das alles stimmt, was ich sage, ist es auch so, daß du Augen gehabt hast, aus denen keiner flug werden konnte, weil sie das Licht wechselten, vom topasenen Feuer, übergangen in ein sammlibraun, mit der mahagoniartigen Politur der Kastanie. Hab' ich recht, Carola?

Zwei kieselgraue Splitterchen blinzeln mich an, — die Alte nickt, wackelt mit dem Kopf wie die Marionetten des Ferdinando der manchmal auf dem Dorfplatz eine Art Dante-Komödie: „Paradies und Inferno“ aufführt.

„Ach so“, sage ich, „du weißt es noch, Carola, daß deine Märchaugen den Männern die Köpfe verdreht haben, — erinnerst du dich auch der ersten Liebe noch — und der letzten?“ Sonnenaufgang Carola; und Sonnenuntergang — das Lachen und Weinen eines

Die Alte fuchelt mit dem Stecken. Es ist als wollte sie nach allen Seiten hin, einer unsichtbaren Schar böser Buben eins ausweichen. Aus dem zahnlosen Mund spritzen giftige Worte. Farabutti, Baladron, — o sie hat sie ja in schöner Erinnerung, die Männer. — Sieh mal an, Carola, du hast das „gefährliche Alter“ doch noch nicht hinter dir, wenn du dich so entflammen kannst.

„Poverina“, jagte Geltrude, und schiebt ihr den Tabakbeutel zu. Poverina, sie ist nicht an den Rechten gekommen. Verspielt und vertrunken das saure Ersparte, o Lorenzo, vor dem Padre Eterno wirst du's verantworten müssen!“

Der Stod der Carola nimmt ein gemäßigteres Tempo an — vielleicht schleicht sich jetzt weichere Regung in ihr Herz.

„Ja“, fährt die Geltrude fort und klopf mit dem Zoccolo auf das Mauerchen unterm Weingelände, — „ja, das war der Erste.“ — „Wo wie bei Max und Moriz denke ich: „dieses war der erste Streich“ — „ma, ne viene ancor un altro“ — aber es kommt noch ein anderer. Poverina, sie hat ein zweites Mal geheiratet und der Zweite hat's noch ärger getrieben. Carola läßt den Stod jetzt ferkengerade in die Luft stehen, ich nehme einen gewissen Abstand, man kann nicht wissen, ob im blinden Eifer etwa mein unschuldiges Haupt — — —

„Bergogna!“ so, — da haben wir's, eben ist der Stod niedergelassen auf die Stelle, von der ich mich vorsichtigerweise schnell zurückgezogen habe.

„Bergogna!“ —

Der Zoccolo hämmert ein auf das Mauerlein, und das wilde Duett der Schwestern kann nur durch den Schnupftabakbeutel zum Abklingen kommen.

„Aber, was hat denn der Zweite getan?“ fähle ich mich versucht zu fragen. Da kommt einer der Dorfbuben angeflüht, wie die Kugel aus dem Rohr: die Carola solle doch schnell zur Chitin kommen, das Kleine hüten, weil sie in's Feld müsse. Und — ich sehe sie aufstehen, die gestielte Schürze glattstreichen — vielleicht äußere Handlung nur für einen inneren Vorgang. Ruhig und den Stod als friedlichen Begleiter, nicht mehr als Kampfhahn, geht sie die Dorfstraße hinunter, im Hause der Malersfrau ein Kind zu wiegen.

„Buole bene al Carlino“, sagt besänftigt auch die Schwester, „Caro Angelino“ . . . zu dieser Nührung gehört eine neue Priese Schnupftabak.

Irene Liebau.

## Vermischtes.

Man stellt sich um.

Eines der Hauptgehehe der Wirtschaft ist dies, daß verstärkte Nachfrage auch das Angebot und die Produktion regelt. So ist es verständlich, daß die Abkehr weitester Kreise deutscher Jugend vom Alkohol und das erhöhte Bedürfnis nach alkoholfreien Getränken den Fabrikanten neue Aufgaben stellt. Wie stark diese Entwicklung in der deutschen Jugend und darüber hinaus in weitesten Volkstreffen sich Beachtung erklämpft hat, zeigt eine Reizungsmedung, wonach heute in Bayern die Bierbrauereien der Herstellung von alkoholfreien Getränken ihr Interesse zuwenden. Andere Firmen wiederum beschäftigen sich damit, ein billiges, alkoholfreies Getränk für die Jugend zu lancieren und fuchen nach zugkräftigen Namen. Zeichen einer neuen, auch wirtschaftlich bedeutensamen Entwicklung, die aber nicht über den noch immer großen Ernst des Alkoholproblems hinwegtäuschen soll.

Wissen Sie schon?

Die Behauptung, daß es immer kälter wird, je weiter man nach Norden kommt, stimmt nur teilweise. Sobald das Meer seinen Einfluß ausübt, also z. B. an der Küste von Norwegen oder Nordschweden (Saparanda), tritt im allgemeinen wieder Erwärmung ein. Die niedrigsten Temperaturen auf der Erde haben wir in Sibirien, nicht in der Gegend des Nordpols.

Die Hirse gehört zu den ältesten Getreidearten; sie stammt aus China und wurde dort schon 3000 Jahre v. Chr. angebaut.

\*

Der Quater ist das seltenste lebende Reptil und hat sich durch Millionen Jahre hindurch unverändert erhalten, stellt also eine Tierform dar, die uns sonst nur aus vorgeschichtlichen Fossilien erhalten ist. Es wird nur noch auf einigen kleinen Inseln an der Küste von Neuseeland gefunden und wird bis 100 Jahre alt.

\*

Man hat über tausend Arten und Abarten von Liefseebemohnern festgestellt.

\*

Es wurde festgestellt, daß 20 Prozent aller Dänen in Kopenhagen wohnen.

\*

Die größte zusammenhängende Knochenmasse ist der Schädel eines vorgeschichtlichen Mastodons, das im Country Clermon in den Vereinigten Staaten zwischen Ries und Sand ausgegraben wurde. Dieser Schädel wiegt rund 18 Zentner.

\*

Das sogenannte Gottesurteil wurde in England erst 1819 gesetzlich abgeschafft.



### Schwüle.

Trüb verglomm der schwüle Sommertag,  
Dampf und traurig lönt mein Ruderschlag —  
Sterne, Sterne — Abend ist es ja —  
Sterne, warum seid ihr noch nicht da?

Bleich das Leben! Bleich der Felsenhang!  
Schiff, was flüsterst du so frech und bang?  
Fern der Himmel und die Tiefe nah —  
Sterne, warum seid ihr noch nicht da?

Eine liebe, liebe Stimme ruft  
Mich beständig aus der Wassergruft, —  
Weg, Gespenst, das oft ich winken sah!  
Sterne, Sterne, seid ihr nicht mehr da?

Endlich, endlich durch das Dunkel bricht —  
Es war Zeit! — ein schwaches Flimmerlicht —  
Denn ich wußte nicht, wie mir geschah.  
Sterne, Sterne, bleibt mir immer nah!

## Frau Käser und ihr Bub.

Ein Geschicklein aus der Zeit der Grenzbesetzung.  
Von Fritz Ull.

Zur Zeit des großen Weltkrieges lebte in einem Dorfe des bernischen Seelandes eine Witfrau. Ihr kleines Anwesen, ein Häuschen mit tief in die Stirnwand gezogenem Dach, das auf der schwarzen Schindelhaube einen knallroten Ziegelplatz trug, blickte mit schmalen, gewundrigen Fensterchen zwischen zwei behäbigen, breitspurigen Höfen hervor auf die Dorfstraße. Fast den ganzen Tag sah man die Witwe, Frau Käser, an einem Fensterchen sitzen, stricken und ab und zu den Kopf heben, als erwarte sie jemand. Sie hatte einen Sohn, den Röbi, ihr ein und alles. Nach kaum beendeteter Lehrzeit hatte er beim Kriegsausbruch im August 1914 mit den vielen andern Soldaten zur Grenzwehr ausrücken müssen.

„Dass du mir dann fleißig schreibst!“ hatte Mutter Käser dem Sohn noch zum Wagenfenster hineingerufen und hernach hinter dem Stationsgebäude mit dem Schürzengespinn die Augen ausgewischt. In der Tat, Röbi hatte immer fleißig geschrieben, nicht alle Tage, wie andere ihren Schätzen, aber doch jede Woche, wenn er die Wäsche schickte. Mit schier feierlicher Sorgfalt rüstete Frau Käser jeden Montag das Wäscheäcklein, tat ein frisches Hemd, Socken und Strümpfe und blanke Nastücher hinein, barg mitten in die weiche Masse eine Wurst und eine Handvoll Birnenschnitz, setzte dann die Brille auf, prüfte die Feder auf dem Daumenknagel und schrieb mit entschiedenem Zügen ein paar Zeilen, die *allezeit* mit den Worten schlossen: „Bleibe gesund und treu. Deine Mutter.“

Das Leben war der Witfrau nur noch ein Warten geworden auf Röbis Wäscheäcklein mit dem Brief.

Da war am Montag wieder eines gekommen, aber vergeblich hatte es Mutter Käser um und um gedreht und jedes Wäscheäcklein ausgeschüttelt; es war kein Brief dabei gewesen.

„Er wird wohl strengen Dienst gehabt haben,“ murmelte die Frau vor sich hin, strickte emsig weiter und harpte auf die nächste Sendung.

Am Sonntag darauf, als der Moosnebel über dem Dorfe hing und es den ganzen Tag nie hell werden wollte, sah sie vom Fenster

aus den Hänni Franz mit der Alice Schneider, seiner Liebsten, die Dorfstraße hinunterspazieren. Der Hänni Franz trug die Uniform und war auf Urlaub.

Die Witwe rief das Läuferchen auf.

„He Franz — und Alice!“

Die beiden traten heran und grüßten.

„Hör' Franz! Weißt du nicht, was mein Bub der Röbi, treibt?“

„Ja, bei welcher Einheit tut er denn Dienst?“

„Bataillon achtundzwanzig, erste Kompanie, dritter Zug!“

„Es tut mir leid,“ sagte Franz, „ich bin halt ein Sechszwanziger, und wir sind ganz anderswo.“

Am Montag kam das Wäscheäcklein, doch wiederum war kein Zeichen darin!

„Warum schreibst Du nicht?“ ächzte die Mutter im Brieflein, das sie in der Wäsche beilegte, mit leicht zitterigen Buchstaben. „Der Hänni Franz ist auf Urlaub dagewesen. Komme doch auch einmal! Bleibe gesund und treu. Deine Mutter.“

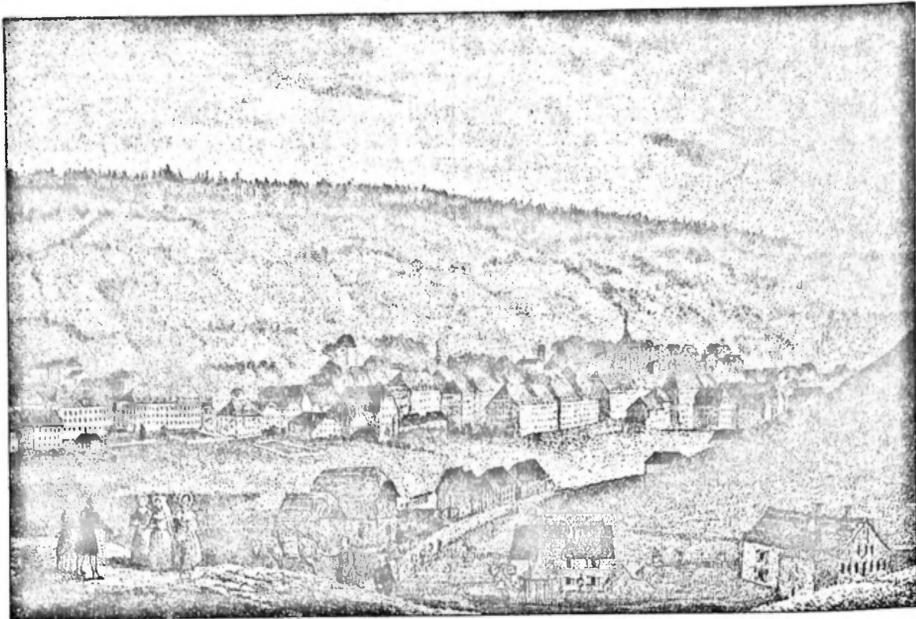
Am Samstag darnach, als es schon dunkel war, kam sie mühsam die Dorfstraße heraufgekriecht, als plötzlich eine Uniform vor ihr auftauchte. Sie hatte sich in Gedanken eben so stark mit Röbi beschäftigt, daß es sie dünkte, es müßte ihn sein, und erschrocken blieb sie schier stehen. Doch es war Adolf Bieri. Der war mit Röbi in die Schule gegangen und stand jetzt auch an der Grenze.

„Guten Abend, Dolf! So, so, bist auch ein bißchen auf Urlaub? Weißt du nicht, was mein Röbi macht, Bataillon achtundzwanzig, erste Kom.“

„Guten Abend, Frau Käser“, sagte Dolf und drückte mit seiner harten Soldatenpranke die weiche Witwenhand. „He, euer Röbi? Den habe ich vor einer Woche noch zum letzten Mal in Delsberg gesehen. Aber ich bin halt in der dritten Kompanie, und nun ist die erste von Delsberg weggenommen, nicht weit glaube ich allerdings, nach Bassecourt oder so, genau kann ich es nicht sagen.“

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Blick auf Le Locle Anfang des 19. Jahrhunderts. (Bild aus: «Les Sandoz. Une famille des montagnes neuchâtelaises à la conquête du monde.»)

## Die Sandoz – eine Familiengeschichte Zweige im Neuenburger Jura, in Paris, Nebraska...

Im Kanton Neuenburg, genauer in 40 seiner 62 Gemeinden, und weit darüber hinaus trifft man auf Angehörige der Familie Sandoz, deren Name wohl eine Ableitung aus dem Deutschen, aus Sandolt, ist. Über dieses jahrhundertealte, weitverzweigte Geschlecht liegt jetzt ein in fünfjähriger Gemeinschaftsarbeit entstandener, sehr ansprechend gestalteter Band vor.

Der Erzvater der Sandoz ist wohl «Sandol fil Lanbert», der 1337 im Verzeichnis der Steuerpflichtigen von Le Locle auftaucht. Wahrscheinlich führt eine direkte Linie von ihm zu Huguenin und Estèvevin, ihrerseits Stammväter zweier Hauptlinien, die 1508 über ihre Söhne, Bürger von Valangin, fassbar werden. Wie die Brandt, Courvoisier oder Jacot handelte es sich bei ihnen um Bauern in einer Gegend für Pioniere, denen die Landesherrn – bis 1592 die Grafen von Valangin – Privilegien zugestanden. Von Le Locle griffen die Sandoz bald einmal aus: Nach Westen in die Hochebene von La Brévine, wo 1624 einer der Ihren, David, erster Gemeindepräsident wurde; auch nach Osten stiessen sie vor, ins damals noch dörfliche La Chaux-de-Fonds sowie über die Jurakette ins Val-de-Ruz.

Maire David (1585–1650) hatte in Paris die Gunst des Landesherrn aus dem Hause Orléans-Longueville gewonnen und in zweiter Ehe eine Adelige geheiratet. So wurde er zum Begründer geadelter Zweige der Sandoz. Die glänzendste Linie zogen dabei die Sandoz-Rollin. Henri-Alphonse (1769–1862) zeichnete sich im preussisch gewordenen Fürstentum Neuenburg mit seinem Sinn für das moderne Versicherungswesen aus. Mit ihm starb dieser Zweig aus, gleich wie nur wenige Jahre zuvor die Sandoz-Travers und die Sandoz-Rosière. Der Stammbaum der durch Friedrich den Grossen nobilitierten Sandol-Roy hingegen spriesst weiter. So gehörten denn manche Sandoz, zusammen mit den Montmolin oder Chambrier zu den Oligarchen des bis 1848 dauernden Neuenburger Ancien Régime.

### Solidarität als Anliegen

Die Ungleichheiten dieser Gesellschaft wurden indessen gemildert durch die Kleinheit der Verhältnisse und die Verbundenheit aller im protestantischen Bekenntnis. Sozusagen ein Symbol sind das Wappen der (nichtadeligen) Sandoz mit dem Handschlag sowie die (falsch) etymologisierende Devise «sans dol» (ohne Arglist). Jedenfalls schuf die Familie schon 1658 einen Hilfsfonds, der, im 19. Jahrhundert mit der Sozialhilfe der beiden Jurastädte verbunden, erst nach 1950 durch das Greifen der AHV «gerettet» wurde; das Kapital beträgt gegenwärtig 1,1 Millionen Franken. Das Archiv der Institution erlaubt Einblicke in die Schattenseiten der Familiengeschichte: Blicke ins Asyl von Le Locle zu den eingewiesenen

### Einheitliche Uniformen für Ostschweizer Polizisten

St. Gallen, 28. Juli. (sda) Ab 2004 werden alle Ostschweizer Polizistinnen und Polizisten die gleiche Uniform tragen. Erstmals in der Schweiz werden dann die Polizisten eines ganzen Landes teils einheitlich eingekleidet sein.

Das Ostschweizer Polizeikonkordat will seine 1700 Korpsangehörigen in dieselben Uniformen kleiden, wie der St. Galler Polizeisprecher Hans Eggenberger einen Bericht der «Thurgauer Zeitung» bestätigte. Alle Polizisten der Kantone St. Gallen, Graubünden, Thurgau, Schaffhausen, Appenzell Innerrhoden und Aargau werden dieselbe Arbeitskleidung tragen. Einzig Glarus schert aus, weil dort erst 1999 neue Uniformen angeschafft wurden. Neben dem einheitlichen Auftritt seien beträchtliche Einsparungen der Grund für die einheitliche Uniformierung, sagte Eggenberger. Die Kantonszugehörigkeit der Ostschweizer Polizisten kann allerdings noch am Kantonswappen auf Krawatte und Namensschild erkannt werden. Die fusionierte Schaffhauser Polizei, sagte Polizeisprecher Hans-Peter Strasser, soll schon im kommenden Jahr mit den neuen Uniformen ausgerüstet werden.

Alten, zu den Witwen, die um Brennholz bitten mussten, oder zu den Lehrlingen, die dankbar waren für ein Paar Schuhe.

Diese «einfachen» Sandoz neben den aus den Porträtrahmen blickenden Staatsmännern und Pfarrern sind besonders früher nur schlecht identifizierbar; man denke nur an La Chaux-de-Fonds, wo der Brand 1794 die Archive vernichtete. Immerhin nimmt dort Notar und Perückenmacher Jaques Sandoz Gestalt an, dessen vieltausendseitiges Tagebuch die Lokalgeschichte der Jahre 1693–1712 erhellt. Hinter ihm taucht Jonas (1626–1690) auf; er schuf die unterirdischen Mühlen am Westausgang der Senke von Le Locle, eine Attraktion, die später auch Andersen beeindruckte und die 1970 restauriert wurde. Dieser Jonas war ein früher Vertreter der «Montagnos», der von Rousseau gepriesenen Handwerker-Bauern, deren Geschick bald einmal in Manufakturen genutzt wurde. Dabei ging der rasch erfolgreiche Druck bunter Baumwollstoffe nach 1800 rasch wieder ein; als eine Art Spätblüte erscheint so die von Albert-François Sandoz (1845–1926) in Mülhausen gegründete Baumwollfabrik.

Der Herstellung von Uhren – ihnen sind im Band einige besonders schöne Illustrationen gewidmet – gehörte die Zukunft. Allerdings war es bald einmal vielerorts vorbei mit dem am eigenen «Etabl» daheim werkenden Uhrmacher-Bauern. Am anderen Ende der Entwicklung standen die Fabriken wie diejenige von Henri-Frédéric Sandoz (1851–1913) im bernjurassischen Tavannes.

### Farbenfabrik mit 15 Angestellten

Auch Edouard-Constant Sandoz (1853–1928), Enkel eines Uhrenfabrikanten in Le Locle und Les Ponts-de-Martel, griff als Unternehmer über den Kanton – aber nicht über den «Jurabogen» – hinaus. 1886 gründete er zusammen mit seinem Compagnon Alfred Kern in Basel St. Johann eine Farbenfabrik mit zunächst 15 Angestellten, die zur Weltfirma heranwuchs und 1996 mit Ciba-Geigy zu Novartis fusionierte. Im vorliegenden Band werden die Etappen dieser Erfolgsgeschichte kurz nachgezeichnet. Schon in den ersten Jahrzehnten beruhte sie auf innerer Diversifikation (Pharma) und Forschungsinvestitionen, was der Firmengründer bisweilen nur unwillig mitrug...

Die Hinwendung zu den Künsten – als Gestalter, als Interpreten – ist offensichtlich eine in die Gegenwart reichende Konstante der neueren Familiengeschichte. Dies gilt auch für Nachkommen von Unternehmern, ohne dass dies dort mit einem «Buddenbrooks-Effekt» verbunden gewesen wäre. So verfasste Maurice-Yves Sandoz, der jüngste von Edouard-Constants drei Söhnen, phantastische Erzählungen und richtete sich über dem Léman eine antike Grabstätte ein. Der Älteste, Edouard-Marcel, gestaltete in seinen Ateliers in Paris und Ouchy bedeutende Kunstwerke. Einige seiner Statuen zieren den Park des Uhrenmuseums von Le Locle, zu dessen Schätzen die Uhren- und Automatenammlung seines Bruders Maurice-Yves gehören.

### Nach Frankreich...

Der 1815 jungverstorbene Kupferstecher Ulysee Sandoz ist durch seinen Pariser Atelierkollegen Léopold Robert verewigt worden. Nach Paris zog es die Sandoz schon früh: Residierte hier nicht bis Ende des 17. Jahrhunderts der Landesherr? Vor allem aber thronten hier die allerchristlichsten Majestäten, für die in der «Epoche der fremden Dienste» dreissig Sandoz ins Feld zogen. Siebzig weitere kämpften unter den Fahnen der Niederlande, Sardinien-Piemonts und Preussens.

In der Seinestadt, genauer unter den Arkaden des Palais-Royal, später an der Rue Royale, wirkten seit Anfang des 19. Jahrhunderts vier Genera-

tionen einer Uhrmacher- und Juweliersfamilie Sandoz, welche auch den Zarenhof belieferte. Pariser war auch Edmond Sandoz, Advokat, der 1912 Olympiasilber im Pistolenschiessen gewann. Er war aus Besançon in die Hauptstadt gezogen, wo sein Vater eine Notabilität gewesen war. Denn auch für die Sandoz in Frankreich – 32 Prozent des «Gesamtbestandes» – gilt offenbar die Vorliebe für den «Arc jurassien». Immerhin hatten sie sich in den Midi aufgemacht, nach Marseille und nach Avignon. Hier sind sie seit Anfang des 19. Jahrhunderts zunächst als Uhrmacher und Juweliere tätig. In diese Linie gehört auch der Kunsthistoriker Marc Sandoz (1904–1990), der sich um Familiengeschichte und Familienzusammenhalt verdient gemacht hat.

### ... und über den Atlantik

Auch nach Deutschland (Pirmasens) und England (Birmingham) haben sich die Sandoz verzweigt. Und als Teil eines grösseren Ganzen sind einige seit dem 19. Jahrhundert nach Übersee ausgewandert. Louis-Théophile Sandoz, als Maire von La Chaux-de-Fonds glücklos, zog 1840 vorübergehend nach Porto Rico und erwarb die von seinem Sohn weitergeführte Zuckerplantage «La Suiza». Bei ihrer Befreiung wählten dort einige ihrer Sklaven den Namen Sandoz...

In den Vereinigten Staaten, wo jetzt 26 Prozent aller Sandoz wohnen, sind regionale Schwerpunkte auszumachen. Hierhin gehört eigentlich auch Jeanne Sandoz, die 1891 in England als Hauslehrerin für den kleinen Franklin D. Roosevelt angestellt wurde. In Alabama machte 1849 Gustave Sandoz, Uhrmacher aus La Chaux-de-Fonds, den Anfang. In Louisiana stammen die Sandoz ab von zwei 1817/49 aus Dombresson im Val-de-Ruz ausgewanderten Brüdern. Der Zweig in Nebraska geht auf dieselben Stammväter zurück. Besonders fassbar ist hier Jules-Ami Sandoz (1857–1928), ein durch seine vierte Frau, eine Zürcherin, einigermassen geglätteter Raubein, dem seine Tochter Mari (1892–1966) als «Old Jules» literarisch ein Denkmal errichtet hat.

Mari, in Nebraska eine Berühmtheit, gehört zu den Sandoz mit künstlerischer Ausrichtung. Zwei ihrer historisch-politisch nonkonformistischen Romane wurden verfilmt, und so steht sie auch für die Bindung der Sandoz an die siebente Kunst. Hierher gehören auch eine Grossvater-Vater-Enkel-Dreierschaft aus dem «Port Royal»-Zweig, sodann Laurent Sandoz, der «Arelvin» am Winzerfest in Vevey 1999. Jaques Sandoz (geboren 1942), Ururenkel eines Charles-Frédéric, eines Bauern und Landmessers in Brot und

Stammvaters einer bunten und lebensvollen Linie, ist Regisseur sowie Herausgeber und Mitautor des vorliegenden Werkes.

So sind die Sandoz modern geblieben und zählen auch einen Langlauf-Champion zu den Ihren. Ausdauernd war seinerzeit auch Briefträger Artil Sandoz, der auf seiner Tour von Couvet aus jeden Tag wenigstens 25 Kilometer zurücklegte. In die «grosse» Welt weist John Frederick Sandoz aus dem Alabama-Zweig, der nach dem Vietnam-Einsatz im Pentagon Karriere machte. Zu dessen Tätigkeit setzten «Generalmajor» Bernard Sandoz, seinerzeit abkommandiert in die Waffenstillstandskommission in Korea, und der IKRK-Delegierte Yves Sandoz einen Kontrapunkt. Das Arbeitsfeld von Marcel Sandoz, dem gegenwärtigen Präsidenten des Schweizerischen Bauernverbandes, weist sozusagen zurück in die Anfangsgründe der Familie, wo es zu roden und zu entsumpfen galt.

Rudolf Maurer

Les Sandoz. Une famille des montagnes neuchâtelaises à la conquête du monde. Editions Gilles Attinger, Hauterive 2000. (Mit Stammtafeln und ausführlichem Personenregister). – Die zum gleichen Thema im Schloss Valangin eröffnete Ausstellung dauert bis zum 19. November; geöffnet ist sie täglich ausser am Montag und am Freitagnachmittag.

### «Naturgefahren und Schutzwald»

#### Dreisprachiges Lehrmittel

(sda) Das neue, dreisprachige Lehrmittel «Naturgefahren und Schutzwald» soll die Schweizer Jugendlichen dazu anregen, sich mit der Natur und den von ihr ausgehenden Gefahren zu befassen. Thematisiert werden etwa «Lothar» oder der Lawinenwinter 1999.

Ziel ist es zu zeigen, dass die Nutzung der natürlichen Ressourcen vermehrt den ursprünglichen Gegebenheiten angepasst werden muss, wie der Berner Lehrmittel- und Medienverlag (BLMV) am Freitag mitteilte. Zudem soll das Verständnis für die natürlichen Prozesse in den Alpen und deren Auswirkungen auf das Mittel- und Hochgebirge gefördert werden. Die Jugendlichen sollen erkennen, dass es trotz aufwendigen Vorsichtsmassnahmen keinen absoluten Schutz gibt.

Das Lehrmittel sei geeignet für das Fach «Mensch und Umwelt» und für den Sachunterricht in einer Fremdsprache. Der BLMV übernahm nach eigenen Angaben – noch bevor die Lawinen im vergangenen Jahr zu Tal donnerten – die Leitung des Lehrmittelprojekts.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



# Muttенzer Weihnachtszamber '02

Weihnachten im Dorf

14. & 15. Dezember 2002

Samstag bis 18.00 Uhr · Sonntag 13.00 bis 17.00 Uhr

Geöffnete Geschäfte vom Kreisel bis zur Kirche



Attraktionen und Beizlis vor den Ladengeschäften ·

Kutschenrundfahrten



Samichläuse im Dorf

untergwegs, Chlausepäcklis für die Kinder ·

Kinder



autobahn · Geschmückter Weihnachts-

baum auf dem Mittenzaplatz



Spektakuläre Schnee-

skulptur · Horn- und Gospel

konzerte



Dorf · etc.

Organisation: gHi Muttенz · [www.ghi-muttенz.ch](http://www.ghi-muttенz.ch)

Mit grosszügiger Unterstützung der Gemeinde Muttенz

Gemeinde Muttенz  
und Lokalmotiv  
**ghi**  
MUTTENZ

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

BaZ  
12.9.91

# Muttenser Firma deckt Dächer in Ghana

Mit über 200 Mitarbeitern erwirtschaftet die Jauslin Holding AG mit Sitz in Muttens einen konsolidierten Jahresumsatz von 40 Mio. Fr. Das Unternehmen feiert dieser Tage sein 50jähriges Bestehen.



Vor 48 Jahren: Firmengründer Hans Jauslin mit seinem damals 11 Jahre alten Sohn Kurt.

**Muttens.** Aus zehn einzelnen Unternehmen besteht die Jauslin Holding AG, die sich ausser mit der Installation von sanitären Anlagen vor allem mit dem Verlegen von Kunststoffdächern einen Namen gemacht hat. Der Hauptsitz der Holding ist in Muttens, wobei sich die angeschlossenen Unternehmen über die ganze Schweiz verteilen. Zu ihnen gehört z.B. die Jauslin Flachdach AG in Urdorf (ZH), die BernaRoof AG in Bern und die Pilatus Flachdach AG in Sarnen.

Letztere bezeichnet Generaldirektor Kurt Jauslin als die «interne Feuerwehr», die immer dann kurzfristig eingreift, wenn andere Kapazitäten nicht verfügbar sind. In diesem Jahr, in welchem das Unternehmen sein 50jähriges Bestehen feiert, wurde die Firma Kreiner AG - eine Spenglerfirma in Zürich - und die Firma H.R. Suter AG in Basel übernommen. Ziel dieser Käufe sei, «die Stadtgrenze des Kantons Zürich und die Kantonsgrenze von Baselland zu überschreiten», so Kurt Jauslin.

Die Firmengruppe beschäftigt heute über 200 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen konsolidierten Jahresumsatz von 40 Mio. Fr. Zu ihrem Tätigkeitsgebiet zählen alle einschlägigen Arbeiten an Wohn-, Gewerbe- und Industriebauten im Bereich Sanitäre Anlagen, Spenglerarbeiten, Blitzschutzanlagen, Metallfassadenbau und nicht zuletzt das Abdecken von Dächern. Zu Beginn dieser Entwicklung in den sechziger Jahren war es Jauslins Ziel, rund 20 000 m<sup>2</sup> Kunststoffdächer pro Jahr zu verlegen, aber schon wenige Jahre später waren es zehnmahl mehr. Damals begann die Firma als erste in der Region mit dem Verlegen von Kunststoffdächern.

Versuchsweise wurde das Verfahren bei der Ciba-Geigy in Basel angewendet. Heute hat der Chemiekonzern praktisch ausschliesslich Kunststoffflachdächer.

Das Kundensegment der Jauslin Holding AG ist breit abgestützt. Die Ciba gehört heute noch zu den Stammkunden der Muttenser Firma. Daneben arbeitet das Unternehmen aber auch für zahlreiche private Kunden wie z.B. Banken und Versicherungen, und nicht zuletzt bekommt es seine Aufträge von Gemeinden und anderen öffentlichen Institutionen. So hat es z.B. das Dach des Stadttheaters Basel renoviert.

Vor den Entwicklungen im Ausland (Stichwort EG) fürchtet man sich kaum bei Jauslin, denn schon früh hat man Erfahrungen im fernen Ausland sammeln können, z.B. in den sechziger Jahren in Uganda. Dies sei damals nicht einfach gewesen, erklärt Kurt Jauslin, da die 20 bis 25 Mitarbeiter dort zuerst ausgebildet werden mussten. Ausserdem seien die äusseren Umstände für Schweizer Verhältnisse zum Teil haarsträubend gewesen. So wurde das Team eines Tages beinahe Opfer eines Überfalls. Nur knapp kamen die Arbeiter mit dem Leben davon.

Nach den Erfahrungen in Uganda folgten, vor allem während der Rezession in den siebziger Jahren, Aufträge in Persien und Saudi-Arabien. Im Moment ist man in der Firma daran, einen Auftrag für Ghana vorzubereiten. Trotz dieser regen Tätigkeit im Ausland wird, gemäss Jauslins Angaben, der Anteil des Umsatzes dieser Aufträge nie mehr als 15-20% betragen.

Daniel Schindler

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

WA 28.1.1998

Rasch, zuverlässig und umweltgerecht entsorgen

## 50 Jahre Stebler Transporte AG in Muttenz

Am 3. Oktober feierten Franz und Roland Stebler mit rund 140 Gästen auf dem Sulzchopf oberhalb Muttenz das 50-Jahr-Jubiläum der Firma Stebler Transporte AG. Das denkwürdige Fest war gleichzeitig eine kleine Gewerbeausstellung, denn Franz und sein Sohn Roland Stebler liessen es sich nicht nehmen, auf der «Terrasse» des wunderschönen Aussichtspunktes, mit Blick bis in den Schwarzwald, ihren modernen Fahrzeugpark zu präsentieren. Gegründet wurde die Firma 1948 von Franz Stebler, der das Unternehmen alleine führte. Der Standort befand sich an der St. Jakobstrasse 133. Mit vier Kippern wurde vorwiegend Aushubmaterial von Baustellen weggekart. Der erste «Welaki» (Wechselastkipper, heute Muldenfahrzeug) in der Region trug den Firmennamen von Franz Stebler. Der Umzug an die Frohburgerstrasse 15, wo die Firma heute zu Hause ist, erfolgte 1961.

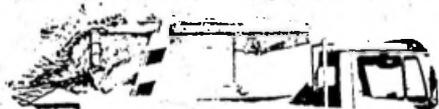
1982 trat Roland Stebler in das Unternehmen ein, welches 1986 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. Im gleichen Jahr wurde Roland Stebler Geschäftsführer und Mitinhaber der Firma. Anfang der siebziger Jahre fanden sich Transporte für die Schweizerischen Rheinsalinen auf der Auftragsliste ein, was die Anschaffung von speziell gebauten Fahrzeugen notwendig machte. Bereits zu dieser Zeit waren zwei Tankwagen für die Münchener Chemiefirma Van Baerle im Einsatz.

Heute sind täglich fünf Muldenfahrzeuge und sieben Tanklastwagen für die Stebler Transporte unterwegs. Es wird Aushub, Bauschutt, Holz, Sperrgut, Alteisen, Flüssiggüter und vieles mehr auf Rädern verfrachtet. Der Inhalt der Mulden wird umweltgerecht entsorgt, das heisst sortiert, zerlegt und den zuständigen Verwertungs- und Entsorgungsstellen zugeführt.

Auf flüssige Transportmittel hat sich die Firma in der Zwischenzeit spezialisiert. Fünf Tankwagen «rollen» täglich mit Sole für die Schweizerischen Rheinsalinen über die Landstrassen. Die Stebler Transporte geniessen das Vertrauen einer grossen Stammkundschaft. Die beiden Grundsätze «Umweltverträglichkeit» und «Kundennähe» sind oberstes Geschäftsprinzip, der prompte Service und die fundierte Beratung kommen selbstverständlich bei kleinen wie grossen Aufträgen zum Tragen. Ob Mulden von einem Kubikmeter Inhalt oder von einem grösseren Kaliber, für jedes Entsorgungsproblem hat Roland Stebler eine Lösung bereit. Das Stebler-Team möchte sich an dieser Stelle bei der Kundschaft recht herzlich für das Vertrauen und die Treue bedanken. Die 17 Mitarbeiter sind auch in Zukunft bestrebt, alle Aufträge pflichtbewusst auszuführen, sie freuen sich weiterhin auf eine angenehme Zusammenarbeit.

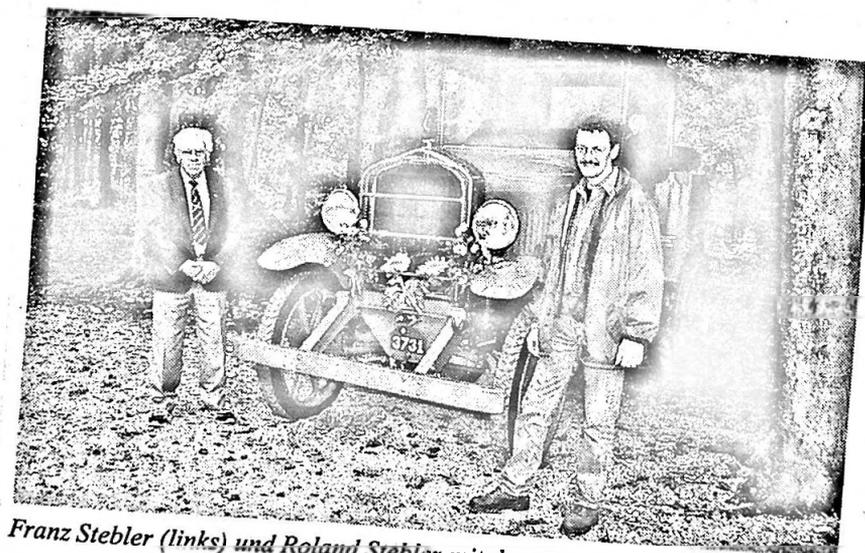
### WIRZ - WELAKI

Leichtgewichte mit höchster Nutzlast



Typ Aufbau	Hubleistung	Gewichtsbeispiele für LKW		
		Anbau moniert kg	Nutzlast max. kg	Gesamt t
WELAKI 404 T	bis 4	1'000	4'000	ab 5 t
WELAKI 306 T	bis 6	1'350	6'000	bis 10 t
WELAKI 411 T	bis 11	1'800	11'000	bis 16 t
WELAKI 412 LT	bis 12	2'050	12'000	bis 18 t

Gleichzeitig anbieten Franz und Roland Stebler allen Leserinnen und Lesern die besten Wünsche für die bald beginnenden Feiertage mit der Hoffnung auf eine gute Gesundheit und viel Glück im neuen Jahr.



Franz Stebler (links) und Roland Stebler mit dem Berna-Artillerie-Traktor.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Konsum Muttenz - Chronik

1893	30.12. Gründung des Consumvereins Muttenz. Präsident: Betram Wirz-Hefti, Kassier: Emil Schenk-Schwob.	ACV GA Mz
1894	Erster Laden vielleicht am Friedhofweg ??? hinter Gemeindehaus	Pfirter
1905	1.2. Kauf der Parzellen 45, 46 und 47 mit Gebäude Nr. 57 im Unterdorf durch Consumverein von Jakob und Marie Maurer-Laubscher für 25'000 Fr.	ACV GA Mz
1905	15.11. Eröffnung einer <i>Filiale</i> in der von Frau Wäiterlin-Gschwind gemieteten Liegenschaft der Gemeinde - 8.12. Einspruch des Consumvereins an den Gemeinderat wegen der Erhöhung der Jahresmiete von 225 auf 300 Fr. GemRat lehnt am 13.12.1905 ab, mit dem Konsumverein über das Mietverhältnis zu verkehren.	GA Mz
1905	8.12. Einspruch des Consumvereins an den GemRat wegen Mietzins für Kartoffelkeller in neuen Schulhaus. GemRat bestätigt Vermietung am 19.9.1904 für 25 Fr. pro Quar- tal.	
1909	1.2. Fusion des Consumverein Muttenz mit der Birseck'schen Produktions- und Konsum-Genossenschaft, Oberwil.	ACV
1920	1.1 Der Birseck'sche fusioniert mit dem Allgemeinen Consumverein Basel (ACV) nun neu ACV beider Basel. Dieser erwirbt mit Fusion die Liegenschaft Hauptstrasse 90	ACV GA Mz /ACV
1923	ACV Dorf 1. Erweiterung – Neue Nummer Hauptstrasse 32/34	ACV
1926	2. Laden ACV an der Bahnhofstrasse 2 – 1959 Umbau in Selbstbedienung mit Schuhfiliale. Geschlossen am 11.8.1976	ACV
1930	3. ACV-Laden St.-Jakob-Strasse 130 – Umbau 1953 Geschlossen 24.11.1976	ACV
1931	4. ACV-Laden Hinterzweienweg 55 - Geschlossen am 6.9.1963	ACV
1931	3.7. 5.AC.V-Laden Genossenschaftstrasse 1 - Umbau 1956 – Geschlossen 24.11.1976	ACV
1952	Laden Schanzweg (Variel-Bau) – Geschlossen 1957	ACV
1953	29.5. 6. ACV-Laden St.-Jakob-Strasse 55 - Geschlossen am 24.11.1976	ACV
1967	Übernahme Laden der Siedlungsgenossenschaft Freidorf St.-Jakob-Str. 151	ACV
1936	<i>Parzellen 38 und 38a</i> Erben Eichenberger verkaufen an Karl Gysin-Stingelin, dieser verkauft, 19... an Gemeinde ?? 1950 ? Verkauf und Tausch Gemeinde ACV beider Basel	GA Mz
1939	<i>Parzelle 30</i> von Niklaus Weber-Ramstein verkauft an Gemeinde. ? Abgebrochen für Leya-Weg. - 1947 Verkauf und Tausch an ACV	
1952	11.12. Nr. 36 von Emil Meyer-Künzli verkauft an ACV	
1955	23.9. Eröffnung Neubau ACV Hauptstrasse 36 ( <i>früher 30-38</i> ) mit Metzgerei, Schuh- und Textilfiliale Mz Anzeig 24.8.56. Geschlossen → 1998 1956 <i>Plastik "Die Gebende" von Willi Hege (Jurakalkstein)</i>	MzAnz/ACV Kradolfer
1970	Aus ACV beider Basel wird Coop Basel ACV, ab 1990 Coop Basel, ab 1991 Coop Basel Liestal Fricktal	ACV
1976	Umbau Dorf: Erweiterung SB unter Aufgabe von Schuh- und Manufakturenwaren Eröffnung 12.8.76. Nun Coop Center Muttenz Dorf Hauptstrasse 36/38 – Geschlossen 25.3.1998 zugunsten Coop Super Center Muttenz Dorf Brühlweg 8	ACV
1976	25.11. Neubau Coop Center Muttenz Freidorf St.-Jakob-Str.155	ACV
1998	25.3.1998 Coop Super Center Muttenz Dorf Brühlweg 8 (anstelle Center Dorf) und Hotel Baslertor St.-Jakob-Strasse	ACV

13.11.98

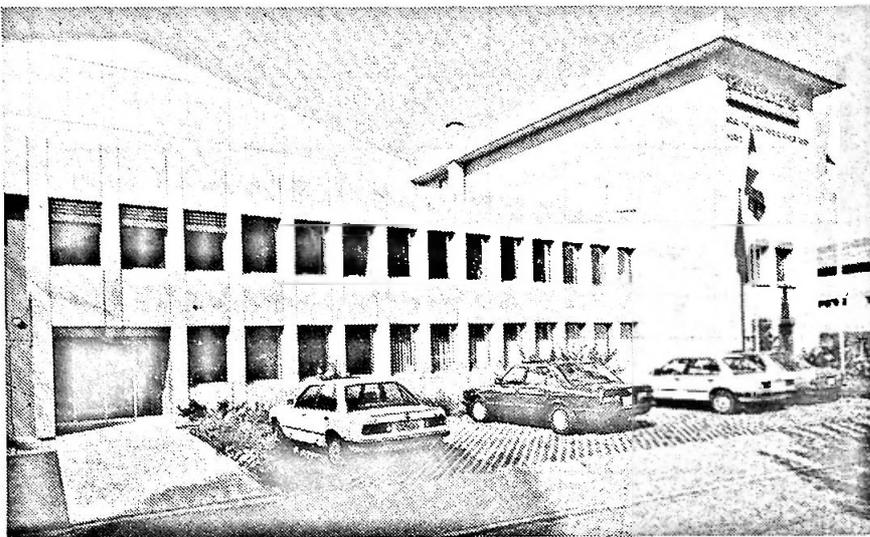
## Die Filialen von ACV bzw. Coop

1. 1920 – Muttenz Dorf – Hauptstrasse 90 – Geschlossen 1955  
1955 – Neubau Hauptstrasse 36 (neue Nr. !) – Selbstbedienung, Metzgerei, Schuh- und Textilabteilung  
1976 – Umbau Hauptstrasse 36/38 (neue Nr. !); Nur noch Selbstbedienung  
1998 geschlossen
2. 1923 – Bahnhofstrasse 2 –  
1959 – Umbau: Selbstbedienung und Schuhabteilung – Geschlossen 1976
3. 1930 – St.-Jakob-Strasse 130 – Umbau 1930 – Geschlossen 1976
4. 1931 – Hinterzweienweg 55 – Geschlossen 1963
5. 1931 – Genossenschaftsstrasse 1 – Umbau 1956 – Geschlossen 1976
6. 1952 – Schanzweg Varielbau – Geschlossen 1957
7. 1953 – St.-Jakob-Strasse 55 / Schützenhausweg – Geschlossen 1976
8. 1967 – Uebernahme Freidorf St.Jakob-Strasse 151 – Schliessung 1976  
1976 – Neubau Coop Center Muttenz-Freidorf
9. 1998 – Coop Super Center Muttenz Dorf Brühlweg 8 – Hotel Baslertor St.-Jakob-Strasse 1

13.11.98

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Das Meko-Werk III an der Eptingerstrasse.

WA 11.9.1982

## Hochmoderne Produktionsstätten der Metallbau Koller AG

-on. – In eineinhalbjähriger Bauzeit entstand an der Eptingerstrasse 61 in Muttenz eine hochmoderne Fertigungsstätte der Metallbau Koller AG (Meko), welche am vergangenen Donnerstag offiziell ihrer Bestimmung übergeben wurde. Nach Plänen der Burckhardt + Partner AG, Muttenz, wurde die Liegenschaft der ehemaligen Stahlbau AG umgebaut und grundlegend saniert. Das Meko-Werk III beherbergt auf einer überbauten Fläche von etwa 7000 m<sup>2</sup> eine Produktionshalle für den Fenster- und Fassadenbau, das zentrale Projektmanagement, ein Entwicklungs- und Prüflabor, sowie ein Ausbildungs- und Konferenzzentrum. Herzstück des Werkes ist ein elektronisch gesteuertes Zentral-Hochregallager für Alumi-

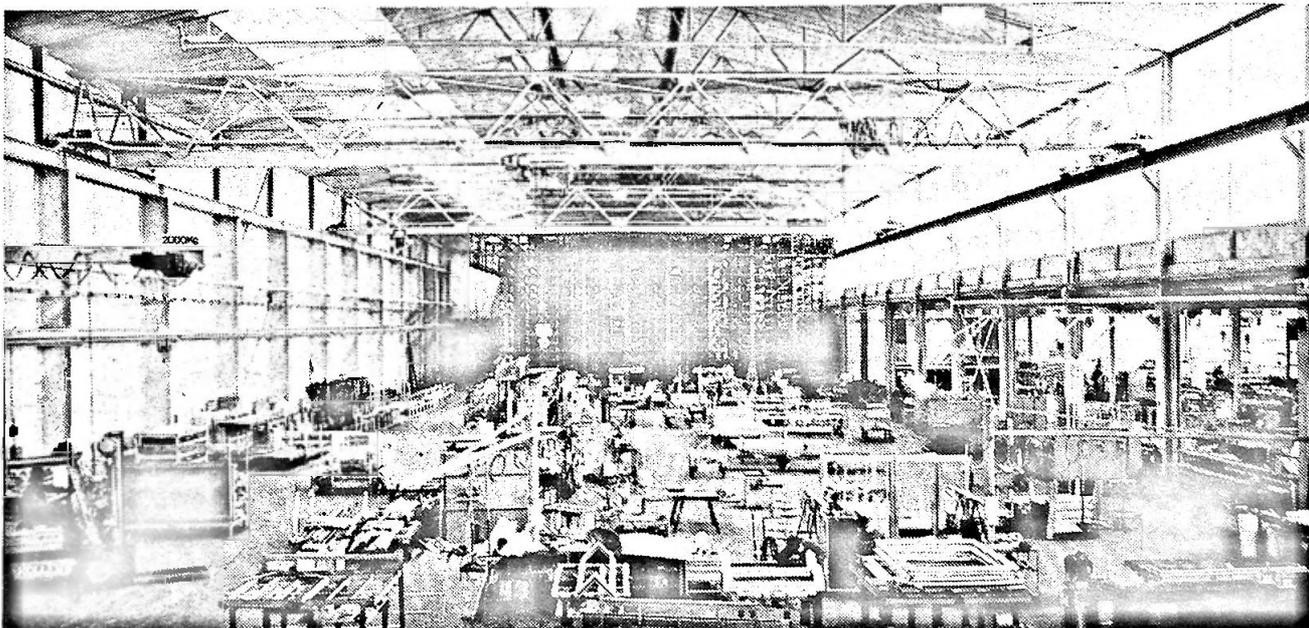
niumprofile. Für das Meko-Werk III wurden insgesamt 3,8 Millionen Franken investiert. Die offizielle Inbetriebnahme wurde mit der Einführung eines neuen Erscheinungsbildes für die Koller-Gruppe verbunden.

Das Meko-Werk III bietet das Bild der künftigen Geschäftspolitik der Koller-Gruppe, sagte Verwaltungsratspräsident Michael Theurillat im Laufe seiner Begrüssungsansprache. Das 55jährige Unternehmen suche die Expansion mit neuen Techniken, was bedeutende Investitionen in Fertigungsanlagen und Maschinen erfordere. Der durch das Bläserquartett unter der Leitung von Meko-Prokurist und MVM-Dirigent Ernst Thommen musikalisch umrahmten Feier wohnten die Muttenzer Ge-

meindebehörden sowie Guido Doppler, oberster Chef von Burckhardt + Partner in Begleitung von Pierre Schär, Leiter des Büros Muttenz, bei. Die Koller-Firmengruppe beschäftigt ca. 600 Mitarbeiter – wovon 250 in Muttenz –, welche einen konsolidierten Jahresumsatz von 80 bis 90 Millionen Franken erarbeiten. Koller zählt international zu den Grossen der Branche und ist mit sechs Fertigungsstätten in der Schweiz und in der Bundesrepublik Deutschland führend in Europa.

«Die Erfolge der Gegenwart sichern die Zukunft der Koller-Firmengruppe» sagte Horst Groh, Vorsitzender der Geschäftsleitung, und wies auf einige Grossprojekte hin: Generaldirektion des Bankvereins in Basel, Internationales Kongresszentrum Genf, Bundesverkehrsministerium in Bonn, Hauptverwaltung der Daimler-Benz AG in Stuttgart. Als Beispiel zukunftsorientierter Technologie darf wohl die rahmenlose Ganzglasfassade an einem Verwaltungsgebäude in Stuttgart gelten.

Das neue Meko-Werk kann als «Massschneiderei» bezeichnet werden. Die Serien für Grossprojekte werden von Koller gezeichnet, entwickelt und produziert. Kernstück der funktionellen Halle, in welcher 50 Mitarbeiter Fenster, Fassaden, Türen und Wände herstellen, ist das computergesteuerte Langgut-Kassettenlager für Aluminiumprofile bis 6,5 m Länge. 600 Kassetten fassen je 1,5 Tonnen Material, was die Aufnahme von insgesamt 900 Tonnen Metall ermöglicht. Eine EDV-Anlage steuert nach dem Prinzip der sogenannten «chaotischen Einlagerung» die Krane zu den entsprechenden Kassetten, füllt oder leert diese, und führt die Lagerbuchhaltung. Koller verfügt als einziges Unternehmen der Branche in der Schweiz ein nach diesem Prinzip arbeitendes Hochregallager.



Das elektronisch gesteuerte Hochregallager (im Hintergrund) ist das Kernstück der 2700 m<sup>2</sup> grossen Fertigungshalle.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Nach drei Jahren von der Walz zurück

## «Hamburger» auf dem Spinnermarsch

Ein Schauspiel ganz besonderer Art fand am letzten Samstagabend in Muttentz statt: Zimmerleute, in unserem Sprachgebrauch «Hamburger» genannt, auf dem Spinnermarsch. Die rechtschaffenen fremden Gesellen kamen aus allen Windrichtungen, um ihren Kollegen Jörg Bürgin heim zu begleiten.

Der heimgewohnte fremde Geselle Jörg (Max) Bürgin auf der Walz. Dabei hat er viel erlebt. Hat Land und Leute kennengelernt und sich beruflich weitergebildet. Er tippelte und arbeitete bei Meistern in Deutschland, Frankreich, Norwegen, Kanada und sogar in Australien. Nach St. Petersburg reiste er mit einem Meister und einem Kollegen, der das Zimmermannshandwerk bei der Häring & Co. AG erlernt hatte und ebenfalls kürzlich heimgekehrt war.

### Die Heimkehr

«Von Basel aus ging's in die Welt, hab dabei manches Bier gestellt. Von Dorf zu Dorf, von Kaff zu Kaff, wurd' beim Tippeln oftmals nass. Schniegelte hier und schniegelte dort, sich immer wieder zog's mich fort. Zum Fattschmorren, zum Zureisen und so weiter, immer ward es feucht und heiter. Nun ist es bei mir so weit, zuhause steht Essen und Bier bereit. 3 Jahre und 1 Tag sind schnell vorbei, drum gangi wieder hei!»

Mit diesem Reim lud der von seiner dreijährigen Walz in sein Heimatdorf Muttentz heimkehrende Jörg Bürgin «Max r.-frd. Zimmerer zu Muttentz» seine «Zunftkollegen» zu einer NHGP (Nach-Hause-geh-Party) ein. Und über 50 waren gekommen, um den Heimkehrenden, der mit einem Weidling über den Rhein gekommen war, so wie er abgereist war, auf dem Spinnermarsch nach Hause zu begleiten, wie es bei den «Hamburgern» Sitte ist. Wahrscheinlich hatten nicht alle Automobilisten den Plausch an der Schar, die auf einem Spinnermarsch Narrenfreiheit genießt. Schallernd schlängelten sie sich im Gänsemarsch zwischen den Autos hindurch, voraus der «Leithammel» mit der Schnapsbuddel, die unterwegs mehrmals die Runde machte. Vor Jörg Bürgins Vaterhaus endete der Spinnermarsch in einem Kreis. Und man traute seinen Ohren kaum: Die rechtschaffenen fremden Gesellen aus allen Teilen Europas liessen das Baselbieter Lied erschallen, bevor der «Leithammel» den Jörg dem Vater feierlich «übergab». Dem Vater, der während der Toppelzeit seines Sohnes für 77 rechtschaffene fremde Gesellen ebenfalls Vater war. Er war des Lobes voll für die Gesellen, die jeweils kurz zu Gast im Bürgin-Hause waren. Er schilderte die Gesellen als sehr anständig, liebenswürdig und hilfsbereit. Wären sie es nicht, würden sie bald nirgendwo auf der Welt mehr Aufnahme finden. Denn das «Buschtelefon» bei den rechtschaffenen fremden Gesellen – die älteste Zunft übrigens – funktioniert tadellos. Ein sich unmöglich auf-führender Geselle wird nicht nur von der zuständigen Gesellschaft gesperrt und von keinem Meister mehr beschäftigt, er wird auch von all seinen Zunftgesellen geächtet. So streng sind die Sitten bei den rechtschaffenen fremden Gesellen. Die Heimkehr des rechtschaffenen fremden Gesellen Jörg Max wurde alsdann im lauschigen Garten der Bürgins zünftig gefeiert.



Der heimgekehrte rechtschaffene Geselle Jörg Bürgin.

### Das zünftige Reisen

Das zünftige Reisen von Handwerkern – eine Lebensschule, wie sie nur das Tippeln, das Leben unter fremden Menschen und das Arbeiten bei verschiedensten Meistern vermittelt und die kein «Fremdgeschriebener» vermessen möchte – hat eine bis in das späte Mittelalter zurückreichende Tradition. Leider hat sie nur im Bauhandwerk bei den Maurer- und Zimmergesellen überlebt und wird mit zeitgemässen Anpassungen bei der ältesten Zunft, der Vereinigung «rechtschaffenen fremden Gesellen» bis zum heutigen Tag lebendig erhalten und praktiziert.

Wie es und je dauert die Reise drei Jahre und einen Tag. Während dieser Zeit darf der reisende Zunftgeselle seinen Heimatort im Umkreis von 50 Kilometern nicht betreten, ausgenommen zu unabwendbaren Ereignissen, wie schwere Krankheit oder Tod.

### Die rechtschaffenen fremden Gesellen

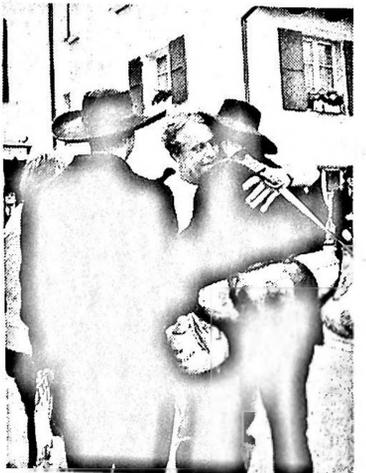
Jeder junge Bauhandwerker, der seine Lehre erfolgreich abgeschlossen hat, unter 30 Jahre alt und ledig ist und in die Fremde ziehen will, wendet sich an die seinem Aufenthaltsort zunächst gelegene Gesellschaft und lässt sich dort vom Altmeister über die rechtschaffenen fremden Gesellen aufklären. Ist er von der Idee und den Zielen des Fremdentums überzeugt, kauft er sich eine Kluft, wie die Zunftkleidung genannt wird, und nimmt an den Gesellenabenden – auch schon als Lehrling – teil. Steht sein Entschluss auf die Walz zu gehen fest, bindet er auf einem Gesellenabend ein. Die Ehrbarkeit (Krawatte) wird ihm während der Einführung in das Zunftzeremoniell eingebunden und ist somit rechtschaffener Fremder in der Vereinigung von gleichgesinnten Bauhandwerkern mit allen Rechten und Pflichten gemäss den altüberlieferten Gebräuchen. Bevor er in die Welt hinaus zieht, sollte er noch ca. sechs Wochen in seiner Erwanderungsstadt bleiben, um sich mit den Riten der rechtschaffenen fremden Gesellen auf dem ehrbaren Handwerk ausführlich vertraut zu machen.

Der rechtschaffene fremde Geselle kann reisen wohin und arbeiten wo er will. In der Regel ist er ein Vierteljahr auf Toppelzeit und nimmt dann in etwa für die gleiche Zeitspanne Arbeit an. Bei Arbeitsaufnahme lässt er sich in der am nächsten liegenden Gesellschaft schreiben und nimmt am dortigen Zunftleben teil. Während der Toppelzeit übernachtet der reisende Geselle ausser in den Zunftherbergen je nach Gelegenheit bei Meistern, in Jugendherbergen, in den Herbergen «zur Heimat», im Heuschuber beim Bauern, bei «Mutter grün» oder gar in der Arrestzelle bei der Polizei – freiwillig, selbstverständlich. Nach Möglichkeit und Laune tippelt er zu Fuss oder lässt sich als Anhalter mitnehmen. Öffentliche Verkehrsmittel über längere Strecken sind verpönt, den Umständen entsprechend aber nicht verboten.

### Die Kluft und das Zubehör

Den reisenden rechtschaffenen fremden Gesellen erkennt man an seiner Kluft mit den weiten Hosenbeinen und an der schwarzen Ehrbarkeit, die er während der dreijährigen Reisezeit auf Toppelzeit und bei der Arbeit immer trägt.

Die Kluft besteht aus dem schwarzen Hut (Schlapphut, Zylinder oder Koks), der Staude (kragenloses weisses Hemd),



Sichtlich gerührt schliesst Vater Ruedi Bürgin seinen Sohn in die Arme.

schwarze Weste, Jacke und Hose aus Samt oder Manchester (Maurer tragen graue Hosen), schwarzen Schuhen oder Stiefeln sowie der schwarzen Ehrbarkeit. Wenn einer eine blaue Ehrbarkeit trägt gehört er der Schacht Rolandsbrüder an. Eine rote Ehrbarkeit weist den Träger als den Freiheitsbrüdern zugehörig aus. Und ein Freier Voigtländer trägt anstelle der Ehrbarkeit nur eine Wappennadel.

Weiter trägt der Geselle einen Ohrring mit Handwerkswappen und eine Zunftuhrkette mit den Wappen der Städte, in welchen er gearbeitet hat. Ob einer den «Zunftschmuck» trägt, ist ihm überlassen. Weitere Verzierung an der Kluft sind nicht gestattet. Sämtliche zu transportierenden Gegenstände trägt der Zunftgeselle im Charlottenburger, auch Berliner genannt. Der Charlottenburger hat zwei eng miteinander verknüpfte Bedeutungen. Zum einen ist er ein buntes, ca. 80 mal 80 Zentimeter grosses Tuch, das mit der Reklame der Zunftschneiderei oder mit Zunftbildern bedruckt ist. Zum anderen wird auch jedes gepackte Bündel, das wiederum in diesem bunten Tuche eingeknotet ist, Charlottenburger genannt.

Auf der Walz hat der reisende Geselle sein gesamtes Hab und Gut mit einer besonderen Technik und mit Geschick zu einem Charlottenburger gebunden. Er hat die Form einer 30 Zentimeter dicken und 70 Zentimeter langen Wurst und beinhaltet das notwendigste Werkzeug, Arbeitszeug, Unterwäsche und Hemden sowie Wasch- und Schuhputzzeug. An einem akkurat gebundenen Charlottenburger erkennt man in der Regel auch den akkuraten zünftigen Gesellen.

Der Stenz ist der Wanderstab des reisenden Gesellen und im gesellschaftlichen Ritual ein wichtiges Utensil. Er ist ein in der Natur gewachsener Stock um den schlängenförmig Schlingpflanzen eingewachsen sind.

### Die Gesellschaften

Die rechtschaffenen fremden Gesellen sind eine überparteilich, überreligiös und übernationale Vereinigung von gleichgesinnten Bauhandwerkern, die in die Welt hinauszuziehen, «auf die Walz gehen». Oberstes Beschluss fassendes Gremium ist der Kongress, der in der Regel alle vier Jahre stattfindet und dabei jeweils auch den amtierenden Vorstand wählt. Die Vereinigung wiederum besteht aus einzelnen selbständigen Gesellschaften, die zur Zeit an verschiedensten Orten Deutschlands, Frankreichs, der Schweiz, Skandinaviens, Afrikas und in den USA ansässig sind. In unserem Lande gibt es fünf Gesellschaften, in Basel, Luzern, Murten, St. Gallen und Zürich.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, jeden reisenden Gesellen aufzunehmen, ihn mindestens für eine Nacht und einen Tag zu bewirten und in jeder Beziehung nach Kräften zu unterstützen. In den Gesellschaften werden die zünftigen Riten abgehalten und das dazugehörige Schrifttum geführt. Jede Gesellschaft hat eine Herberge, die ihr «Zuhause» ist.

### Die Herberge

Ist Dreh- und Angelpunkt jeder Gesellschaft. In der Regel ist es ein Gasthaus mit Schlafgelegenheit und einem Klubraum, der zum Handwerkssaal eingerichtet wird. In Basel ist das Rebhaus die Herberge oder «der ehrbare Krug», wie die Herberge im Kreise der rechtschaffenen fremden Gesellen genannt wird. Der Wirt wird mit Vater, die Wirtin mit Mutter und die Söhne und Töchter sowie das Bedienungspersonal mit Bruder und Schwester angesprochen, womit sogleich ein freundschaftliches Verhältnis entsteht.

Auf die Herberge reist der Geselle zünftig zu und wird nach Handwerksbrauch ausgedient. Das heisst, er bekommt einen Begrüssungstrunk, trägt sich im Zugersteinbuch ein und hat eine Nacht Schlafen frei. In den Wintermonaten wird er zusätzlich noch einen Tag kostenlos verpflegt. Beim «Komodeheisser» kann er sich nach den Arbeitsmöglichkeiten im Ort erkundigen und erfahren, welche Gesellen mit welchem Ziel in letzter Zeit durchgereist sind und wer «in der Stadt geschrieben» bzw. in Arbeit steht.

### Der Gesellenabend

findet für reisende Gesellen mindestens alle 14 Tage, für einheimische alle vier



Der Spinnermarsch.

Fotos eho.

Wochen an einem Samstagabend ab 20.00 Uhr statt. Zu Beginn werden alle formellen und finanziellen Belange erledigt und darauf nach Handwerksbrauch auf dem Handwerkssaal «nach oben gegangen». Das heisst, es werden nach überlieftem Ritual alle Angelegenheiten geregelt, die die Zunft der rechtschaffenen fremden Gesellen betreffen. Alle Handlungen werden nach demokratischen Grundsätzen unkompliziert geregelt und per Handschlag besiegelt.

Nachdem das Zunftzeremoniell auf dem ehrbaren Handwerkssaal beendet ist, werden primär alte Traditionen – wie Schallern, Klatschen, Trudeln usw. – am Handwerksstisch gepflegt. Bei Interesse werden auch Modellierkurse abgehalten.

### Der einheimische fremde Geselle

Hat der einheimische fremde Geselle seine dreijährige Walz beendet, so kann er sich einheimisch melden und hat somit die Rechte und Pflichten eines einheimischen fremden Gesellen, der jedoch auch weiterhin in einer Gesellschaft geschrieben ist und an deren Gesellenabenden teilnimmt. Er ist mit seiner Erfahrung für die reisenden Gesellen ein wertvoller Ratgeber, ob in beruflicher oder gesellschaftlicher Hinsicht, und ein wichtiges Bindeglied im Zunftwesen.

### Riten und Gebräuche

Die Riten und Gebräuche sind sehr vielseitig und gehören zum Berufsbild eines jeden zünftig reisenden Handwerksgelesenen. Einige der gebräuchlichsten sind in der unten erwähnten Broschüre beschrieben, wie *Schmalmachen*, das zünftige Vorsprechen bei Kräutern (Meistern), Innungen, Handwerkskammern, Gewerkschaften, Metzgern, Bäckern, Brauereien usw. nach einer kleinen Reiseunterstützung, einer Verpflegung, einem

### Zwillingstreffen im Mittenza

## Auch die Präsidenten sind zu zweit

Im Kongresszentrum Hotel Restaurant Mittenza in Muttentz findet am 4./5. September 1999 das 24. Schweizerische Zwillingstreffen statt. Die Präsidenten und Organisatoren des Anlasses, Peter und Paul Stutz, erwarten gegen 150 Zwillingpaare aus der ganzen Schweiz zu diesem Anlass. Das Treffen ist auch für Zwillingpaare aller Altersstufen gedacht, die nicht die Vereinsmitgliedschaft besitzen.

Laut den Präsidenten Peter und Paul Stutz soll der alljährlich stattfindende Anlass den Zwillingen auch dieses Jahr als lustiges, amüsantes und unvergessliches Wochenende in Erinnerung bleiben. Mit grossem Aufwand hat das Präsidentenzwillingpaar Peter und Paul Stutz mit seinen Helferinnen und Helfern diesen zweitägigen Treff in Muttentz organisiert.

### Eröffnung am Nachmittag

Das diesjährige Treffen wird am Samstagabend mit der Generalversammlung eröffnet. Am Abend können die Gleichgesinnten bei einem gemeinsamen Bankett und musikalischer Unterhaltung mit dem Tanzorchester «Teddy's» aus dem Vorarlberg Erlebnis- und Erfahrungen austauschen. Wei-

terfrischungstrunk oder einem kostenlosen Nachtquartier. Die dazu angewendeten Sprüche sind den Umständen entsprechend verschiedener Art.

*Schallern*, das Singen von zünftigen Gesellenliedern zu den verschiedensten Anlässen.

*Klatschen*: Es gibt den Zweier-, Dreier-, Vierer oder Rundklatsch, die nach Marschliedern einfach und nach Walzmelodien doppelt geschlagen werden. Beim Klatschen, das besonders bei Richtfesten und ähnlichen Anlässen beliebt ist, wird die Jacke ausgezogen, der Hut aber aufbehalten.

*Fassschmoren*, von einem Gesellen spendetes Bier vom Fass, das nach zünftigem Ritual bei vielen Anlässen geschmort (getrunken) wird. Der Spender erhält in der Regel einen Stammseidel, zünftiger Bierkrug mit Deckel, auf dem alle Namen seiner Gäste zur Erinnerung an «sein Fass» verewigt sind.

*Rundschnack* gibt es, wenn mehrere Gesellen auf dem Krug beisammen sind. Meistens werden Humpen oder Stiefel getrunken, die auf dem Gesellenisch kreisen.

Das *Trudeln* war früher eine Gesellenstrafe, heute ein vergnüglicher Spass nach exaktem Ritual.

Der *Gänsemarsch* wird aufgeführt, wenn Gesellen die Stadt verlassen oder sich ein «Schacht» (Schar) Kameraden gemeinsam zu einem bestimmten Ort begibt. Dabei trägt der «Leithammel» eine Flasche Korn am Charlottenburger. Während des Marsches wird kräftig geschallert und die Marschpausen mit einem Schluck aus der Schnapsbuddel erleichtert.

Der *Spinnermarsch* ist im Prinzip ein Gänsemarsch, nur wird auf dem Spinnermarsch allerlei Schabernack getrieben, so wie es die rechtschaffenen fremden Gesellen am letzten Samstag in Muttentz getan haben.

*Quelle unserer «Weisheiten» über die rechtschaffenen fremden Gesellen und ihre Vereinigung: «Hinaus in die Ferne», Informationsbroschüre für Bauhandwerker und zünftige Walz.*

### Teilnahme für alle Zwillinge

Es sind nicht nur die knapp 600 Vereinsmitglieder in Muttentz herzlich willkommen: Zwillingpaare aus der Region, die aus Neugierde gerne am Anlass teilnehmen möchten, sollen sich doch ungeniert anmelden (Telefon 01/822 36 29 oder 01/761 14 62 bis am 2. September). Wem die Ambiance in der grossen Zwillingfamilie gefällt, kann bereits am Treffen in Muttentz dem Schweizerischen Zwillingverein beitreten. Auch die Angehörigen oder Interessierten haben Einlass, Zwillinge geniessen an «ihren» beiden Tagen allerdings Priorität. Es soll vor allem ein Anlass unter Zwillingen sein.

### Der Zwillingverein

Gegründet wurde der Verein anlässlich des 1. Zwillingstreffens am 24. Oktober 1976 in Zürich. Er bezweckt die Pflege der Kameradschaft sowie ein jährliches Zwillingstreffen, das heuer bereits zur 24. Austragung gelangt.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

~ 1995

## An unserem verehrten Gast

Der Volksmund sagt:

Man soll die Feste feiern, wie sie fallen, dann sind sie am Schönsten. - Dem ist nicht immer so, denn es gibt Anlässe, die man planen und organisieren sollte.

Das Restaurant Rennbahn ist in der Lage, Ihnen dabei zu helfen und Ihnen alle Wünsche zu erfüllen.

Zu diesem Zweck haben wir diese Broschüre zusammengestellt. Sie wird Ihnen bei allen Fragen und Problemen eines Anlasses behilflich sein. Gleichzeitig wird Ihnen das vielseitige Angebot aus Küche und Keller des Restaurants Rennbahn unterbreitet.

## Räumlichkeiten

Ein Teil des Restaurants ist für 50 Personen eine gemütliche Ambiance, die Sie den Alltag vergessen lässt.

Daneben gibt es einen gediegenen Saal für 40 Personen, wo man ungestört unter sich sein kann, wo man Tagungen und Konferenzen abhalten kann, wo unsere Rentner Ihre Altersnachmittage durchführen können.

Der Garten für 60 Personen bietet Ihnen eine herrliche Atmosphäre, sich an warmen, schönen Tagen im Freien bewirten und verwöhnen zu lassen. Bei Festlichkeiten ein freundlicher Ort, den Apéro einzunehmen.

## Parkplätze

Kein Problem nach deren Suche. Das Restaurant Rennbahn verfügt über genügend hauseigene Parkplätze.

## Menuevorschläge

In der Beilage finden Sie unsere reichhaltige Auswahl an Menuevorschlägen, die Sie nach Ihrem Geschmack zusammenstellen können.

Gleichzeitig werden Ihnen auch Saisongerichte (z.B. Wild, Gemüse und andere Spezialitäten des Hauses) vom dafür verantwortlichen Personal oder vom Chef selbst angeboten.

## Menuekarten

Für einen Anlass schreiben wir eigene Menuekarten. Wünschen Sie spezielle Karten, tragen Sie die Kosten.

## Blumendekorationen

Bei Schnittblumen in kleinen Vasen verteilt und bei gesteckten Zweigen für Weihnachtsdekorationen übernehmen wir die Kosten.

Arrangements, die beim Floristen bestellt werden müssen, gehen zu Ihren Lasten. Über diese Gebinde können Sie dann selbst verfügen.

## Tischordnung

Diverse Varianten können wir Ihnen bieten. Gerne nehmen wir auch Ihre persönlichen Wünsche entgegen.

## Freinacht

Im Kanton Baselland braucht es ausser für Hochzeiten eine Sonderbewilligung, deren Kosten Sie zu tragen haben.



Die erwähnten Räumlichkeiten, ein geschultes Personal, das jederzeit Ihren Wünschen gerecht sein wird, eine vorzügliche Küche, sowie erlesene Weine werden Ihnen im Restaurant Rennbahn zum Höhepunkt Ihres Anlasses beitragen.

Wir freuen uns jetzt schon auf Ihren Besuch und stehen Ihnen jederzeit für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Ihre Familie Hürlimann

# MENUE-VORSCHLÄGE vom Restaurant Rennbahn , Muttenz

## KALTE VORSPEISEN

Rohschinken mit Melone	16.–
Bündnerteller	16.–
Avocados mit Crevetten an Cocktailsauce	14.–
Schinkenrolle gefüllt mit Selleriesalat und Melone	12.–
Hauspastete mit Selleriesalat	12.–
Crevettencocktail moderne Art	16.–
Raumlachs, Toast und Butter	18.–
Geräuchte Forellenfilet mit Meerrettichschaum	14.–

☆☆☆☆☆

## SUPPEN

Klare Ochsenschwanzsuppe
Bouillon mit Mark
Bouillon mit Gemüsestreifen
Bouillon mit Eierflöckli
Bouillon mit Flädli
Crèmesuppen: Spargeln, Pilzen, Curry, Tomaten
Geröstete Griessuppe
Bündnergerstensuppe

☆☆☆☆☆

## WARME VORSPEISEN

Champignonsschnitte	9.–
Pastetli mit verschiedenen Pilzen	12.–
Pastetli mit Milken und Champignons	15.–
Pastetli mit Meeresfrüchten	20.–
Seezungenstreifen paniert gebacken, mit Tartarsauce	26.–
Seezungenfilet gedämpft nach Art des Chefs	25.–
Scampi an Pernodsauce	25.–
Warmes Lammfilet mit Nüsslisalat	20.–
Bodensee-Eglifilet, Kartoffeln oder Reis	20.–
Kalbsmilkenrösli an Himbeeressig mit Salat	20.–
Warme Pouletbrüstli auf buntem Salat	18.–

☆☆☆☆☆☆

## HAUPTSPEISEN (ab 10 Personen)

- |  |      |  |      |
|--|------|--|------|
| 1. Gefüllte Kalbsbrust<br>Pommes-frites<br>Gemüse in Butter                                  | 28.— | 2. Schweinscarrébraten<br>Pommes-frites<br>Bohnen in Butter<br>Tomate Saxon                            | 30.— |
| 3. Schweins- und Kalbspiccata<br>mit Schinken und Champignons<br>Risotto<br>Gemischter Salat | 31.— | 4. Rindssteak vom Grill<br>Kräuterbutter oder Pfeffersauce<br>Pommes-frites<br>Gemüse in Butter        | 32.— |
| 5. Kalbshaxen Bürgerlich<br>Spätzli in Butter<br>Trianon von Gemüse                          | 32.— | 6. Gespickter Rindsbraten<br>Spätzli in Butter<br>Trianon von Gemüse                                   | 32.— |
| 7. Wienerschnitzel<br>(Kalbsfleisch)<br>Pommes-frites<br>Gemüse in Butter                    | 35.— | 8. Kalbschnitzel an Rahmsauce<br>mit Champignon "Zürcherart"<br>Nudeln in Butter<br>Trianon von Gemüse | 36.— |
| 9. Schweinsfilet im Blätterteig<br>Dauphinkartoffeln<br>Trianon von Gemüse                   | 36.— | 10. Lammcoquilles würzig gebraten<br>Gratinierte Kartoffeln<br>Verschiedene Gemüse                     | 38.— |
| 11. Kalbsschulter glaciert<br>Croquettekartoffeln<br>Gemüse in Butter                        | 38.— | 12. Cordon-bleu "Hausart"<br>Dauphinkartoffeln<br>Gemüse in Butter                                     | 39.— |
| 13. Entrecôte "Café de Paris"<br>Pommes-frites<br>Gemüse in Butter                           | 39.— | 14. Lammfilet rosé gebraten<br>mit Kräutersauce<br>Gratinierte Kartoffeln<br>Verschiedene Gemüse       | 40.— |
| 15. Roastbeef englisch<br>Dauphinkartoffeln<br>Gemüse in Butter                              | 45.— | 16. Kalbscarrébraten mit Poulet<br>Pommes-frites<br>Gemüse in Butter                                   | 48.— |

17. Ganze Kalbshaxen  
"Bürgerlich"  
Safran Risotto  
Gemischter Salat 48.–

18. Kalbsnierenbraten glaciert  
Pommes-frites  
Gemüse in Butter 52.–

19. Kalbssteak mit Früchten  
an Rahmsauce  
Spätzli in Butter  
Trianon von Gemüse 55.–

20. Filetsteak "Jacky"  
Croquettekartoffeln  
Gemüse in Butter 55.–

### Ab 12 Personen

21. Kalbsrücken glaciert "Rennbahn"  
Hausgemachte Spätzli in Butter  
Verschiedene Gemüse in Butter 68.–

☆☆☆☆☆☆

### SCHMACKHAFTE SALATE

Grüner Salat 5.–  
Nüsslisalat mit Ei 7.50  
Gemischter Salat 7.–  
Bunter Salat und warme Champignons 8.–

☆☆☆☆☆☆

## UNSERE WÄHRSCHAFTEN TAGESTELLER / ab 15 Personen auf Platte

- |   |  |
|---|--|
| a) Schweinsvoressen<br>Nudeln in Butter<br>Trianon von Gemüse 19.-          | b) Schweinsschnitzel paniert<br>Pommes-frites<br>Bohnen in Butter 22.-                       |
| c) Fleischvögel Hausfrauenart<br>Nudeln in Butter<br>Salat 17.-             | d) Schweinsschnitzel an Rahmsauce<br>Nudeln in Butter<br>Trianon von Gemüse 25.-             |
| e) Gefüllte Schweinsbrust<br>Pommes-frites<br>Trianon von Gemüse 20.-       | f) Schweinsbraten glaciert<br>Pommes-frites<br>Blumenkohl in Butter<br>Gedämpfte Tomate 25.- |
| g) Geschnetztes Pouletfleisch<br>an Curry mit Ananas<br>Reis in Butter 20.- | h) Schweinshaxen Bierbrauerart<br>Spätzli in Butter<br>Trianon von Gemüse 18.-               |
| i) Schweinskoteletten paniert<br>Pommes-frites<br>Trianon von Gemüse 22.-   | k) Schweinscordon-bleu<br>Pommes-frites<br>Blumenkohl in Butter<br>Gedämpfte Tomate 25.-     |
| l) Schweinssteak "Gabi"<br>Spätzli in Butter<br>Trianon von Gemüse 30.-     |  |

☆☆☆☆☆☆

<b>Zusätzliche Preise:</b>	Tagessuppe	2.-
	Grüner Salat	5.-
	Gemischter Salat	7.-

☆☆☆☆☆☆



# RENNBAHN — SCHLEMMER — MENUE

☆☆☆☆☆☆

1 Glas Champagner

☆

Grüne Spargeln mit Entenleber

☆

Ochsenschwanzsuppe mit  
Gemüsewürfel und Sherry

☆

Meeresfrüchteragout an Weissweinsauce  
mit Champignons in Muscheln garniert

☆

Gemischter Salat

☆

Ochsenrippe vom Grill  
mit Bernaisesauce  
Gratinierte Kartoffeln  
Blattspinat gedämpft  
Tomaten mit Spargelspitzen

☆

Zitronensorbet

☆

Kalbsmilken an Schnittlauchrahmsauce  
mit Steinpilzen  
Wilder Reis

☆

Gemischter Käse

☆

Ananas Florida

Fr. 130.--

☆☆☆☆☆☆

# *Aus unserer Fischküche*

*(ab 10 Personen, Tellerservice)*

*Frische Schollenfilet an Safransauce  
Reis in Butter oder Dampfkartoffeln  
Gedämpfter Fenchel* 23.–

♦♦♦♦♦

*Lachsforellenfilet gebraten  
mit grünen Pfefferkörnern und Orangen  
Wilder Reis oder Dampfkartoffeln  
Broccoli in Butter* 28.–

♦♦♦♦♦

*Lachsforellenfilet an Schnittlauchrahmsauce  
Nudeln in Butter  
Broccoli, gedämpfte Tomate, Champignon* 29.–

♦♦♦♦♦

*Bodensee-Eglifilet gebraten in Butter  
Tartarsauce  
Dampfkartoffeln* 33.–

♦♦♦♦♦

*Bodensee-Eglifilet gebacken  
Tartarsauce  
Dampfkartoffeln* 33.–

♦♦♦♦♦

*Seezungenfilet mit Crevetten und Champignons  
an Champagnersauce  
Camargue-Reis  
grüne Spargeln* 39.–

♦♦♦♦♦

*Seezungenröllchen gefüllt mit Rauchlachs  
an Champagnersauce  
Wilder Reis  
Blattspinat in Butter* 40.–

## KLEINE DESSERT - VORSCHLÄGE ZU UNSEREN MENUES



Coupe Jacques	7.--
Frische Ananas	7.--
Frischer Fruchtsalat	7.--
Gebrannte Crème	7.--
Crème Caramel	7.--
Meringue glacé	7.--
Cassata mit Rahm	7.--

Ab 6 Personen : Vacherin glacé 9.-- pro Person

Käseplatte : Preis je nach Menge



## ZVIERIPLATTE KALT

Wurstsalat einfach	10.–
Wurstsalat spezial	13.50
Aufschnitteller	17.–
Bierbrauersalat	16.50
Salamiteller	17.–
Schinkenteller	17.–
Bündnerteller	20.–
Tessinerteller	20.–
Gefüllte Schweinsbrust garniert	17.–
Thonsalat garniert	17.50
Diverse belegte Brötchen	3.50
Tartarbrötchen	6.–
Lachs- oder Crevettenbrötchen	7.–
Schinken- oder Salamibrot	5.–

## ZVIERIPLATTE WARM

St. Gallerschüblig, Kartoffelsalat	11.–
Schweinswürstli, Kartoffelsalat	9.–
Warmer Beinschinken, Kartoffelsalat	24.–
Warmer Fleischkäse, Kartoffelsalat	16.–
Warme gefüllte Schweinsbrust, Kartoffelsalat	18.–
Kalbsbratwurst an Zwiebelauce, Pommes-frites	14.–
Schweinsbratwurst an Zwiebelsauce, Pommes-frites	16.–

☆☆☆☆☆☆

Wir wünschen Ihnen viel Spass beim Ausschauen !!!  
Auch individuelle Wünsche können wir erfüllen.

☆☆☆☆☆☆

Familie J. Hürlimann  
Restaurant Rennbahn  
4132 Muttenz

Tel. 461 74 75

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Inserat in einem Kochbuch vor 1900



Fabrikation  
garantiert ächter  
**Eier - Nudeln**

mit  
Motorbetrieb.



Telephon 1185.



Versandt nach  
Auswärts.



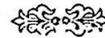
Ob. Rheingasse  
Nr. 56.

**E. Dalang - David.**

Ob. Rheinweg  
Nr. 51.



Versandt  
nach  
Auswärts.



Aechte Basler  
Leckerly

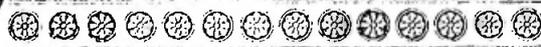
per Dutzend à 60, 80 Cts. und 1 Fr.



Dessert - Leckerly

offen auf Gewicht.

Man bittet genau auf die Firma  
zu achten.



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

12. Februar 1971.

Allpack Industrielle Lohnverpackung AG, in Mutt en z. Unter dieser Firma besteht aufgrund der Statuten vom 10. Februar 1971 eine Aktiengesellschaft. Sie bezweckt Verpackung von industriellen Produkten aller Art im Lohn für Dritte, Veredelung und Verarbeitung von Produkten in den verpackungsfertigen Zustand sowie Ausübung aller damit zusammenhängender Tätigkeiten, ferner Erwerb und Verwertung von gewerblichen Schutzrechten. Die Gesellschaft kann sich an andern Unternehmen im In- und Ausland beteiligen. Das Grundkapital beträgt Fr. 100 000, eingeteilt in 100 voll einbezahlte Namensaktien zu Fr. 1000. Die Mitteilungen an die Aktionäre erfolgen durch eingeschriebenen Brief. Publikationsorgan ist das SHAB. Dem Verwaltungsrat aus einem oder mehreren Mitgliedern gehören an: Otto Höfliger, von Freienbach SZ, in Stuttgart (BRD), Präsident; Hermann Bots, von und in Basel, die beide Einzelunterschrift führen, sowie Dr. Kurt Stüssi, von Glarus, in Basel, ohne Unterschrift. Domizil: Käppeliweg 7 (eigenes Büro).

Fragebogen in Form. Kollektiv ausfüllen.  
2. 10. 71 - v. ca. Sept. bis v. 1. 10. 71.  
2. 10. 71 bis 1. 10. 71 Personalkarte  
inkl. Büro etc.  
in Sept. Kollektiv per Post 1. 10. 71  
etc.

Arbeitamt BL

weg m. Schwob  
Frau Schürzen  
Hv. Krähenbühl

v. 10. 10. 71

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Kartonagen

Telefon 061/467 95 00

Kisten

Telefax 061/467 95 09

Emballeur

Postcheck-Konto 40-474-5

Banken: Schweizerischer Bankverein Basel

Basellandschaftliche Kantonalbank Muttenz

Haass AG Hardstr. 37-45 4132 Muttenz

# Haass



An die Museumskommission

der Gemeinde Muttenz

Abteilung	Ihr Zeichen	unser Zeichen	4132 Muttenz
D/		al/s-	17. März 1998

Sehr geehrte Damen und Herren.

Wir nehmen Bezug auf Ihre Anfrage bezüglich alten Dokumenten von der Haass AG und können Ihnen ein Diplom 1. Klasse von der Basler Gewerbe-Ausstellung 1901 sowie eine alte Fotoaufnahme vom Ausstellungsstand im Jahr 1907, die eindrücklich die damals produzierten Transportfässer zeigt.

Nachstehend geben wir Ihnen einige Daten bekannt:

1897 Gründung der Fassfabrik durch Theodor Haass und Kauf des Areals. Vorher wurde Sauerkraut fabriziert.

1922 Die Firma wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

1926 wurde die Schälerei mit eigener Dampfgrube gebaut.

1931 wurde mit der Kistenfabrikation begonnen.

1935 wurde in einem Teil der Fassfabrik die Kartonagenfabrikation eingerichtet.

1948 Aufgabe der Schälerei und Ausbau der Kistenfabrik.

1957 Aufgabe der Fassfabrikation.

1966 Erweiterung der Kartonagenfabrik.

1967 Beginn mit dem Verpacken von Fremdware als Emballeur.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben dienen zu können und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

H a a s s A.G.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Kleine  
Historie  
des  
Salzes





## Früher

da die weissen Salzkörner als kostbares Gut aus Frankreich, Deutschland, Österreich und Italien importiert werden mussten, war der Salzhandel in der Schweiz streng geregelt, und der Verkauf – schon damals vom Staat zum Monopol erklärt – wurde zur Besteuerung herangezogen. Tag und Ort des Verkaufes waren behördlich festgesetzt, und die verwendeten Masse mussten den offiziellen Stempel tragen. Erst durch die Erschliessung der Salzlager im Baselland und Aargau und die Gründung der Salinen von Schweizerhalle, Kaiseraugst, Rheinfelden und Riburg in den Jahren 1836–1848 wurde dieser den Launen der Politik unterworfenen Salzeinfuhr ein Ende gesetzt.

## Heute

erzeugen nur noch Schweizerhalle und Riburg Salz; beide Salinen befinden sich im ausschliesslichen Besitz der Kantone (Waadt ausgenommen), die 1909 die gesamten Aktien der von ihnen gegründeten «Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen AG.» mit der Verpflichtung erworben haben, den gesamten Salzbedarf bei der Salinengesellschaft zu decken. So wurde das alte kantonale Salzhandelsmonopol durch ein Produktionsmonopol ergänzt und damit die Salzversorgung des Landes der Spekulation entzogen.

## Die Sole

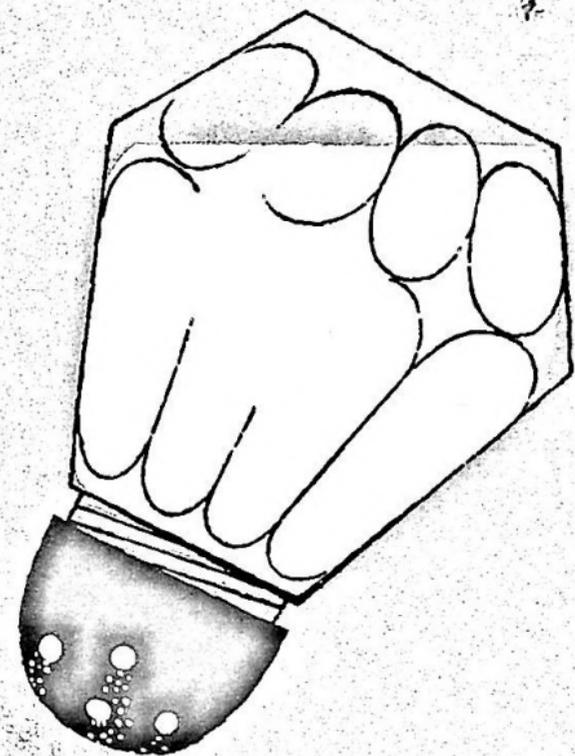
die durch die Leitungen direkt in die Hotels fliesst und uns mit neuer Lebenslust und prickelnder Frische aus der Wanne steigen lässt, bringt jährlich Tausenden von Patienten, die in Rheinfelden Heilung suchen, die erhoffte Kräftigung.

Die Saline Rheinfelden, die seit 1942 kein Salz mehr produziert, pumpt jährlich mehrere Millionen Liter Sole zu Bade- und Kurzwecken in die Hotels, und der stetig steigende Verbrauch zeugt von dem Erfolg, der dabei erzielt wurde. Über den Reichtum an Mineralien, welche in der Sole von Rheinfelden vorhanden sind, mögen uns die nachstehenden Angaben orientieren. Es sind darin im Mittel folgende Komponenten enthalten:

Natriumchlorid (NaCl)	300–310 g/l	Strontiumchlorid (SrCl <sub>2</sub> )	40 mg/l
Calciumsulfat (CaSO <sub>4</sub> )	4–4,2 g/l	Borsäure (HBO <sub>3</sub> )	ca. 35 mg/l
Magnesiumsulfat (MgSO <sub>4</sub> )	0,3–0,4 g/l	Natriumbromid (NaBr)	6 mg/l
Magnesiumchlorid (MgCl <sub>2</sub> )	0,1–0,2 g/l	Ammoniumchlorid (NH <sub>4</sub> Cl)	ca. 3 mg/l
Kaliumchlorid (KCl)	40 mg/l	Lithiumchlorid (LiCl)	1–2 mg/l

Dazu sind in Spuren vorhanden: Eisen (Fe<sup>++</sup> / Fe<sup>+++</sup>), Aluminium (Al<sup>+++</sup>), Kieselsäure (SiO<sub>3</sub><sup>''</sup>), Kohlensäure (CO<sub>3</sub><sup>''</sup>).

Das spezifische Gewicht beträgt 1,2070 bei 15 °C.

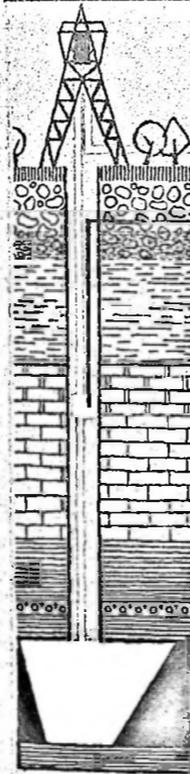


## Von Salz und Sole

Die Entstehung der Salzlager geht auf Jahrmillionen zurück, und Ockenius (1830–1906) erklärt dazu in seiner Barren-Theorie: «Eine Barre trennte einst das Binnenmeer vom Weltmeer. Infolge Verschlammung, Versandung oder Erdbewegungen wurde die Wasserzufuhr ins Binnenmeer, wenn nicht gänzlich unterbunden, so doch zeitweise stark behindert. Dadurch überwog die Verdunstung die Wasserzufuhr, so dass Gips und Kochsalz in gesättigter Lösung zur Ausscheidung und Ablagerung auf dem Meeresboden gelangten. Diese Salzlager wurden im Laufe der Jahrtausende durch Ablagerungen verschiedenster Art überdeckt und auf diese Weise gleichzeitig gegen die auflösende Wirkung des Wassers geschützt.»

## Das Salz

wird nicht bergmännisch abgebaut, sondern durch Auslaugen des Steinsalzes gewonnen, wobei es in flüssigem Zustand aus der Tiefe in die Salinen gefördert wird. Für diesen Auflösungsprozess müssen Bohrungen bis auf den Grund des Salzlagers abgeteuft werden. Die Bohrtürme, die bei Schweizerhalle und Riburg das Landschaftsbild beleben, sind charakteristisch für die Gewinnung des Salzes, bei der ähnliche Bohrapparaturen und Bohrtechnik wie beim Erdöl angewendet werden, allerdings mit dem Unterschied, dass beim Salz bei weitem nicht so tief vorgedrungen werden muss wie bisweilen beim Erdöl.



Die von Kies-, Kalk- und Anhydritschichten überlagerten Salzlager beginnen in 120–330 m Tiefe und weisen Mächtigkeiten von 20 m, 30 m, ja sogar bis zu 90 m auf. Das Wasser, das bei der Bohrung in die Salzsichten eindringt, löst das Salz und die anderen, früher im Meerwasser enthaltenen Mineralien bis zur vollkommenen Sättigung der Flüssigkeit auf. Diese natürliche, gesättigte, verschiedene Wirkstoffe enthaltende Flüssigkeit, die Tiefensole, wird nun durch Pumpen an die Oberfläche befördert, um einerseits als köstliches Nass direkt in die Badewannen der Hotels zu fließen, andererseits um –auskristallisiert zu Salz – unsere Speisen pikant und mündig zu machen.

Die in den Salinen Schweizerhalle und Rheinfelden-Riburg gewonnene Sole ist für Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, menschliche und tierische Ernährung bestimmt. Bis sie sich aber als weisses Salz präsentieren kann, hat sie einige Prozeduren zu überstehen. Die Sole fließt zuerst, nach chemischer Vorbehandlung, den Eindampf-Wärmepumpenanlagen der Salinen zu, wo in einem kontinuierlichen Arbeitsprozess das Wasser aus der Sole verdunstet und das sich dabei auskristallisierende Salz gewonnen wird. Die Arbeitsweise dieser Anlagen ist so, dass die Sole in geschlossenen Verdampfern durch Heizdampf zum Kochen gebracht wird, wobei der aus der Sole entweichende Dampf durch einen Kompressor angesaugt und durch diesen verdichtet wird. Der Kochdampf – durch die Kompression auf eine höhere Temperatur gebracht – kann nun den Verdampfern wieder als Heizdampf zugeführt werden.

Die jährliche Salzproduktion der Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen beträgt mehr als 130 000 Tonnen, wovon 70% durch Gewerbe und Industrie beansprucht werden und 30% in die Haushaltungen wandern.



## Die Sole

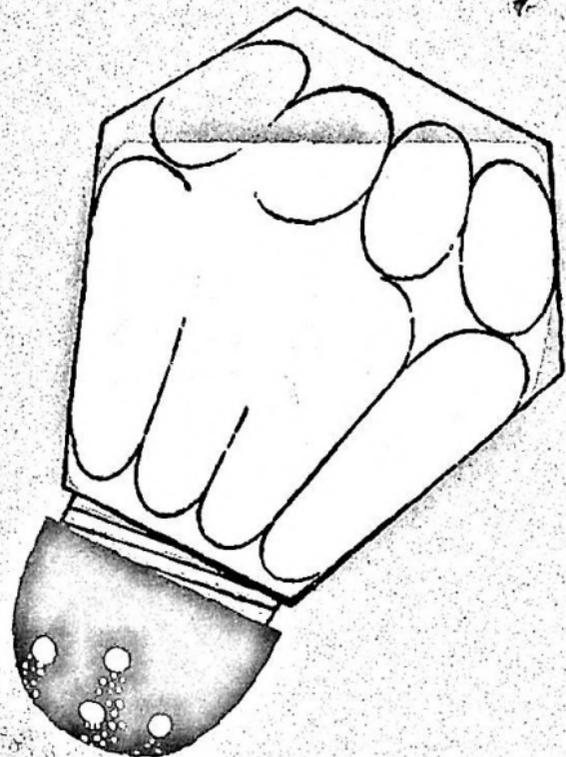
die durch die Leitungen direkt in die Hotels fließt und uns mit neuer Lebenslust und prickelnder Frische aus der Wanne steigen lässt, bringt jährlich Tausenden von Patienten, die in Rheinfelden Heilung suchen, die erhoffte Kräftigung.

Die Saline Rheinfelden, die seit 1942 kein Salz mehr produziert, pumpt jährlich mehrere Millionen Liter Sole zu Bade- und Kurzwecken in die Hotels, und der stetig steigende Verbrauch zeugt von dem Erfolg, der dabei erzielt wurde. Über den Reichtum an Mineralien, welche in der Sole von Rheinfelden vorhanden sind, mögen uns die nachstehenden Angaben orientieren. Es sind darin im Mittel folgende Komponenten enthalten:

Natriumchlorid (NaCl)	300-310 g/l	Strontiumchlorid (SrCl <sub>2</sub> )	40 mg/l
Calciumsulfat (CaSO <sub>4</sub> )	4-4,2 g/l	Borsäure (HBO <sub>3</sub> )	ca. 35 mg/l
Magnesiumsulfat (MgSO <sub>4</sub> )	0,3-0,4 g/l	Natriumbromid (NaBr)	6 mg/l
Magnesiumchlorid (MgCl <sub>2</sub> )	0,1-0,2 g/l	Ammoniumchlorid (NH <sub>4</sub> Cl)	ca. 3 mg/l
Kaliumchlorid (KCl)	40 mg/l	Lithiumchlorid (LiCl)	1-2 mg/l

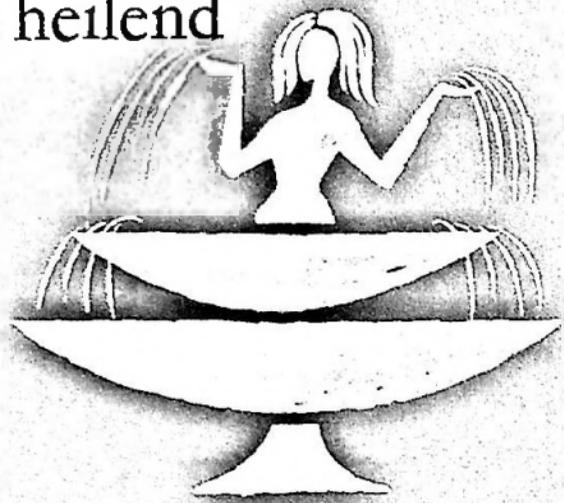
Dazu sind in Spuren vorhanden: Eisen (Fe<sup>++</sup> / Fe<sup>+++</sup>), Aluminium (Al<sup>+++</sup>), Kieselsäure (SiO<sub>2</sub>'), Kohlensäure (CO<sub>2</sub>').

Das spezifische Gewicht beträgt 1,2070 bei 15 °C.



Solbadkuren

erholend  
vorbeugend  
heilend



Gestaltung: Atelier Koella, Zürich, Druck: Art. Institut Orell Füssli AG, Zürich

Kleine  
Historie  
des  
Salzes

A graphic of the map of Europe where the landmasses are composed of various geometric shapes representing salt crystals, such as squares, triangles, and hexagons.

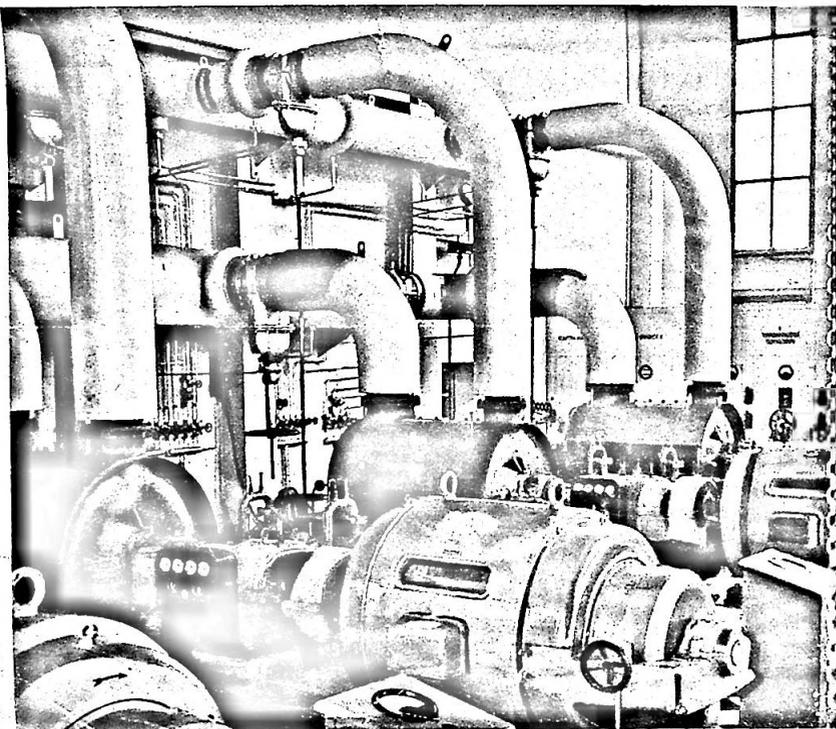
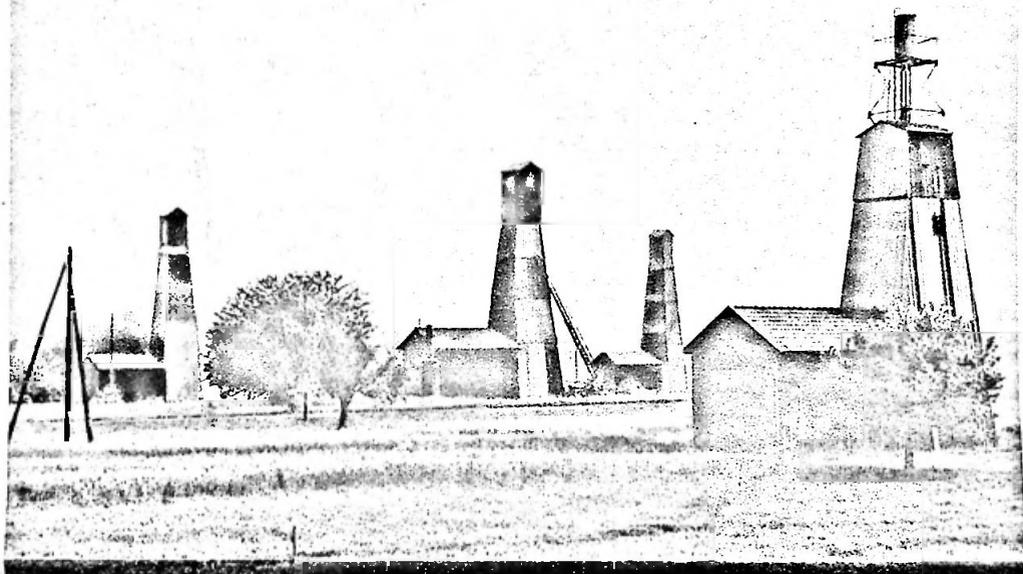
# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# UNSER SALZ

## Wie es in Schweizerhalle gewonnen und verarbeitet wird

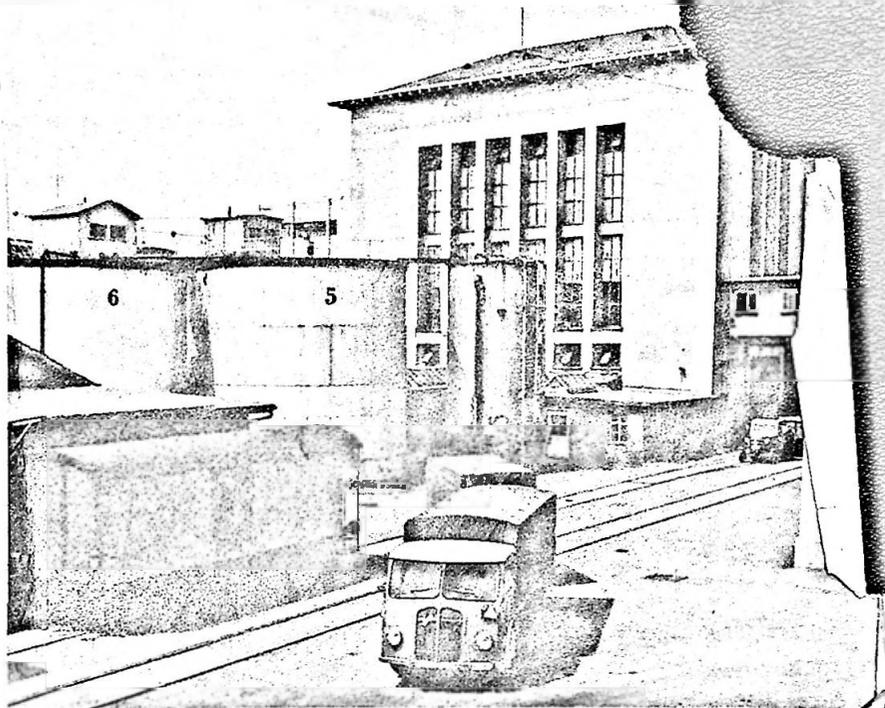
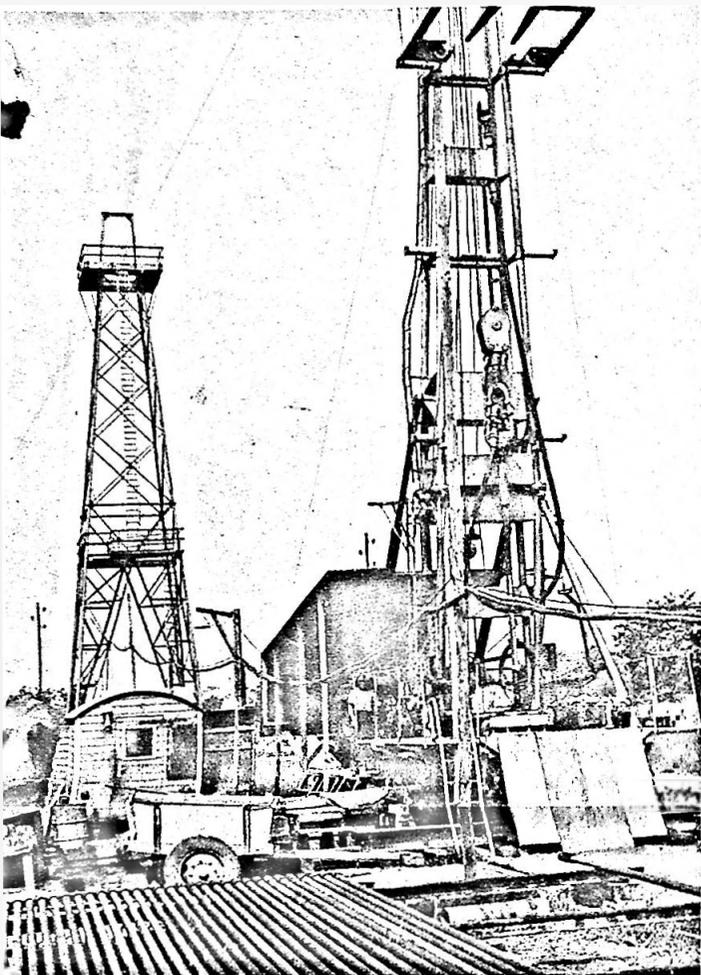
Die bisher ergebnislos verlaufenen Bohrungen nach Erdöl in der Schweiz lenken unsere Aufmerksamkeit auf andere Bodenschätze, — nach denen anfänglich ebenfalls erfolglos gesucht wurde —, nämlich auf unsere mächtigen Salzlager am Rhein. Heute erfolgt die Salzgewinnung nach demselben Bohrvorfahren, wie es bei der Erdölbohrung angewendet wird. Die hölzernen Türme mit Maschinenhäuschen für die Kolbenpumpen zur Hochförderung der Sole, einst typisch für die Salinen, läßt man nur noch als historische Merkmale pietätvoll stehen und statt der moderneren fundamentierten Stahltürme über den Bohrlöchern mit Preßluftförderung werden neuerdings fahrbare Türme für die Bohrung eingesetzt. Beim Rundgang durch die ausgedehnten Anlagen von Schweizerhalle, dem Sitz der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen zeigt man uns noch weitere technische Neuerungen. Die mit Süßwasser gesättigte Sole wird von den Bohrlöchern durch unterirdische Leitungen in die



Am 30. Mai 1836 stieß der württembergische Salinenfachmann K. Ch. Glend nach jahrelangen vergeblichen Bohrungen beim Rothausgut am Rhein zum erstenmal auf Salzlager. Die Fundstätte nannte er »Schweizerhalle«. Heute erinnern die typischen hölzernen Soletürme mit Pumpenhäuschen noch an die Anfangszeit der Salzgewinnung. Links: Die Sole wird durch Heizdampf vom Kochen gebracht, wobei der aus der siedenden Sole entweichende Dampf von Kompressoren angesaugt, verdichtet und den Verdampfern im Wärmekreislauf wieder zugeführt wird.

Reservoirs geleitet, dort gereinigt und in modernen Apparaten verdampft. In der Schule lernte man uns noch, daß das Kochsalz in großen, durch Kohle geheizten Siedepfannen gewonnen werde. Heute erfolgt die Eindampfung der Salzlösung in großen elektrisch betriebenen Thermokompressionsanlagen. Schweizerhalle bei Basel und Ryburg bei Möhlin produzieren über 500 Tonnen Salz pro Tag. Seit dem Zusammenschluß der Salinen im Jahre 1909 ist die Salzproduktion von 55 000 Tonnen auf über 150 000 Tonnen im Jahre 1962 angestiegen. Während der Genußsalzverbrauch der Schweizer Bevölkerung seit langem pro Jahr zwischen 34 000 und 46 000 Tonnen schwankt, nahmen die Bezüge von Industrie und Gewerbe stark zu, sie machen mehr als 65% der Gesamtproduktion aus. Unsere Hausfrauen interessieren sich beim Besuch von Schweizerhalle am meisten für die automatischen Paketieranlagen von Koch- und Tafelsalz, die pro Jahr über 10 Millionen Pakete bewältigen. Die Männer dagegen wollen über andere Salze orientiert sein, sei es Pökelsalz zur Konservierung von Fleisch und Wurstwaren, Straßenstreusalz zur Schnee- und Eisbekämpfung, Spezialsalze für pharmazeutische und chemische Zwecke, Industriesalze, Badesalz usw. Mit Ausnahme der Waadt, die im Bezirk Aigle eigene Salzvorkommen besitzt, versorgen die Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen alle Kantone der Schweiz mit Salz. Die Salzlager am Rhein weisen in einer Tiefe von 140 — 400 m stellenweise eine Höhe von ca. 90 m auf. So werden wir für die Zukunft aller Salzsorten enttoben sein.

H. St.



Die Saline Schweizerhalle mit Solereservoiren. Die Sole wird in diesen großen Behältern durch spezielle Verfahren gereinigt, wobei ihr störende Nebensalze entzogen werden.



Links: Eine neue Bohrung mit fahrbarem Turm erfolgt nach dem gleichen System wie bei Erdölbohrungen. Der Meißel wird, Gestänge an Gestänge, rotierend in den Boden getrieben, das zertümmerte Gestein mittels einer Spülpumpe hochgefördert, und Stahlrohre werden in die Bohrlochwand versenkt. Auf der Höhe des Grundwasserspiegels sind die Futterröhren mit Löchern versehen, das eindringende Wasser löst das Salz auf und Pumpen fördern die Sole hoch.

Links: Auf dem Förderband gelangt das gereinigte Salz in die Salzlagerröhre und rieselt auf den Haufen, den unsere Führung auf 1500 Tonnen schätzt.

Rechts: Der Mann an der Papiersack-Abfüllmaschine füllt in der Stunde 480 Säcke zu 50 kg Salz ab. Sack um Sack rollt auf dem Fließband dem Versandraum zu.



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

1. Welche Läden liefern Salz verkaufen?
2. Wieviele Bohrlöcher stehen heute in Betrieb?
3. Wieviele Bohrlöcher sind schon ausgelaugt?
4. Wieviel Sole in 1 Minute pro Bohrlöcher?
5. Jahresverbrauch an Salz. pro 1965:

Viehsalz	Jonnen:	1'826	
Genervessalz	"	90'698	
Tafelsalz & Kochsalz	"	45'870	
Pökelsalz	"	3'480	
Steinsalz	"	54'986	196'860

1 a) Offenes Salz: die vom Volk gewählten Salz-  
auswäger

b) Paketsalz : alle Lebensmittelgeschäfte

2. 6 Bohrlöcher

1973  
9 Zingibruin  
& Laubmatt

3. 16 Bohrlöcher

?

4. ca. 330 Liter

5. siehe oben

zentr. Lager,  
nur 57 aufw.  
von Natur begeben

Salz - Zucker (Problem  
Herstellung des reinen  
Zuckers (Rationierung)

gewinnlos: Ede, Bergbau, Handel  
Unentbehrlichkeit  
Früher Krüge

Bild unterweisen

Gewinnung in Schwemmschale

18. Bohlocher 20. Mai 1836

450 fun tief (126 m)

Salz im kg 375g Salz

Pflanzen = 20 m lang fun weit  
im Tag 20 Tonnen Salz

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# SCHWEIZER SCHULFERNSEHEN

## Salz der Erde

Die Salzherstellung in der Schweiz

Für Schüler vom 5. Schuljahr an

Eine Auftragsproduktion der Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen

### Einleitung

#### Die Geschichte des Salzes

beziehungsweise dessen Verwendung als Nahrungs- und Genussmittel ist so alt wie die Menschheit selbst. Im Gegensatz zu andern Rohstoffen hat das Salz im Verlaufe der Jahrhunderte nichts an Bedeutung eingebüsst. Nach wie vor ist es zur Herstellung von Nahrungs- und Genussmitteln unentbehrlich, und auch die Landwirtschaft, das Gewerbe sowie zahlreiche Industrien können ohne diesen wichtigen Rohstoff nicht auskommen.

Die alten Griechen priesen das Salz als eine Gabe Gottes. In der Bibel sind die Apostel als «Salz der Erde» bezeichnet. Im Römischen Reich wurden die Löhne der Staatsbeamten vielfach mit Salz bezahlt, woher die Bezeichnung «Salär» für Lohnempfang stammt. Infolge Fehlens eigener Produktionsstätten war unser Land bis ins 19. Jahrhundert auf den Salzbezug aus dem Ausland angewiesen. Wohl hatte man verschiedentlich nach Salzlagern geforscht, aber die Grabungen verliefen ergebnislos, oder der Salzgehalt erwies sich als so gering, dass ein Abbau nicht wirtschaft-

lich gewesen wäre. Das einzige in der alten Eidgenossenschaft dauernd betriebene Salzwerk befand sich in Bex; es wurde seit 1554 ausgebeutet und 1684 von Bern übernommen.

Die Schweiz deckte ihren Salzbedarf vorwiegend durch Einfuhren aus dem Burgund, Reichenhall bei Salzburg, Hall im Tirol und aus den Salzgärten von Peccais im Département du Gard.

Ein Schulfunktonband zum Thema Die Tonbandarchive verleihen eine geschichtliche Hörfolge von Paul Gubser, Walenstadt: Salz, ein begehrtes Mineral. Die Einführung wurde im «Schweizer Schulfunk», 39. Jahrgang, Heft 6, vom 10. April 1974, publiziert.

#### Die Entdeckung der Salzvorkommen am Rhein

Carl Christian Friedrich Glenck (1779–1845), ein hervorragender thüringischer Salinist, stiess nach zahlreichen erfolglosen Bohrungen in der ganzen Schweiz am 30. Mai 1836 im Kanton Basel-Landschaft beim «Roten Haus» am Rhein in der Tiefe von 107 Metern auf ein 7 Meter mächtiges Salzlager. Am 7. Juni 1837 wurde die erste schweizerische Saline am Rhein feierlich eingeweiht; in Anlehnung an die Tradition, die Stätten der Salzgewinnung mit «Hall» oder «Halle» zu bezeichnen, erhielt sie den Namen Schweizerhalle.

In den Jahren 1843–1848 erfolgten oberhalb Schweizerhalle weitere Salinengründungen, so dass unser Land mehr und mehr von ausländischen Einfuhren unabhängig wurde.

#### Der Handel mit Salz ist ein Vorrecht der Kantone

Aus den Schwierigkeiten der Beschaffung von Salz und der Notwendigkeit, der Bevölkerung das Salz jederzeit in genügender Menge zur Verfügung zu halten, leiteten die Kantone das Recht ab, den Salzhandel als ihr Monopol zu betrachten. Der Handel mit Salz ist noch heute ein Vorrecht der Kantone. Die damit verbundene Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit ist in Artikel 31 der Bundesverfassung ausdrücklich verankert.

Im Jahre 1909 entschlossen sich alle Kantone – mit Ausnahme der Waadt, die in Bex über eigene Salzvorkommen verfügt – zum gemeinsamen Kauf der nordwestschweizerischen Salinen, die sich vorher aus verschiedenen Gründen nicht günstig entwickelt hatten. Es wurde die Aktiengesellschaft «Vereinigte Schweizerische Rheinsalinen» mit Sitz in Schweizerhalle gegründet. Damit wurden die Kantone selbst zu Salzproduzenten, und ein entscheidender Schritt zum Aufbau einer schweizerischen, vom Ausland unabhängigen Salzversorgung war getan. (Aus der Broschüre «Unser Salz».)

## Der Inhalt der Sendung

Seit Urzeiten wäscht das Wasser nicht nur Erde und Sand aus, sondern löst auch Mineralien und Salze und führt sie in Bächen, Flüssen und Strömen dem Meere zu. Mehr als 100 Tonnen Salz führt allein der Rhein bei Basel täglich mit sich fort. Jährlich gibt das Meer Abermillionen von hl Wasser durch Verdunsten ab – eine Menge, die 3600mal grösser ist als der Inhalt des Bodensees; das Salz aber bleibt zurück.

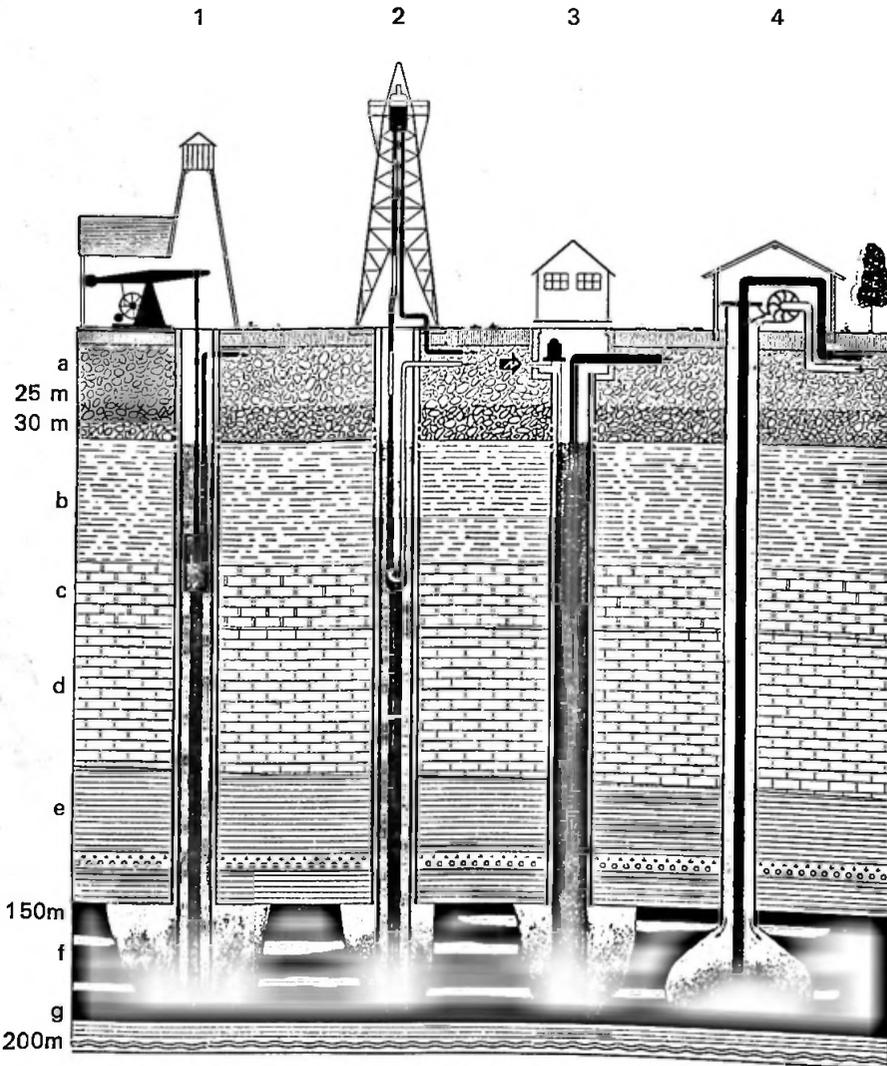
- 1 Kolbenpumpe
- 2 Pressluftförderung (Mammutpumpe)
- 3 Unterwasser-Elektropumpe
- 4 Druckwasserförderung (Verdrängung)

## Der Mensch holt sich das Salz zurück

Durch Schleusen und Pumpen wird Meerwasser in flach angelegte Becken gehoben. Sonne und trockene Luft lassen das Wasser allmählich verdunsten, so dass aus einer immer konzentrierteren Lösung sich schliesslich auf dem Grund der Salzgärten reines Salz auskristallisiert. Das Meerwasser wird abgelassen, das Salz gereinigt und zu eigentlichen Bergen aufgehäuft und für die spätere Verwendung gelagert. Das Meer gibt also dem Menschen das lebensnotwendige Salz zurück.

### Schichtenfolge:

- |   |                                  |   |             |
|---|----------------------------------|---|-------------|
| a | Niederterrasse (mit Grundwasser) | d | Muschelkalk |
| b | Keuper                           | e | Anhydrit    |
| c | Dolomit                          | f | Steinsalz   |
|   |                                  | g | Wellenkalk  |

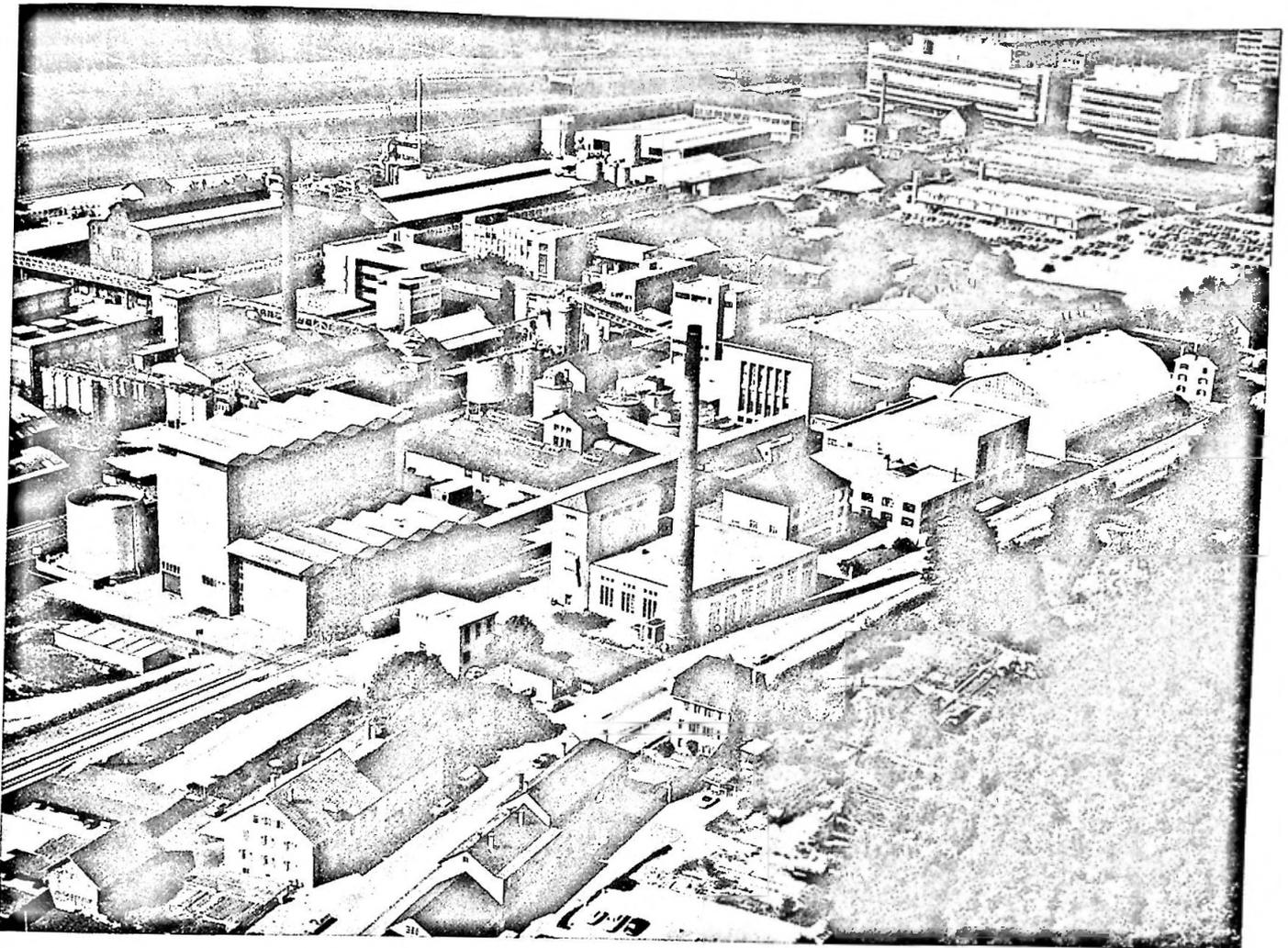


Auch wir Festland- und Bergbewohner holen uns das Salz aus dem Meer, aus einem Meer allerdings, das vor vielen Millionen von Jahren unser Gebiet überflutet hat. Das lässt sich nur erklären, wenn wir uns eine Vorstellung vom Werden unserer Erde zu machen versuchen: Vor mehr als vier Milliarden Jahren war sie ein rotierender Feuerball, dessen Oberfläche im Verlaufe von Jahrtausenden verkrustete. Die dabei entstandenen Wasserdämpfe bildeten einen dichten Mantel von Regenwolken, die sich jahrhundertlang in Form von warmen Sintfluten entleerten und die Urmeere bildeten. Die Erdkruste – auch heute nur eine Rinde von 15 bis 30 km Stärke – liegt über einem Gesteinsmantel, der noch feuerflüssige Massen enthält. Tatsächlich ist auch heute die Erdkruste noch ständig in Bewegung (Vulkanbildung, Bewegung von Gesteinsschichten, Verwerfungen). Die so entstandenen Gebirge und die in ihnen enthaltenen Mineralien und Salze wurden laufend abgetragen und ausgewaschen. Das weggeschwemmte Material setzte sich auf dem Meeresgrund in kilometerstarken Schichten ab. In Millionen von Jahren wurde die Landschaft schliesslich durch die Verwitterungskräfte ausgeflacht.

Vor 210 Millionen Jahren entwickelten sich bei uns in Mitteleuropa in einem tropischen Klima bereits die ersten Meerestiere zu Landtieren. Das Meerwasser verdunstete rasch, und an Stellen ohne Zu- und Abflüsse bildeten sich Binnenseen. In wenig tiefem Wasser entstand eine zunehmende Konzentration an Salzen, aus der sich schliesslich reines Kochsalz auskristallisierte. Nach vollständiger Verdunstung des Wassers blieben auf dem ehemaligen Meeresboden mächtige Schichten zurück. Die Erde atmete weiter. Wieder stieg die Flut, und im Wasser in den Senken setzte sich das angeschwemmte Material entsprechend seines spezifischen Gewichts in verschiedenen Schichten als Sedimente ab. In späteren geologischen Zeiten hob sich der Boden: Der Meeresboden wurde zum Festland. Schliesslich formten Verwitterung und Erosion die heutige Gestalt unserer Erde. So entstanden vor 200 Millionen Jahren aus früheren Meeren die Salzlager unseres Festlandes, die die Wissenschaftler aufgrund von Vermutungen durch Sondierbohrungen gefunden haben.

## Salzgewinnung

Eine mit Diamanten besetzte Bohrkronen fräst sich durch die Gesteinsschichten. Durch ständige Verlängerung des Bohrgestänges können fast beliebige Tiefen erreicht werden. Im Innern der sich drehenden Stahlrohre bleibt ein Bohrkern stehen, der den durchbohrten Gesteinsschichten genau entspricht. Verschiede-



Vereinigte Schweizerische Rheinsalinen, Schweizerhalle (Luftaufnahme: Emil Balzer, Basel)

ne Sondierbohrungen ergeben schliesslich ein exaktes geologisches Profil mit Lage und Mächtigkeit der eingeschlos-

senen Salzschichten. Der Bohrturm zur Gewinnung des Salzes kann nun an der richtigen Stelle aufgebaut werden.

Am Rhein wird das Salz aus Tiefen von 140 bis 400 m gefördert. Durch Sondierbohrungen sind Gebiete abgegrenzt, deren Salzvorräte den Bedarf der Schweiz auf Jahrhunderte hinaus zu decken vermögen.

Zur Gewinnung des Salzes treiben schwere Bohrer mit dem Bohrmeissel ein grosses Loch bis zum Salzlager vor. Hat er das untere Ende der Salzschicht erreicht, wird das Gestänge herausgezogen. In das leere Bohrloch werden zwei Rohre eingeführt; Durch das kürzere äussere wird Wasser in das Salzlager gepumpt, um das Steinsalz aufzulösen; infolge des Wasserdrucks steigt dann die Salzlösung – Sole genannt – im innern Rohr an die Oberfläche. Pumpen befördern die Sole zur Verarbeitung in die Saline.

Tabelle 1: Vergleich einiger Produktionen der Schweiz

	Zucker in t	Mehl in t	Süssmost in hl	Salz* in t
1955	56 650	390 480	519 000	122 449
1960	51 254	382 490	569 000	149 411
1965	40 992	412 210	405 000	230 368
1970	53 530	421 140	274 000	333 492

\* enthaltend: Speisesalz, Sole (für chemische Zwecke), Gewerbe-, Vieh- und übriges Salz

#### Salzverarbeitung

Die Rohsole wird vorerst gereinigt, und hierauf wird ihr durch Verdampfen das Wasser wieder entzogen. Der entwei-

Tabelle 2: Umsatz und Verbrauch

Jahr	Trauben-saft in hl	Bier in hl	Öle und Fette* in t	Salz in t	Seife und Waschmittel in t
1962	85 040	4 004 000	113 600	167 577	71 890
1964	89 886	4 580 000	128 600	191 556	80 507
1966	92 563	4 586 000	130 100	197 082	87 910
1968	94 530	4 510 000	132 200	277 783	96 252
1970	107 969	4 733 000	140 600	328 144	109 449

\* zu Speisezwecken

chende Dampf der kochenden Sole wird in Kompressoren zu höherem Druck verdichtet. Ihr Antrieb erfolgt durch Elektromotoren. Die Elektrizität wird mechanisch in Wärme umgewandelt. Da beim Druckanstieg Wärme entsteht, erhitzt sich der Dampf von 110 auf 140 Grad Celsius. So wird also die Sole mit ihrem eigenen Dampf zum Kochen und damit zum weiteren Verdampfen gebracht. Die ausgefallenen Salzkristalle sammeln sich im Unterteil des Verdampfers an, wo das Gemisch von Salzkristallen und Sole durch ein pneumatisches Ventil periodisch entleert wird. Über den Salzbreimscher wird das Gemisch zu den Zentrifugen gepumpt und bis auf 2% Restfeuchtigkeit ausgeschleudert. Je nach Verwendungszweck des Fertigproduktes werden ihm Zusatzstoffe wie Jod und Fluor beigemischt. Gewisse Salzsornten werden zusätzlich im Heisslufttrockner vollständig entwässert.

### Die Jahresproduktion

der Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen (mit Ausnahme der Waadt sind an ihnen alle Schweizer Kantone beteiligt) betrage über 200 000 t, heisst es im Film; heute sind es rund 300 000 t.

Grosse Lager, Umschlagseinrichtungen, Abfüllautomaten und leistungsfähige Installationen für den Offenverlad gehören zum Bild der modernen Saline. Industrie und Gewerbe brauchen jeden Tag über 400 t Salz. Im Winter werden mehrere tausend Tonnen Streusalz benötigt. Der tägliche Bedarf an Salz für die menschliche Ernährung in unserem Land beträgt 150 Tonnen. Über 25 verschiedene Qualitäten und Körnungen umfasst das Sortiment. Seit jeher wird Salz unseres Festlandes weggespült zum Meer. Wir holen es uns aus Speichern zurück, die vor Jahrmillionen das Meer in unserem Lande angelegt hat.

## Didaktische Hinweise

### Begriffe

Zum Verständnis des Films sollten dem Schüler folgende Begriffe geläufig sein: Verwerfung – Binnensee – gesättigte Lösung – spezifisches Gewicht – Sedimente – Erosion – Sondierbohrungen – Saline – Sole – Kompressoren – pneumatisches Ventil – Zentrifugen

Tabelle 3: Einnahmen der Kantone aus Regalien 1970

Kantone (mit Einnahmen über 10 Mill. Fr.)	Alkohol	Salz	Wasser/ Berg- werke	Jagd Fischerei	Total
Bern	10 674 000	3 318 000	5 919 000	2 405 000	22 316 000
Zürich	11 481 000	3 984 000	1 571 000	917 000	17 953 000
Aargau	4 331 000	1 203 000	7 373 000	662 000	13 569 000
Wallis	2 133 000	719 000	8 562 000	673 000	12 087 000
(mit unter 1 Mill. Fr. Einnahmen)					
Obwalden	278 000	94 000	470 000	113 000	955 000
Appenzell AR	489 000	145 000	72 000	89 000	795 000
Nidwalden	266 000	102 000	196 000	59 000	623 000
Appenzell AI	155 000	21 000	12 000	70 000	258 000

## Hinweise für den Unterricht

- Ergänzend zur Sendung kann eine Versuchsreihe über Salz im Chemieunterricht durchgearbeitet werden.
- Bei der Staatskanzlei des entsprechenden Kantons sind gesetzliche Unterlagen und statistische Angaben erhältlich, die das Erstellen von Tabellen und graphischen Darstellungen ermöglichen. Beispiel: Der Kanton Solothurn gab im Oktober 1974 zur Abstimmung über das Salzregal eine instruktive Zeitung heraus, die wertvolle Angaben enthält.
- Schulwandbild «Salzgewinnung» (Nr. 14): Von dieser Verwendung wird eher abgeraten, da ein neues Schulwandbild vorbereitet wird.

### Arbeitsunterlagen

«Unser Salz», Broschüre von 40 Seiten, mit vielen Zeichnungen und Bildern. Pro Klasse kann ein Exemplar gratis angefordert werden bei:  
Vereinigte Schweizerische Rheinsalinen, Schweizerhalle, 4133 Pratteln

### Filmverleih

Der Film «Salz der Erde» ist in allen Verleihstellen für Unterrichtsfilm der VESU erhältlich.

### Anhang

Tabellen 1–3 (Zahlenmaterial aus dem Statistischen Jahrbuch 1972)

Georg Niggli

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Besuch bei den Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen

## Zweck der Gesellschaft, Tätigkeit

Die Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen wurden im Jahre 1909 gegründet. Die Kantone als Inhaber des Salzregals übernahmen damals die von 1837 bis 1848 entstandenen Nordwestschweizerischen Salinen Schweizerhalle, Rheinfelden und Riburg, und wurden durch die Beteiligung an der auf privatwirtschaftlicher Basis gebildeten Aktiengesellschaft selbst zu Salzproduzenten. Zweck der interkantonalen Gesellschaft, die ihren Sitz in Schweizerhalle hat, ist die Produktion von Salz, namentlich für den Bedarf der Schweiz. Die Kantone sind als Aktionäre verpflichtet, ihren gesamten Bedarf an Salz ausschliesslich bei der Gesellschaft zu decken.

Heute sind nur noch die beiden Salinen Schweizerhalle und Riburg in Betrieb, die eine Produktionskapazität von 300 000 Jahrestonnen haben. Die Saline Schweizerhalle wurde in den letzten Jahren vollständig modernisiert und durchrationalisiert, wodurch die Produktivität wesentlich gesteigert werden konnte.

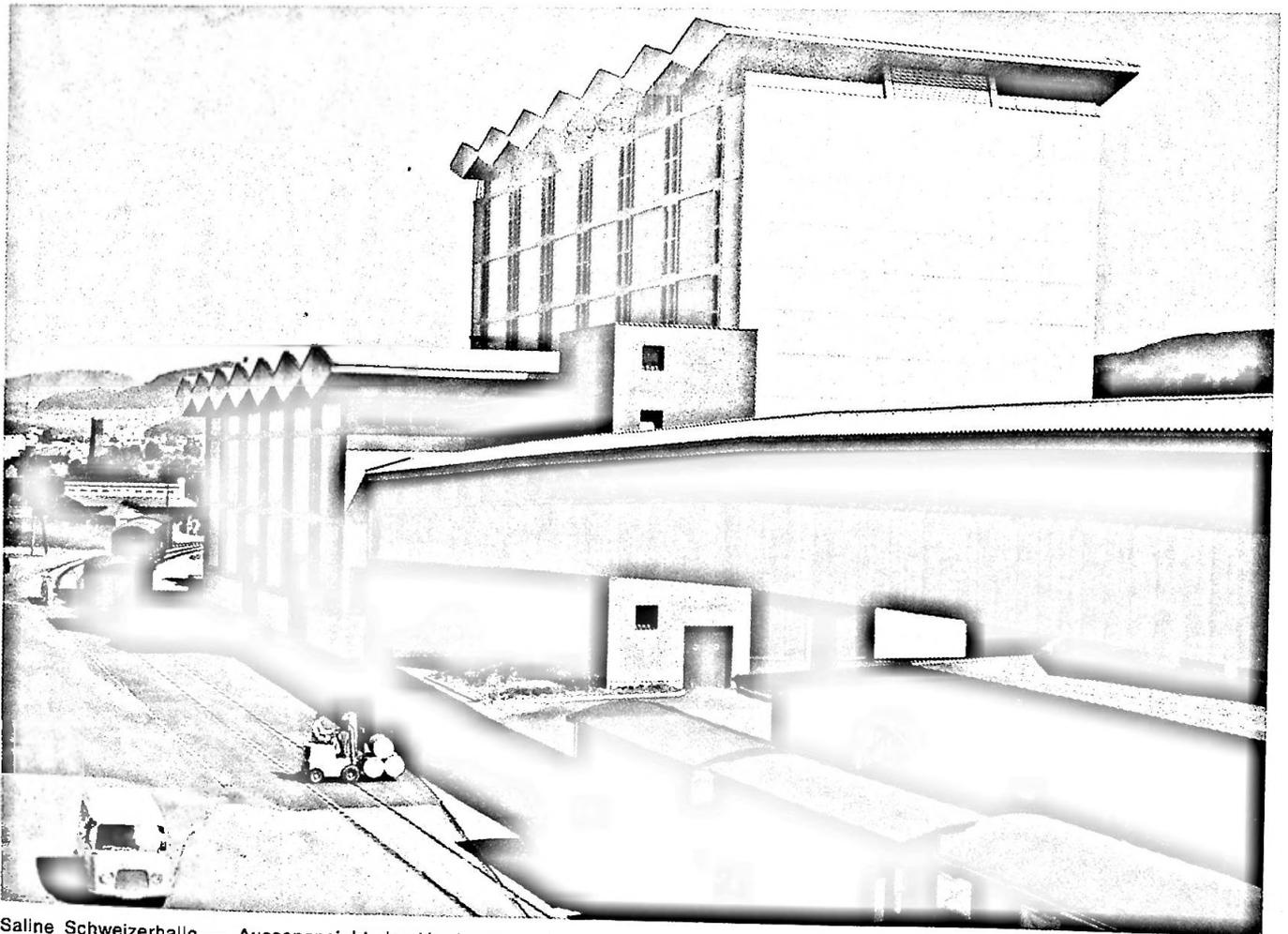
Der Ausbau der Saline Riburg steht unmittelbar bevor, so dass bis Ende 1972 die Produktionskapazität auf 600 000 Jahrestonnen angehoben werden kann.

## Die Entstehung der Salzlager

Die Entstehung der Salzlager geht auf Jahrtausende zurück. Die Geologen erklären das Zustandekommen dieser riesigen Salzvorkommen durch die erstmals im Jahre 1893 durch den deutschen Gelehrten Carl Ochsinius vertretene «Barren-Theorie», deren Richtigkeit durch die Schichtenfolge der verschiedenen Gesteinsarten erwiesen zu sein scheint.

Das Binnenmeer war vom Weltmeer einst durch eine Barre getrennt. Infolge Verschlammung, Versandung oder Erdbebewegungen wurde die Wasserzufuhr, wenn nicht gänzlich unterbunden, so doch stark behindert. Dadurch überwog die Verdunstung die Wasserzufuhr, so dass Gips und Kochsalz in gesättigter Lösung zur Ausscheidung und Ablagerung auf den Meeresboden gelangten. Die Salzlager wurden im Laufe der Jahrtausende durch Ablagerungen verschiedenster Art überdeckt und auf diese Weise gleichzeitig gegen die zersetzende Wirkung des Meerwassers geschützt.

Es wäre verfehlt anzunehmen, die Salzlager seien im Erdboden in Form einer sich in bestimmter Tiefe dahinziehenden, zusammenhängenden Schicht anzutreffen. Durch Be-



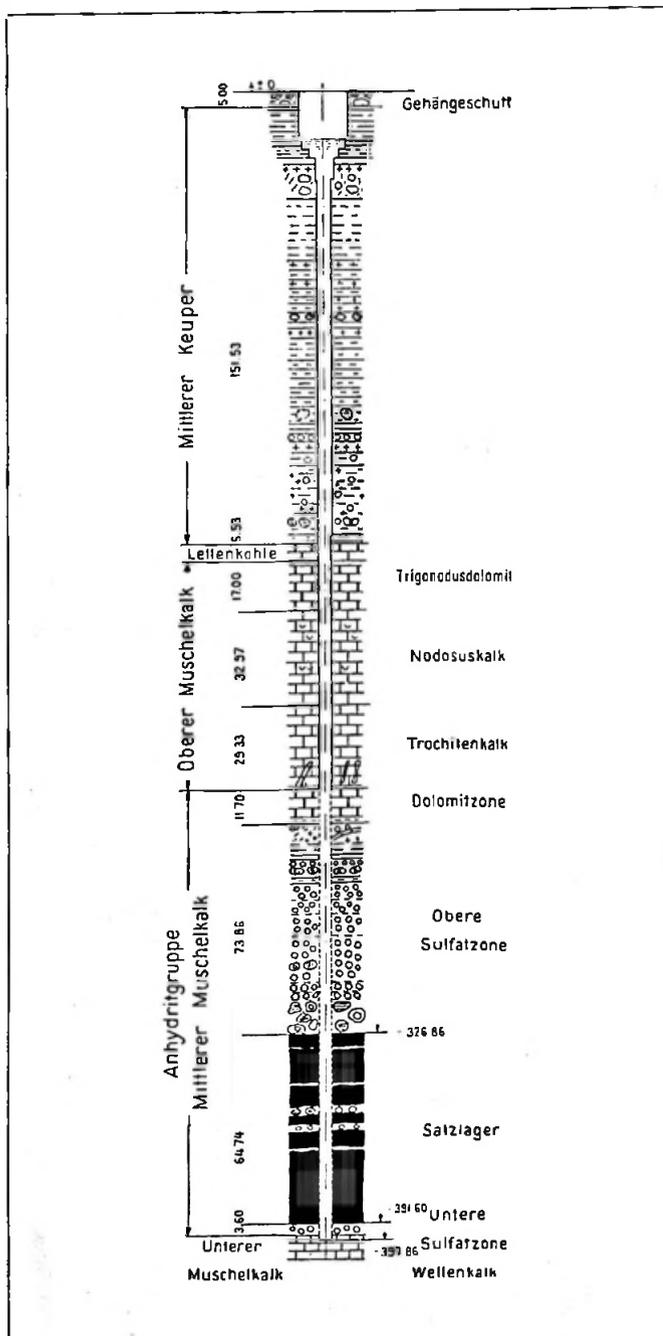
Saline Schweizerhalle — Aussenansicht der Verdampferanlage

wegungen der Erdrinde wurden die Salzlager sehr oft hochgetragen, zermalmt und übereinandergeschoben. Daraus erklären sich die Schwierigkeiten, die bei der Suche nach Salzvorkommen wie auch anlässlich deren Ausbeutung zutage treten.

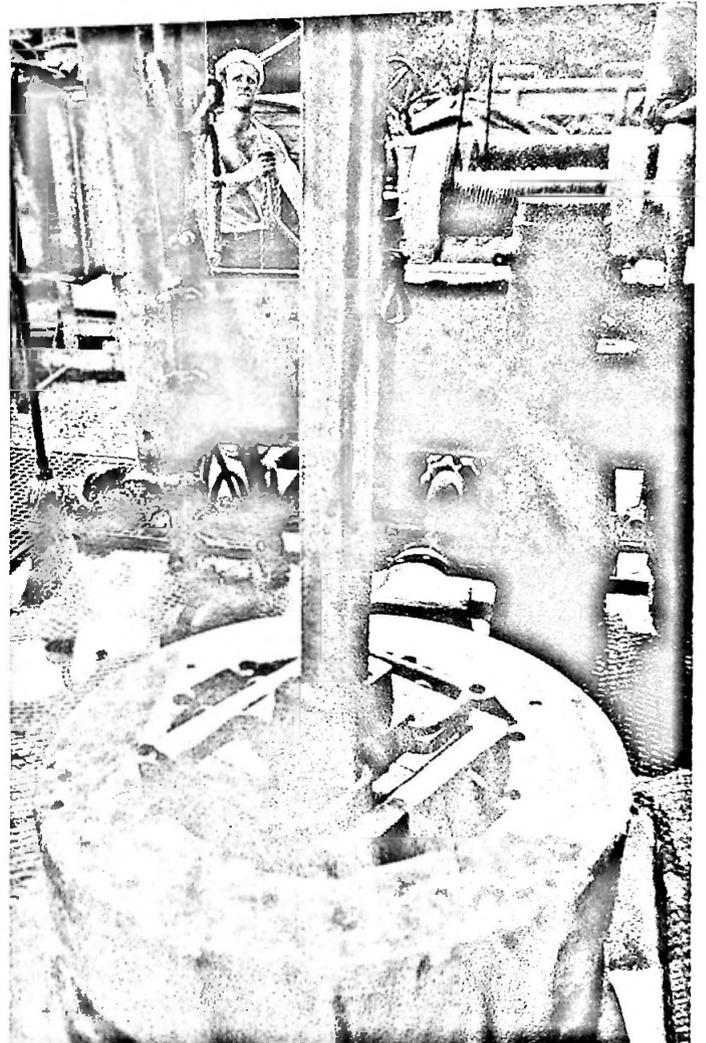
Die schweizerischen Salzlager am Rhein liegen in einer Tiefe von 140 bis 400 Meter in einer hauptsächlich aus wasserfreiem Gips bestehenden Anhydrit-Formation wohlverwahrt. Auf Grund neuester Feststellungen weisen die Salzlager stellenweise eine Mächtigkeit bis zu 90 Meter auf.

### Die Gewinnung der Sole — das Bohren

Die Gewinnung des Salzes geschieht nicht bergmännisch, das heisst durch unterirdischen Abbau und Zutageförderung des gebrochenen Salzes, sondern es wird im Erdinnern durch Frischwasser aufgelöst. Um diesem den Zu-



Profil einer Salzbohrung



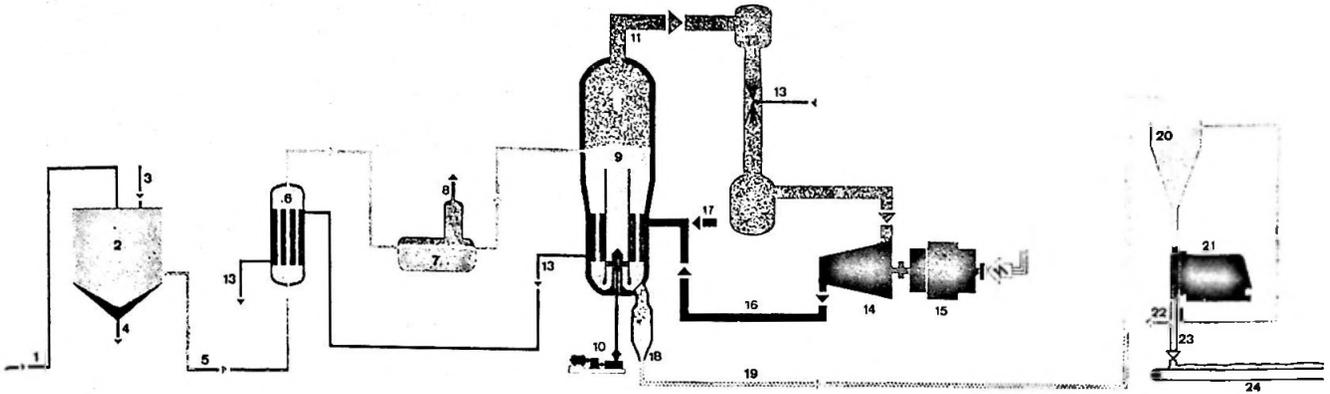
Rotary-Bohreinrichtung — Drehtisch und Mitnehmerstange

tritt zu den Salzlagern zu ermöglichen, müssen Bohrlöcher erstellt werden, die — je nach den gegebenen geologischen Verhältnissen — eine Tiefe bis zu 300 Meter erreichen.

Die Niederbringung eines Bohrloches geschieht in der Weise, dass mit einer geeigneten Schlag- und Bohreinrichtung ein kreisrundes Loch von 30 cm Durchmesser bis zur Erreichung der gewünschten Tiefe in das Erdinnere getrieben wird. Das beim Bohrvorgang anfallende zertrümmerte Gestein wird mittels Druckwasser, das durch das hohle Bohrgestänge eingepresst wird und unten aus dem Meissel austritt, hochgespült. Um die Bohrlöcher vor einem In-sich-Zusammenstürzen zu bewahren, werden sie durch Einsetzen von sogenannten «Futterrohren» gegen den Gebirgsdruck gesichert.

Die Hochförderung des salzhaltigen Wassers, «Sole» genannt, erfolgt entweder durch komprimierte Luft, Unterwasser-Elektropumpen oder direkt über dem Bohrloch stehende Zentrifugalpumpen. Die an Salz vollgesättigte, wasserkläre Sole wird von den Bohrlöchern durch gusseiserne Rohrleitungen in die in der Saline vorhandenen Reservoirs geleitet.

1 Liter Sole enthält durchschnittlich 300—315 g Natriumchlorid (NaCl), 5,5 g Gips (CaSO<sub>4</sub>), 0,3 g Magnesiumsulfat (MgSO<sub>4</sub>) und 0,25 g Magnesiumchlorid (MgCl<sub>2</sub>) sowie verschiedene Nebensalze in geringen Mengen. Diese letzteren Salze sind grosse Feinde der Salzfabrikation, und zwar deshalb, weil sie zu den sogenannten Steinbildnern gehören und in dieser Eigenschaft die mit ihnen unmittelbar in Berührung kommenden Apparateile mit einer Kruste



Schema der Kochsalzgewinnung

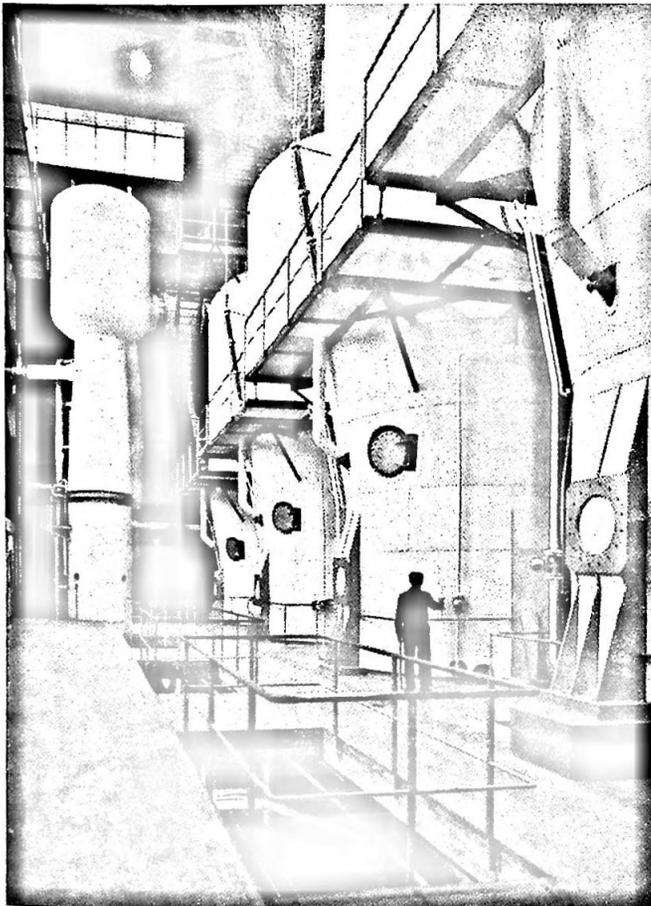
- |                               |                               |                                 |
|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| 1 Bohrloch-Sole               | 9 Verdampfer                  | 17 Zusatzdampf                  |
| 2 Solereinigung               | 10 Umwälzeinrichtung          | 18 Salzabzug                    |
| 3 Chemikalien                 | 11 Brühdampf, 0,5 atü, 110 °C | 19 Salz-Sole-Gemisch (Salzbrei) |
| 4 ausgeschiedene Steinbildner | 12 Dampfwäscher               | 20 Salzbrei-Eindicker           |
| 5 Reinsole                    | 13 Kondensat                  | 21 Zentrifuge                   |
| 6 Solevorwärmer               | 14 Dampfkompresseur           | 22 Solerücklauf                 |
| 7 Entgaser                    | 15 Kompressor-Antriebsmotor   | 23 Salz                         |
| 8 Luft-Sauerstoff             | 16 Heizdampf, 2,5 atü, 140 °C | 24 Salzabtransport              |

bedecken. Da diese Verkrustungen nicht nur die Salzfabrikation hemmen, sondern auch die Qualität des Salzes beeinträchtigen, müssen die Nebensalze der Sole entzogen werden.

### Die Salzfabrikation

Die Eindampfung der Sole erfolgt in den schweizerischen Salinen nach dem Thermokompressionsverfahren. Die Anlagen arbeiten in einem geschlossenen Kreislauf, und der

Dampf der kochenden Sole dient als Heizmedium. Er wird im Verdampferoberteil abgezogen und in der durch einen Elektromotor angetriebenen Wärmepumpe verdichtet, wodurch seine Temperatur von 110 °C auf 140 °C ansteigt. Da bei diesem System der gesamte Heizwert des Dampfes erhalten und in die Anlage zurückgeleitet wird, arbeiten Thermokompressionsanlagen mit einem sehr hohen thermischen Wirkungsgrad. Während des normalen Betriebes wird der Dampfbedarf durch die Wärmepumpe vollständig gedeckt. Das in den Verdampferkammern anfal-



Sole-Verdampfanlage



Absackkarussell (Saline Riburg)

lende Kondensat wird zusätzlich zum Vorwärmen der Speisesole verwendet. Zur Entfernung von Salzspuren in den Brühdämpfen dient ein Wascher.

Die Verdampfer mit Umwälzung der kochenden Sole durch eine Propellerpumpe sind sehr leistungsfähig. Um eine Ablagerung von Steinbildnern im Rohrbündel der Verdampfer zu vermeiden, werden die Anlagen mit gereinigter Sole betrieben. Die ausgefällten Salzkristalle sammeln sich im konischen Verdampfer-Unterteil und werden durch ein pneumatisches Ventil periodisch entleert und über den Salzbreimischer zu den Zentrifugen befördert. Die Zentrifugen schleudern das Salz bis auf eine geringe Restfeuchtigkeit ab.

Der Energieverbrauch der Anlage Schweizerhalle beträgt im Tag rund 75 000 kWh. Die vier Verdampfer haben je eine Heizfläche von 650 m<sup>2</sup> und bestehen aus über tausend Heizrohren. Jeder der zwei Kompressoren nimmt eine Leistung von 2000 kW auf.

### Die Verwendung des Salzes

Konnten in der ersten Zeit nach der Gründung des Unternehmens nur ganz wenige Salzsorten angeboten werden, so umfasst das Fabrikationsprogramm der Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen heute ein vielfältiges Sortiment von Speisosalzen für Speisezwecke, für Industrie, Gewerbe und Strassenunterhalt.

Gewerbe und Industrie sind heute Hauptabnehmer der Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen geworden. Entsprechend den verschiedenen Bedürfnissen stehen Salze unterschiedlicher Reinheit und Körnung zur Verfügung, wobei auch die Zusätze je nach Verwendungszweck variieren können. Grossbezüger von Salz sind die Hersteller von Farbstoffen und Pharmazeutika, die Chloralkali-Elektroly-

sen, die Betriebe der anorganischen Chemie, Textilfabriken, Seifenindustrien und Metallgiessereien wie auch die Häute- und Darmverwertungsbetriebe.

Für wissenschaftliche und pharmazeutische Zwecke stehen Speisosalze grösster Reinheit, wie «Natrium chloratum cryst. pro analysi» und «Natrium chloratum ph. H. V.», auf dem Fabrikationsprogramm.

Für den Winterdienst wurden Strassenstreusalze entwickelt, die sich als billige Glatteis- und Schneebekämpfungsmittel bestens bewähren.

### Schlussbetrachtung

Die Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen garantieren unserem Lande eine rohstoff- und energiemässig ausland-unabhängige Salzversorgung. Durch laufende Investitionen werden die Betriebe auf dem höchsten Stand der Technik gehalten. Viele ausländische Salinen arbeiten nach Verfahren, die von den Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen entwickelt worden sind.

Vereinigte Schweizerische Rheinsalinen, Schweizerhalle



Salzlagerhalle Saline Riburg — Lagerkapazität 20 000 Tonnen

# MUMU Objekt beginnt

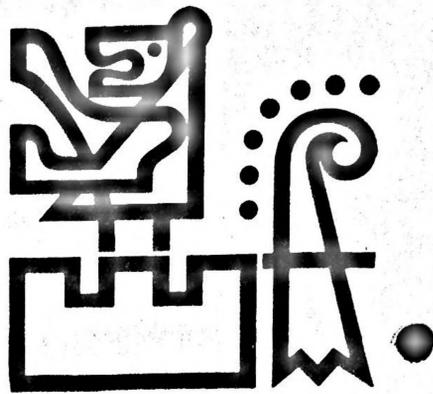
Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Muttenser Amts-Anzeiger

Nr. 43/10

24. Oktober 1975

Druck und Verlag: Buchdruckerei Hochuli AG, 4132 Muttensz, St. Jakobstrasse 8, Postcheckkonto 40-1874, Basel. Telefon 061 61 55 00. - Erscheint am letzten Freitag jedes Monats



## Kreditanstalt Muttensz nun auch offiziell eröffnet

Seit dem 1. Oktober sind die Schalter der Agentur Muttensz der Schweizerischen Kreditanstalt geöffnet, und die Kundschaft konnte sich bereits von der Sachkenntnis und der Zuverlässigkeit des von René Ramstein geleiteten Teams überzeugen. Genau so ist auch der bauliche Aspekt der Bankniederlassung zu einer angenehmen Wohnlichkeit geworden: die schmucke Bank und der schön gestaltete Vorplatz gehören bereits zum vertrauten Ortsbild.

Am 15. Oktober hat nun Muttensz im Rahmen einer gediegenen Eröffnungsfeier offiziell Besitz von der jüngsten Filiale der Kreditanstalt Besitz ergriffen. Beim Rundgang konnten sich die Gäste davon überzeugen, dass es gelungen ist, ein altes, schützenswertes Haus - dessen Torbogen die Jahreszahl 1750 trägt - in ein zweckmässiges, allen Anforderungen gerecht werdendes Bankgebäude zu verwandeln. Vom Keller (der in den alten Häusern nicht vorhanden war) mit den Tresorräumen und den technischen Anlagen, über die Schalterhalle mit dem Kassenraum und den zweckmässigen Arbeitsplätzen, bis zur Galerie unter dem Dach (das wie einst bis unter den Hohlziegel offen ist) kamen die Besucher aus dem Staunen nicht heraus. Die Atmosphäre wird durch salzglasierte Klinker in der Halle, Tannenholzdecken, raue Putzwände und Teppichböden in den Büroräumen, aber auch durch die geschickte Kombination von natürlichem Licht und künstlichen Lichtquellen bestimmt. Den Architekten Otto und Partner ist einmal mehr ein grosser Wurf gelungen. Dies war allerdings nur möglich, dank dem Verständnis des Baurechtnehmers, eben der Schweizerischen Kreditanstalt, denn die etwas mehr als 2,5 Millionen Franken, die für den Umbau aufgewendet wurden, stellen auch für eine Bank eine bedeutende Investition dar. Für weit weniger Geld hätte die Kreditanstalt an anderer Stelle in Muttensz einen Repräsentationsbau erstellen können. Dies wollte man jedoch nicht, wie Hauptdirektor R.A. Jeker ausführte, sondern man wollte an diesem Standort etwas für Muttensz tun - einen Beitrag zur Sanierung des Dorfkerns leisten. Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir sagen dass Paul Müller - der als ehemaliger Gemeinderat und Finanzchef die Probleme der Dorfkernsanierung kennt - nicht unwesentlich zur Einsicht der Bauherrschaft beigetragen hat. Auch die anwesenden Vertreter der Generaldirektion konnten zur Ansicht gelangen, dass der gefasste Entschluss richtig war. In die angeregte Unterhaltung beim Apéritif brachte der Musikverein Muttensz unter der Leitung von Dirigent

Ernst Thommen die angenehme musikalische Note.

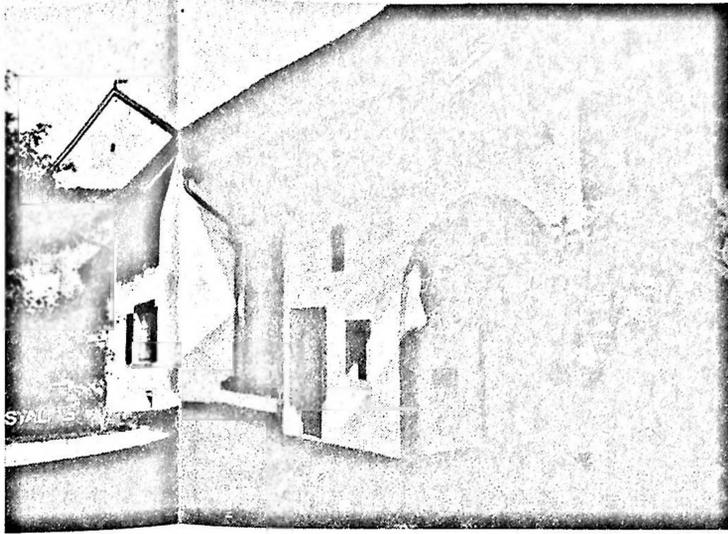
### Die Feier im Mittenza

Nach dem Rundgang waren die Gäste zu einem ausgezeichneten Bauernbuffet ins Mittenza eingeladen. Direktor Jeker begrüßte zunächst alle, die gekommen waren, die Eröffnung der Agentur Muttensz der Kreditanstalt zu feiern, speziell Regierungspräsident Dr. Clemens Stöckli, Vertreter des Landrates, des Muttenszer Gemeinderates, der Gemeindegemeinschaft, des Bürgerrates, den Bauverwalter, Architekt R.G. Otto, die Einwohner und Gewerbetreibenden der Nachbarschaft, usw. In der neuen Niederlassung können dank guter technischer Ausrüstung sämtliche Bankgeschäfte abgewickelt werden, zudem können die fünf Mitarbeiter jederzeit auf die Spezialisten in Basel zurückgreifen. Die Kreditanstalt will ihren zahlreichen Kunden in Muttensz entgegenkommen, gleichzeitig aber auch die Voraussetzung zur Anknüpfung neuer Geschäftsbeziehungen schaffen. Den Kunden stehen in Muttensz qualifizierte Bankfachleute zur Verfügung: René Ramstein als Agenturleiter, Bruno Ampert als dessen Stellvertreter und Spezialist im Wertschriftensektor, Margrit Baertschi als Kassierin, Ursula Wyrich als Sekretärin und Telefonistin, Max Frefel als Kassenbote und vielseitig einsetzbarer Mitarbeiter.

Aus Anlass der Agenturöffnung hat die Kreditanstalt zweier Muttenszer Institutionen mit ansehnlichen Beträgen bedacht: die Haushilfe für Betagte und den Robinson-Spielplatz.

Nachdem Direktor Jeker dem Architekten den gebührenden Dank für das gelungene Werk abgestattet hatte, ehrte er jenen Mitarbeiter, der für die Verwirklichung des Agenturkonzeptes verantwortlich ist: unseren Mitbürger Paul Müller. Neben anderen Obliegenheiten ist es die Aufgabe Paul Müllers geeignete Liegenschaften zu finden und den Bau bis zur schlüsselfertigen Übergabe der Agentur zu betreuen. Wörtlich sagte R.A. Jeker: «Nach Pratteln und Reinach hat Paul Müller auch diese Agentur vorbereitet, und da er mit Muttensz derart verbunden ist, sich hier ein Denkmal gesetzt, auf das er Zeit seines Lebens stolz sein kann». Als Zeichen der Anerkennung und des Dankes seitens der Direktion durfte Paul Müller das Modell der Agentur Muttensz entgegennehmen.

Gemeindepräsident Fritz Brunner hiess die Schweizerische Kreditanstalt in Muttensz willkommen und freute sich am gelungenen Neubau. An seine persönlichen Erinnerungen an die beiden alten



Licht und Schatten - in dieser Aufnahme kommt die ganze Schönheit des neuen Hauses zum Ausdruck.

Häuser anknüpfend gab er zu bedenken, dass die Namen der Architekten der alten Bauernhäuser weitgehend unbekannt seien. Die Bauernhäuser wurden von Baumeistern aus der Gemeinde und der Umgebung nach den Bedürfnissen der Bewohner erstellt, mit den damaligen technischen Mitteln. Die alten Bauernhäuser weisen ein menschliches Mass auf; die Geschichte eines Dorfes ist nicht nur die Geschichte seiner Bewohner sondern auch der Häuser, die auf den Charakter einwirken. Darum ist es auch richtig, sie zu erhalten, und heute gebe man den «Rufern in der Wüste» recht, die sich bereits vor einem Vierteljahrhundert um die Erhaltung des Dorfkerns bemüht haben. Abschliessend gab der Gemeindepräsident seiner Hoffnung Ausdruck, dass die neue Bank der ihr zufallenden Aufgabe gerecht werde. Nach Architekt R.G. Otto, der das Konzept des Umbaus erläuterte (siehe hierzu MA Nr. 40 vom 3. Oktober 1975), sprach Bauverwalter Max Thalmann, der zu den «Rufern in der Wüste» ge-

zählt werden darf, über die Erneuerung des Muttenszer Dorfkerns. Die Rettung eines historischen Dorfkerns sei eine lange Aufgabe. Zunächst ging es darum, mit dem Zonenplan unerwünschte Bauten zu verhindern, die Objekte soweit möglich in Gemeindebesitz überzuführen, und schliesslich Baurechtinteressen zu finden, die die Bedingungen der Gemeinde erfüllen wollen und können. Ein altes Dorf kann jedoch nur erhalten bleiben, wenn man ihm eine neue Aktivität gibt. Dies ist in Muttensz gelungen und die Kreditanstalt hat ihren Beitrag dazu geleistet. Mögen die guten Wünsche für eine gedeihliche Entwicklung der Agentur Muttensz der SKA in Erfüllung gehen.

## Gemeindesteuer 1975

Vor ungefähr einem Monat hat die Steuerverwaltung Baselland durch die Presse und mit persönlichem Brief auf die Fälligkeit der Staatssteuern - Ende September - aufmerksam gemacht. Das damals Gesagte gilt mit einigen Abweichungen auch für die Gemeindesteuer, die

### Ende Oktober

fällig ist. Auch die Gemeinde kann im ersten Jahr der Steuerperiode nur einen Teil der Steuerpflichtigen veranlagern. Die Steuer wird jedoch am 31. Oktober fällig, auch wenn noch keine Rechnung gestellt werden konnte. Für später eingehende Zahlungen muss der pro 1975 auf 7 1/2% festgesetzte Verzugszins erhoben werden. Es lohnt sich also, das mutmassliche Steuerbetreffnis, welches für natürliche Personen mit den Nebensteuern etwas mehr als die Hälfte der Staatssteuer ausmacht, in den nächsten Tagen zu überweisen (Postcheckkonto 40 - 683) oder an unserem Schalter einzuzahlen. Für Ihr Verständnis dankt die Gemeindeverwaltung Muttensz

## Aus der Gemeinde

### Turnerabend 1975

Der grosse Erfolg, welcher am letzten Turnerabend zu verzeichnen war, hat die Verantwortlichen des Vereins dazu bewegt, den diesjährigen Abend, der am 8. November 1975 im grossen Saal des Mittenza stattfindet, unter dem Motto «Jahr von dr Frau» durchzuführen. Der Conférencier, Fritz Leuenberger, sicher allen noch in bester Erinnerung, wird wiederum ein Programm aus eigenem Boden ansagen. Nebst turnerischen Darbietungen der verschiedenen Riegen, führen wir dieses Jahr wieder einmal ein Theater durch. Für die Tanzfreudigen jeden Alters spielt das bekannte Orchester «The Rascals-Sextett». Reservieren Sie sich daher den 8. November 1975 schon heute. Es ist von Vorteil, wenn Sie Ihre Eintrittskarte mit Tischreservierung im Vorverkauf ab 30. Oktober 1975 bei Weller Herrenmode lösen.

Turnverein Muttensz

## Behörden berichten



### Bekanntmachung

betreffend Abfuhr von nicht brennbarem Material sowie Altglas.

#### 1. Abfuhr von nicht brennbarem Material

Für nicht brenn- oder versinterbare Gegenstände, welche von der Kehrichtverbrennungsanstalt Basel nicht angenommen werden, werden seit langem zwei spezielle Abfuhrungen pro Jahr durchgeführt, und zwar am letzten Montag im April und am letzten Montag im Oktober. Die zweite Abfuhr findet am Montag, den 27. Oktober 1975 statt.

Es werden Abbruchmaterial, Steine, Gartenabraum, Kühlschränke, Herde, Badewannen, Boiler, Velos und dergleichen mitgenommen.

#### 2. Altglasabfuhr

Als zusätzliche Dienstleistung, bereits zum vierten Mal in diesem Jahr, wird eine separate Altglassammlung durchgeführt und zwar am Mittwoch, den 29. Oktober 1975, ab 07.00 Uhr.

Bei der Altglassammlung kann man Flaschen jeglicher Art zur Abfuhr bereitstellen.

Besonders zu beachten: Verschlüsse und Verschlusssteile jeder Art (auch Korkzapfen und Schraubdeckel usw.) müssen entfernt sein. Es darf kein Flach- oder Fensterglas, kein Matt- oder Opalglas sowie kein Ton oder Porzellan mitgegeben werden.

Bereitstellung: Alles offen, zum Beispiel in Harassen, aber nicht in Kehricht- oder sonstigen Säcken. Das nicht vorschriftsgemäss bereitgestellte Altglasmaterial wird stehengelassen.

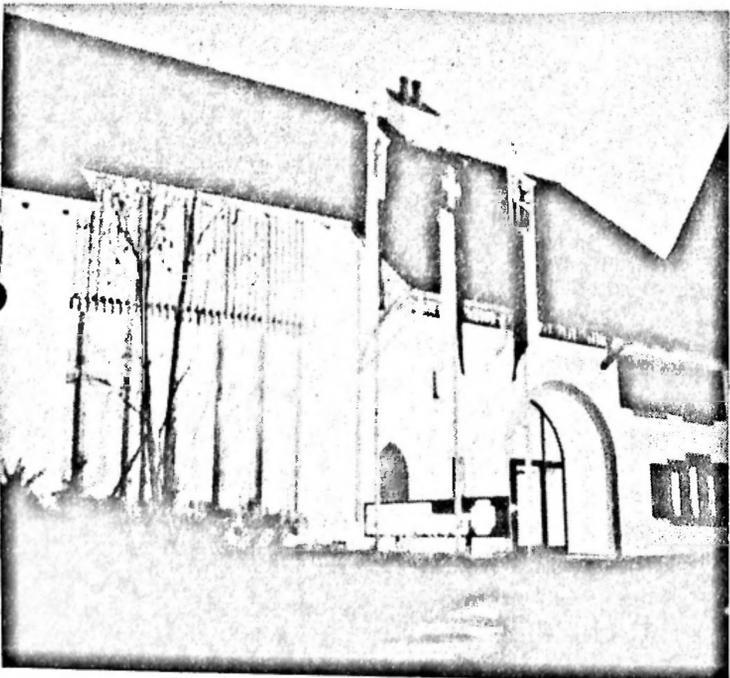
Der Gemeinderat

Der nächste Amtsanzeiger erscheint unmittelbar vor den Gemeindewahlen, d. h. am 12. November 1975

## Aufruf der Muttenszer Parteien

Mit dem Stimmzettel hat jede Stimmbürgerin und jeder Stimmbürger Gelegenheit, auf alle Stufen der Politik in Gemeinde, Kanton und Bund Einfluss zu nehmen. Die Muttenszer Ortssektionen der Parteien bitten die Stimmberechtigten an der Wahl des Ständerates und der Nationalräte teilzunehmen. In der nächsten Legislaturperiode werden in den eidgenössischen Räten Verschlüsse von weittragender Bedeutung zu fassen sein, was jeden einzelnen zum Gang an die Urnen motivieren sollte. Denken Sie daran, politisches Abseitsstehen ist weder eine Meinungs- noch eine Willensäusserung.

Die Sektion Muttensz der CVP, EVP, FDP, SP, Vereinigung der Parteilosen



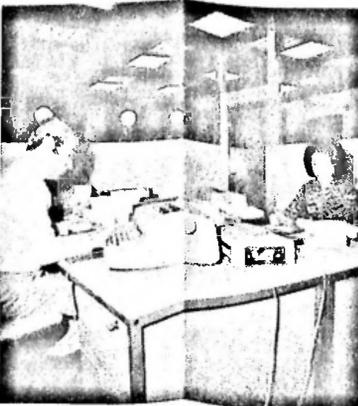
Die neue Kreditanstalt bei Einbruch der Nacht.



### Das Team

Bild oben: Agenturleiter R. Ramstein (rechts) und sein Stellvertreter B. Ampert in Besprechung mit der Sekretärin Ursula Wyrich.

Unten: Kassierin Margrit Baertschi und Kassenbote M. Frefel.



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Aussterbende Berufe:

# Schleizen und Bletschgen

VON KONRAD BÄSCHLIN  
UND MARLIS FREI

**I**m hoch über dem Walensee gelegenen Amden geht der 83jährige Josef Jöhl einer fast vergessenen Arbeit nach: Seit 70 Jahren fertigt er hölzerne Rechen, Heugabeln, Sensengriffe und Wetzsteinfässer an. Josef Jöhl ist noch der einzig Übriggebliebene von sieben Rechenmachern, die in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts in Amden tätig waren.

Alle Rechenmacher waren gleichzeitig auch Bauern; eine Ausbildung mit Lehrabschluss gab es hier nie: Der Vater übertrug seine Kenntnisse auf die Söhne und die wieder auf ihre Sprösslinge.

Josef Jöhl erinnert sich gerne an diese Zeit: «Mein Vater war zwar ein strenger Lehrmeister und duldet keine Pfuscharbeit; aber recht hat er gehabt, denn das Rechenmachen erfordert präzises und sauberes Arbeiten.»

Die Arbeit des Rechenmachers hat sich, wie so viele andere Handwerke auch, gründlich gewandelt: Maschinen besorgen, was früher von Hand geführt wurde.

Und so entsteht ein Rechen: Mit einer «Stiellehre» werden auf ein Lindenbrett Abschnitte von drei Zentimetern Breite eingezeichnet. Anschliessend wird das Brett zum «Schleizen» – ein alter Ausdruck für Sägen – der Stiele eingespannt.

Das Rechenhaupt, die Querleiste für die Zähne, besteht aus Buchenholz. Nach dem Ausbohren der Löcher werden Eschenholzzähne eingesetzt, die vorher mit dem Schindelholzmesser und dem Beizschlegel aus dreizehn Zentimeter langen «Bletschgen» (Brettchen) geschlagen wurden.

Die Mehrzahl von Josef Jöhls Rechen ist heute jedoch mit Metallzähnen ausgestattet.

Und die Rechen sind auch nicht mehr für drei Franken zu haben wie noch zu Beginn des Jahrhunderts, als die Amdener ihre Rechen Bauern bis ins Toggenburg hinein lieferten.

Heute kostet ein Meisterwerk vom letzten Amdener

Rechenmacher etwa vierzig Franken. Abnehmer sind Landwirte aus der Umgebung und – wie Rechenmacher Josef Jöhl lächelnd erklärt – «Unterland», die rustikale Restaurants, Stadtwohnungen und sogar Antiquitätenhändler damit beliefern...

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Masse, Münzen und Gewichte vor 1848

## Handel und Wandel vor 1848

### Der Posamenterhannes

„Chlipper chlänner Hagelwätter,  
s' hockt e Fuchs im Hühnergätter!“

Drei Knirpse sangen diesen Vers unermüdlich im Chor und im Takt eines Bandwebstuhles, an dem der Posamenterhannes stand, vergnügt den Schlagbaum seines Klepperstuhles rundum schwang und mit geübtem Auge nach gerissenen Fäden oder leeren Spulen spähte. Fröhlich stand er an der Arbeit, denn der Webstuhl war sein Eigentum, ebenso die Ware, die er wob. Noch etwa einen Tag hatte er Arbeit, dann war die „Rechnung“ fertig und die Bänder bereit zum Verkauf. Er hatte sich schon längst überlegt, wo er seine Ware absetzen wollte. Anstatt sie nach Basel zu liefern, gedachte er diesmal über den Hauenstein ins Bernbiet zu reisen, nach Langenthal oder Burgdorf, um sie dort bei guten Preisen zu verkaufen, waren doch seine „Bündel“ für die Berner Tracht wie gemacht.

Der Schulmeister des Dorfes hatte ihn zwar gewarnt; es sei nichts so heikel, als in einem andern Kanton zu handeln, denn die Münzen seien so verzackt, und die Ellen in den verschiedenen Kantonen so verschieden, dass einer schon ein geriebener Händler sein müsse, um nicht über den Löffel balbiert zu werden. „Das mag stimmen für Dümmerer als ich bin“, sagte sich Hannes, und er malte sich aus, wie er einen Schübel Geld aus seiner Ware lösen werde.

### Hannes lernt mit Geld rechnen

Drei Tage später war Hannes schon auf Reisen. Den ganzen Nachmittag war er auf den Beinen gewesen und sass nun müde in einem Gasthaus hinter einem Schoppen Neuen. Schmunzelnd betrachtete er den bauchigen Krug, denn er stellte fest, dass hier der Schoppen beträchtlich grösser war als daheim im Dorfgasthaus. Die Wirtin klärte ihn jedoch auf, das sei halt ein Aargauer Schoppen für trüben Wein, der Schoppen für klaren Wein sei schon kleiner! Das war dem Hannes neu, dass es für klaren und trüben Wein zweierlei Mass gab.

Wie es ans Zählen ging, staunte Hannes abermals. Er hatte sein ganzes Geld, eine halbe Dublone, hingelegt. Der Schoppen kostete einen Batzen. Eine Weile nachher legte ihm die Wirtin, nachdem sie auf einer Geldtabelle



Kreuzer 1798



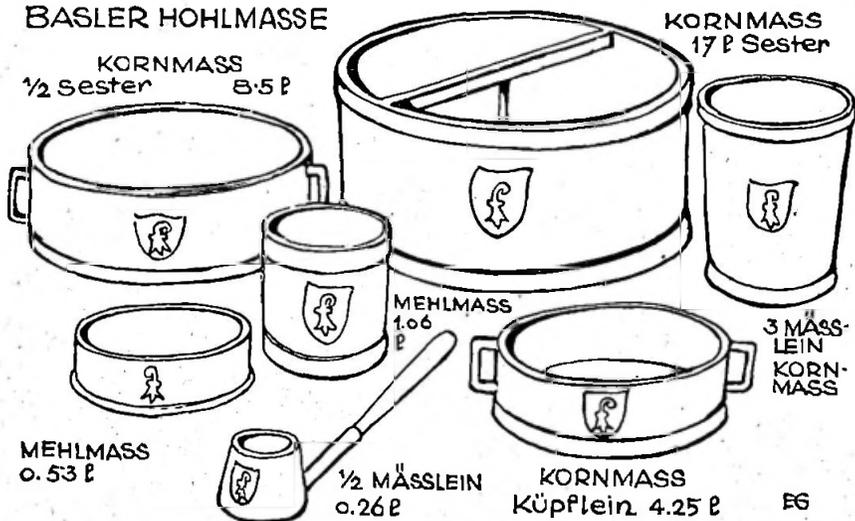
Batzen 1826



nachgerechnet hatte, einen Neutaler, ein französisches Fünffrankenstück, vier Kreuzer, zwei Groschen und einen Batzen auf den Tisch. Hannes machte grosse Augen. Hatte sich die Wirtin nicht erzählt? – Er hatte doch eine halbe Dublone hingelegt, die war 8 Franken wert; weil aber der Neutaler 4 Franken wert war, so machte es doch mit dem Fünffrankenstück zusammen 9 Franken aus. Frohlockend meldete er der Wirtin, sie könne offenbar nicht gut rechnen, sie habe ihm ja zu viel herausgegeben. Wie er ihr aber die 9 Franken vorrechnete, lachte sie. „Ihr guter Mann, das Fünffrankenstück ist halt kein schweizerisches, sondern ein französisches, und drum ist es nicht 5, sondern nur  $3\frac{1}{2}$  Schweizerfranken wert.“ Hannes war das neu. Also machten der Neutaler und das französische Fünffrankenstück zusammen nicht 9, sondern  $7\frac{1}{2}$  Franken aus, und weil der Wein einen Batzen kostete, so mussten die kleinen Geldstücke zusammen 4 Batzen wert sein. Ein Batzen war einmal da. Nun aber die Kreuzer. Er wusste, dass fünf Kreuzer so viel wert waren wie ein Batzen, aber 9 Kreuzer ... ? Und dann noch die zwei Groschen. Er rechnete und rechnete, aber das Rätsel löste sich erst, als ihm die Wirtin die Geldtabelle vorlegte und er dann auf einem Papierfetzen folgende Zusammenstellung aufschrieb:

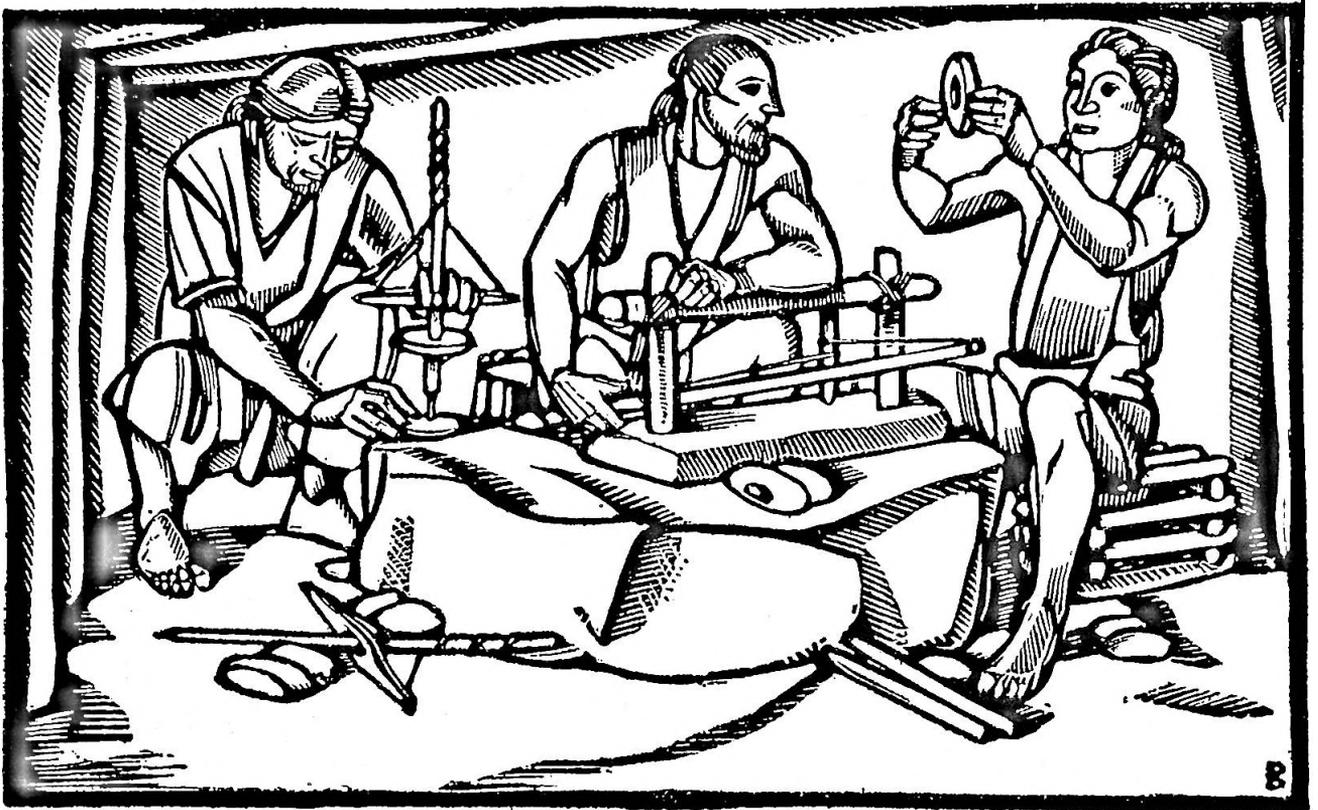
1 Neutaler . . . . .	= 40 Batzen
1 franz. Fünffrankenstück . . . . .	= 35 Batzen
1 Batzen . . . . .	= 1 Batzen
2 Groschen = 6 Kreuzer plus 9 Kreuzer =	
15 Kreuzer . . . . .	= 3 Batzen
Der Wein kostet . . . . .	1 Batzen
	<hr/>
Macht total	80 Batzen

### BASLER HOHLMASSE



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Bruno Kaiser: 10 000 Jahre Schaffen und Finden  
 266 Holzschnitte von Paul Boerdy  
 Bern / Pestalozzi-Verlag Kaiser + Co. AG, Bern

### Vom Werkzeug zur Maschine.

Wozu in der Altsteinzeit die vielen kleinen Feuersteinbohrer dienten, zeigen die zum Anhängen durchbohrten Müschelchen und Holzperlen und auch die in gleicher Erdschicht gefundenen, mit Ohr versehenen Nadeln aus Bein. In der jüngern Steinzeit (etwa 4000–2000 Jahre v. Chr.) kam dem Bohrer noch weit grössere Bedeutung zu; jetzt galt es, harte Kieselsteine zu durchlochen, um Axt- und Hammerstiele einzusetzen. Erst wurde der Feuersteinbohrer in einen Holzstab eingefügt und so zwischen den sich reibenden Handflächen gedreht. Eine wohlüberlegte Verbesserung brachte der Drillbohrer; aber man fand eine noch scharfsinnigere Lösung: die Sehne eines Pfeilbogens wurde um den Bohrschaft geschlungen und der Bogen hin und her bewegt. Bald baute man dann die Bohrvorrichtung in ein feststehendes Gerüst ein. / Und welcher genialer Gedanke: als Bohrer wurden nun auch Rohrstäbe verwendet, die mittelst daruntergestreuten Sandes die Löcher ringförmig bohrten.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Nüt kaputt, Chacheliffiger!

So hets an eim furt tönt bi euser Mueter, wenn amme der Chacheliffiger vorby cho isch. 'Sig nüt kaputt, hets eifach gheisse. Und derby hätt me doch selle meine, im ene Vierteljöhrl chönnts in som ene Huus-halt vo däm oder vo sälbem öbbe Schärbe gee.

Aber eusi Mueter het gar grüusli zum Gschir gluegt. Und ich hätts als Bueb doch so schrögglig gärn gseh, wenn der Chacheliffiger sich au emol vor eusem Huus ygrichtet hätt für sy Häftlimacherarbet und nit nummen all bi s Nachbers.

He, s isch mer zwor jo nit verbotte gsi, go z luege, wenn er bis Seilerbaschis näbezue under em Läubli ghoggt isch und an dene verheite Schüsseli, Täller, Platten und Häfen ummebäschlet het.

Wie isch das e churzwyilig Luege gsi, wenn er mit sym altmödische Bohrer Löchli ins Gschir gmacht het und wien er denn dur die Löchli fyni Dröhtli zogen und so amme die Schärbe wider zämmeffigt het.

Bhüetis, me het halt sälbi Zyt non e chly sörgen gha zum Gschir. Wenn neumen en Eggli ab gsi isch oder e Stügglig usegsprängt, no het me das Züügs wäge däm nonig an Wäschpirai abe gheit, wo der Schärbenacher gsi isch, nei, me hets gluegt zfligge. Und drum isch eim der Chacheliffiger amme grad chummlig cho; fascht wien e Kaländer gnau isch er so all Vierteljohr emol agruggt. Für eus Chinder – Bueben und Maitli – isch die Stör im Dorf so zsägen all öbbis Bsunders gsi. I gsehn en all no, won er säll Bluemewäasli us em Pfaarhuus wider zämmeoggteret het, das Wäasli, wo d Form vom enen Elifant gha het. Im gringlete Rüssel vo däm irdige Tierli isch denn e Glesli gsteegt, und in das het me denn chönne d Blüemli tue. Er isch eifach e Künschtler gsi, euse Chacheliffiger!

Und won em au wider emol zuegluegt ha, won er näbezue bis Baschis die verschidene Plätzab gheilt het, ischs mer zmol zum Muul usgruscht: «Wurum chömmet er nie zu eus, Chacheliffiger?»

Zerscht het er mi glungen agluegt und denn e chly raubauzig gfrogt, won i wohn. I ha über d Stross übere zeigt: «Dört bis Bammerts änel»

«Aha dört!» het er zimlig spitz gmacht, «dört goht jo nie ke Gschir kaputt, weiss der Teuffel!» Er het grad e chützligi Arbet underhänds gha, drum het er wider e Rung gschwige. Won er aber das Dröhtli yzoge gha het und d Nase richtig gschnützt (er het das Schnütze prima chönne, ohni Naselumpe, mir Buebe hai all numme müesse stuune!), macht er doch nomol under sym Guttereputzer-Schnauz vüre: «Muesch halt emol sälber öbbis kaputt mache deheim, denn wirts mi schon emol uf d Stör neh, dy Mueter!»

Und ich Gwaggli vom ene Bueb frog en denn no, wien i denn das sell astellen, as öbbis kaputt gieng. Cha men au!

Wider isch undrem Schnauz öbbis wien e Lächle vüre cho und in den Auge hets e chly gwätterleichenet. «He weisch was, wenn im Vatter sy Schrotflinten emol um e Wäg isch, so nimmsch sen und pfäfferisch ein in Gschirschaft yne! Denn wirts wohl batte!» macht er zimlig troche zue mer.

Sälle Tag isch er no wyters, der Chacheliffiger, s Tal uf, de Dörfer und Näbehöf nooche...

Aber vo dört a isch mer die chätzers Schrotflinte nimm us em Sinn cho. All han i gspaniflet und doch hets es nie welle gee. Bis ei Tag, d Mueter het Buuchiwösch gha, het der Vatter öbbis vo Wildänte brichtet, wos im Bachtääli unde so massewys haig.

Und richtig, nach em Zobeneh het er d Schrotflinte hindrem geggesteinten Umhängli näbem Ofe vüre gno, het drygluegt, öb si glade syg, und het se näbe d Chuchitüre gstellt. Denn isch er no gschnäll in Stall use.

«Sell i oder sell i nit?» han i all gwärweisset. Aber denn han i doch dänggt, dä Chacheliffiger müess jetz ums Verworgen emol zu eus uf d Stör cho. Nimm d Flinte, zyl mitts in Chuchischaft – päng! Und denn ischs gsi, wie wens in e paar Chilche teet zämmelütte...

Potz mildedie, isch das e Zueversicht gsi, dä Schärbehuffe. Der Vatter isch cho zsprunge wie lätz und d Mueter isch in einer Ufregig vom Buuchhuus här cho zbarze.

Jetz hets aber öbbis abgesetzt! I ha numme no chönne säge, si syg mer abgange, d Flinte, denn het der Vatter s Wort gha. Und denn isch der Munifsel an d Reje cho. Und schliesslig han i ins Guschee müesse, ohni öbbis Znacht natürlig.

Aber wo der ergschi Schmäz versurt gsi isch, han i doch wider dänggt, jetz müessi aber der Chacheliffiger sicher emol zuen is cho...

Und gwüs, kei Tag isch vergangen, as d Mueter nit gjoomeret hätt: «Wenn numme der Chachelima bald cheem!» Im Vatter hets sis uftrait, wenn er en öbbe neume tüeg erligge, so sell er en numme grad mitbringe.

Ändlig isch er agruggt, und fascht zwei Tag lang han em denn nach der Schuel amme chönne zueluege, wien er in eusem Schöpfi inn das Züüg zämmebäschelet het. Fryli, mänggs isch nümme zfligge gsi. Aber vo der Schrotfinte het er nüt meh gsait – und ich au nit.

S digger Ändi isch erscht no cho: Wo der Chacheliffiger wyters isch, het mers der Vatter gsait, die Fliggerei syg denn dasmol us mym Sparhafc zahlt worde, i dänggi denn öbben ehnder dra...

Und vo dört a hets fascht all wider tönt, wie amme: «S isch nüt kaputt, Chacheliffiger!» Und er het mi all e chlei duurt, wenn er dä Bscheid übercho het; s het mi all dunggt, er haig uf das abe der Schnauz jedesmol mehr lo hange.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

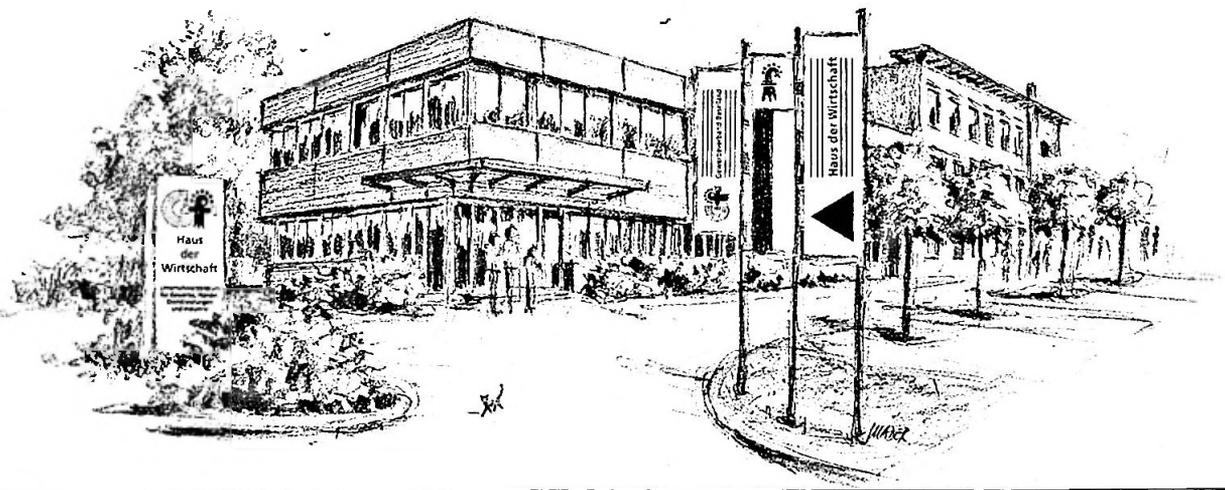
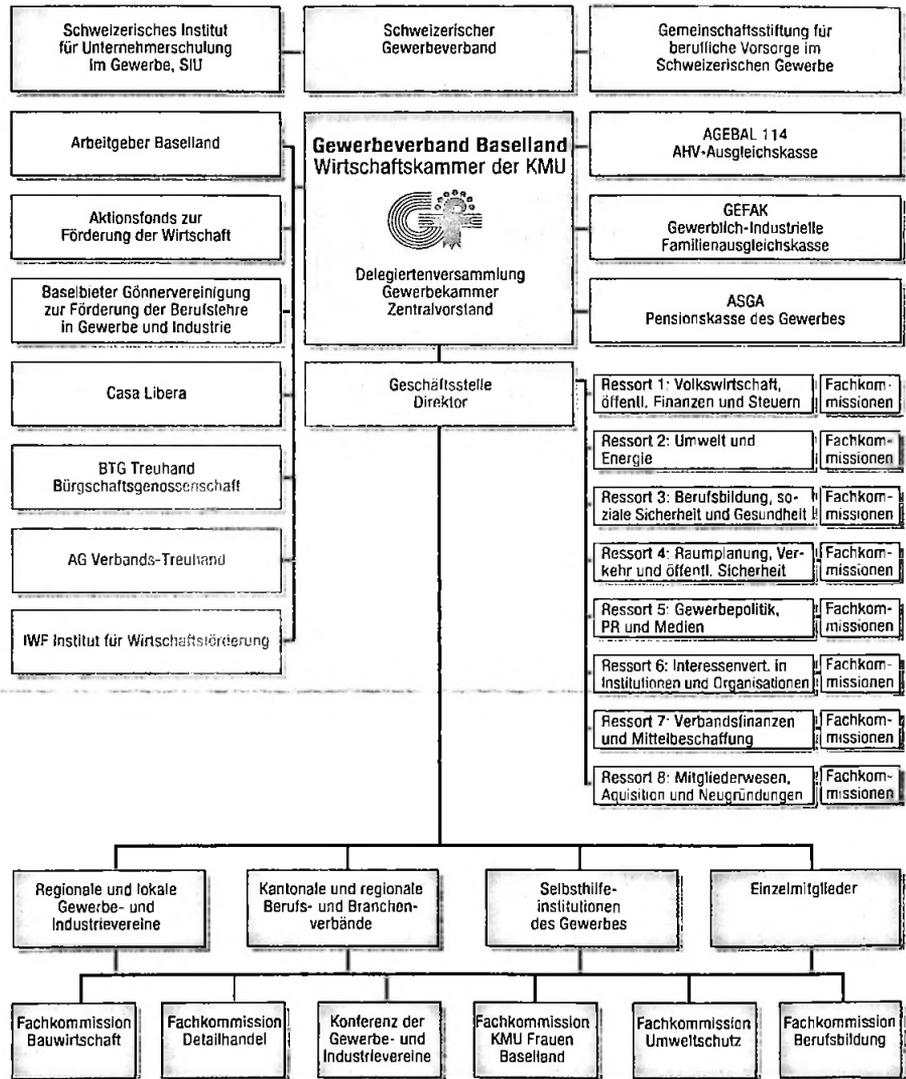


### DAS PROFIL

- ▲ Der Gewerbeverband Baselland – Wirtschaftskammer der KMU ist die Interessengemeinschaft der Klein- und Mittelunternehmen (KMU) aus Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Industrie sowie der Selbständigerwerbenden im Kanton Basel-Stadt.
- ▲ Der Gewerbeverband wirkt als Dachorganisation der angeschlossenen Berufsverbände, Institutionen, örtlichen Gewerbe- und Industrievereine sowie der Einzelmitglieder. Seine Organisationsstruktur – siehe Detailinformationen auf den folgenden Seiten – stützt sich auf eine dezentrale, starke Basis.
- ▲ Über 9'000 KMU und gegen 100 Organisationen bauen auf die mittelständische Solidarität und vertrauen dem Gewerbeverband ihre Interessenvertretung an.
- ▲ Der Einsatz des Gewerbeverbandes Baselland gilt in erster Linie der Schaffung bzw. Erhaltung optimaler wirtschaftlicher, politischer und fiskalischer Rahmenbedingungen für die mittelständischen Unternehmen.
- ▲ Neben der zentralen Aufgabe der wirtschaftspolitischen Interessenvertretung bietet die Geschäftsstelle im «Haus der Wirtschaft» den Mitgliedern und angeschlossenen Organisationen ein breite Dienstleistungs-Palette. (siehe Seite 4).

Die folgende Übersicht vermittelt Informationen über die Organisationsstruktur, die angeschlossenen Organisationen und Institutionen, die Verbandsleitung, die Geschäftsstelle sowie über das vielfältige Dienstleistungsangebot des Gewerbeverbandes Baselland – Wirtschaftskammer der KMU.

### DIE ORGANISATION



# Sektionen

## Kommunale und regionale Gewerbe- und Industrievereine

Gewerbe und Industrie Aesch

Präsident: Roland Hohl, Aesch

Gewerbeverein Allschwil-Schönenbuch

Präsident: Roger Fricker, Allschwil

AGIV Arlesheimer Gewerbe- und Industrieverein

Präsident: Werner Manz, Arlesheim

Gewerbeverein Binningen

Präsident: Bruno Fleischlin, Binningen

Gewerbeverein Birsfelden

Präsident: Werner Lüthi, Birsfelden

Gewerbe- und Industrieverein Bubendorf und Umgebung

Präsident: Willy Büchi, Bubendorf

Gewerbeverein Ettingen

Delegierter: Toni Dumas, Ettingen

Gewerbeverein Frenkendorf-Füllinsdorf

Präsident: Roger Gradl, Frenkendorf

Gewerbeverein Gelterkinden und Umgebung

Präsident: Beat Bürgin, Gelterkinden

Gewerbeverein Hölstein

Präsident: Franz Schweizer, Hölstein

Gewerbeverein Homburgertal-Diegtertal und Umgebung

Präsident: Ernst Jenni, Diegten

Gewerbeverein Laufental

Präsident: Walter Jermann, Dittingen

Gewerbeverein Lausen

Präsident: Peter Bangerter, Lausen

Gewerbeverein Liestal

Präsident: Werner Baumann, Liestal

Gewerbeverein Münchenstein

Präsident: Fredy Pfeuti, Münchenstein

Gewerbe-, Handel- und Industrie Muttenz

Präsident: Ueli Jauslin, Muttenz

Gewerbeverein Oberdorf und Umgebung

Präsidentin: Jolanda Felber, Oberdorf

Gewerbeverein Oberwil und Biel-Benken

Präsidentin: Ursula Schür, Oberwil

Gewerbe- und Industrieverein Pratteln

Präsident: Ernst Ritter, Pratteln

Gewerbeverein Reigoldswil

Präsident: Hansruedi Wirz, Reigoldswil

Gewerbe- und Industrieverein Reinach

Präsident: Karl Frech, Reinach

Gewerbeverein Sissach

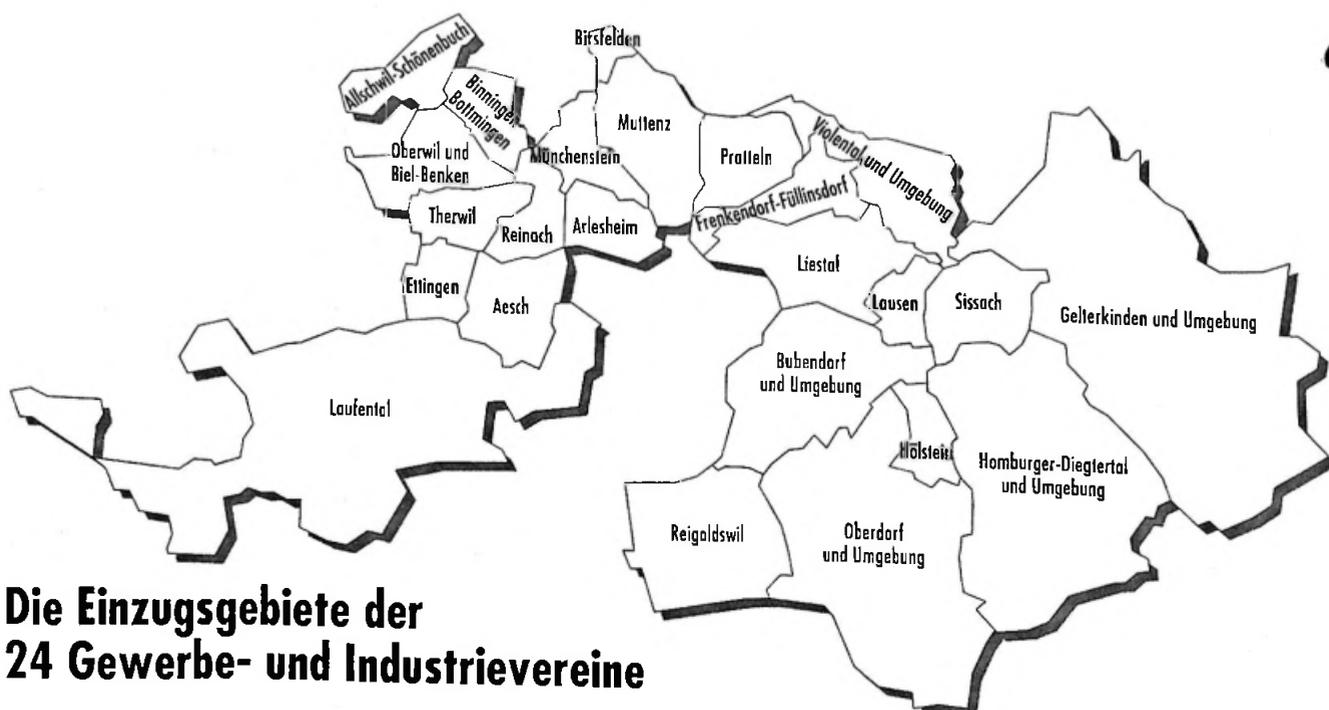
Präsident: Werner König, Sissach

Gewerbeverein Therwil

Präsident: Urs Stucki, Therwil

Gewerbe- und Industrieverein Violental und Umgebung

Präsident: Thomas Baumgartner, Augst



**Die Einzugsgebiete der  
24 Gewerbe- und Industrievereine**

# Sektionen

## Branchen- und Berufsverbände

**AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, Sektion beider Basel**  
Präsident: Stephan Kestenholz, Basel

**ASMAS, Sporthändlerverband beider Basel**  
Präsident: Walter Kathriner, Sissach

**ASTAG, Schweiz. Nutzfahrzeugverband Sektion Nordwestschweiz**  
Präsident: Kurt Rümmele, Basel

**Bäckermeisterverband Baselland**  
Präsident: Alfred Gunzenhauser, Sissach

**Bäckermeisterverband Basel-Stadt**  
Delegierter Peter Weber, Birsfelden

**Basellandschaftlicher Apothekerverein**  
Präsident: Jürg Marti, Münchenstein

**Baumeisterverband Baselland und Umg.**  
Präsident: Andreas Schneider, Aesch

**Clima Suisse, Verband Schweiz. Heizungs- und Lüftungsfirmen, Sektion NWCH**  
Präsident: Uwe Behrend, Basel

**Coiffeurmeisterverband Baselland**  
Präsident: Beat Moritz, Pratteln

**Drugistenverband beider Basel**  
Präsident: Beat Eichenberger, Liestal

**Fahrrad- und Motorrad-Gewerbeverband beider Basel**  
Präsident: Marcel Schaub, Gelterkinden

**FRB, Fahrlehrerverband Regio Basel**  
Präsident: Felix Knöpfel, Pratteln

**Gärtnermeisterverband beider Basel**  
Präsident: Werner Fischer, Liestal

**Gastro Baselland**  
Präsident: Adrian de Jong, Binningen

**Gipsermeisterverband Baselland**  
Präsident: Cyrill Schaub, Ettingen

**IGFL, Interessengemeinschaft der Fahrlehrer beider Basel und Umgebung**  
Präsident: Fredy Heussler, Basel

**Kaminfegermeisterverband Baselland**  
Präsident: Urs Abt, Münchenstein

**Kiesverband Pratteln**  
Präsident: Ernst Frey, Kaiseraugst

**Malermeisterverband Baselland**  
Präsident: Thomas Pfirter, Füllinsdorf

**Metall-Union Baselland**  
Präsident: Beat Furrer, Lausen

**Metzgermeisterverband Baselland und Umg.**  
Präsident: Theo Lang, Binningen

**Papeteristenverband beider Basel**  
Präsident: Jürg Humbel, Basel

**Sägerverband beider Basel**  
Präsident: Ulrich Nussbaumer, Binningen

**Schneidermeisterverband Baselland**  
Präsident: Heinz Weller, Muttenz

**Schreinermeister-Verband Baselland**  
Präsident: Andreas Schneider, Pratteln

**Schuhmachermeister- und Orthopädie-Schuhmachermeister-Verband beider Basel**  
Präsident: Roland Schönenberger, Gelterkinden

**Schweiz. Treuhänderverband Basel-NWCH**  
Präsident: Dr. Bernhard Madörin, Basel

**Spenglermeister- und Installateurverband Baselland und Umgebung**  
Präsident: Urs Schaub, Binningen

**SVIT, Schweiz. Verband der Immobilien-Treuhänder, Sektion beider Basel**  
Präsident: Urs Gribi jun., Basel

**SWISSMECHANIC beider Basel**  
Präsident: Rolf Kissling, Riehen

**Textildetailistenverband Baselland**  
Präsident: Willy Rieder, Sissach

**VBI Verband Basler Isolierfirmen**  
Präsident: Stefan Loeliger, Basel

**VBLEI Verband Basellandschaftlicher Elektro-Installationsfirmen**  
Präsident: Fritz Naegelin, Frenkendorf

**Verband Dach und Wand Baselland**  
Präsident: Karl Hasler, Oberwil

**Verband der Plattenlegerfirmen beider Basel**  
Präsident: Remo Egloff, Basel

**VIRB Verband der Innendekorateure Region Basel**  
Präsident: Heinrich Geisinger, Basel

**VISCOM Schweiz. Verband für visuelle Kommunikation**  
Präsident: Beat Fankhauser, Basel

**VKTB Verband Kies- und Transportbetonwerke Basel**  
Präsident: Dr. Walter Heinrich Strasser, Basel

**VSCI Carrosserie-Verband Region Basel CRB**  
Präsident: Rudolf Wenger, Basel

**VSRT, Verband Schweiz. Radio- und TV-Fachgeschäfte, Kreisgruppe Basel**  
Präsident: Hans Glanzmann, Allschwil

**Weinproduzentenverband Baselland**  
Präsident: Jakob Kurz, Riehen

## Selbsthilfe-Institutionen des Gewerbes

**Atlatus Vereinigung von Fachexperten und ehemaligen Führungskräften**  
Regionalleiter Basel: Engelbert Hollenstein, Birsfelden

**Artisana**  
Delegierter: Peter Ley, Basel

**BTG-Treuhand (Gewerbliche Bürgschafts- und Treuhandgenossenschaft)**  
Präsident: Dr. Markus Bürgin, Binningen

**Baselbieter Vereinigung PRO-Geschäfte**  
Präsident: Fredy Rickenbacher, Sissach

**AGEBAL 114, AHV-Ausgleichskasse des Gewerbeverbandes Baselland**  
Präsident: Nationalrat Hans Rudolf Gysin, Pratteln  
Direktor: Dr. Alfred Kaufmann, Basel

**Gewerblich-Industrielle Familienausgleichskasse Baselland, GEFAK**  
Präsident: Andreas Schneider, Pratteln  
Kassenleiter: Nationalrat Hans Rudolf Gysin, Pratteln

# Die Geschäftsstelle im Haus der Wirtschaft

## Dienstleistungsangebot im «Haus der Wirtschaft»

- ▲ Geschäftsführung des Gewerbeverbandes Baselland, seiner Gremien und Institutionen
- ▲ Geschäftsführung kantonaler, regionaler und nationaler Branchenverbände
- ▲ Geschäftsführung von Institutionen und Organisationen
- ▲ AGEBAL 114  
AHV-Ausgleichskasse des Gewerbeverbandes Baselland
- ▲ GEFAK Baselland  
Gewerblich-Industrielle Familienausgleichskasse
- ▲ Weiträumiges Beziehungsnetz in Politik und Wirtschaft, professionelles Coaching
- ▲ Fachkommissionen für alle Bereiche der Wirtschafts- und Gewerbepolitik
- ▲ Know-how-Transfer verschiedener Fachkommissionen
- ▲ Verschiedenartig nutzbare Seminar-/Versammlungsräume mit modernster Infrastruktur (Conferencing)
- ▲ Eigenes breitgefächertes Seminarangebot
- ▲ Rechtsdienst, Spezialisten in verschiedenen Rechtsbereichen
- ▲ Betriebswirtschaftlicher Beratungsdienst
- ▲ Mediendienst für Mitgliederorganisationen
- ▲ Herausgabe der verbandseigenen Zeitung «Standpunkt der Wirtschaft» (erscheint 14-täglich)
- ▲ Planung und Durchführung von Grossveranstaltungen (Events)
- ▲ Lettershop für professionelle Mailing-Arbeiten
- ▲ Professionelle Durchführung von wirtschaftspolitischen Aktionen
- ▲ Stützpunkt für kantonale, regionale und nationale Abstimmungs- und Wahl-Kampagnen

## Zentralvorstand

Andreas Schneider, Pratteln      Präsident  
Roland Hohl, Aesch  
Jörg Krähenbühl, Reinach  
Fritz Naegelin, Frenkendorf  
Thomas Pfirter, Füllinsdorf  
Andreas Schneider, Aesch  
Alfred Stöckli, Pratteln

## Geschäftsstelle

Nationalrat  
Hans Rudolf Gysin, Pratteln      Direktor  
Thomas de Courten, Rünenberg      Geschäftsführer KMU-Förderung  
Markus Meier, Ormalingen      Geschäftsführer Verbands-Management  
Nadia Aloe, Basel      Rechtsdienst  
Oliver Amann, Gelterkinden      Sekretär Seminare & Veranstaltungen  
Verena Bachmann, Liestal      Sekretär Verbands-Management  
Ingo Büscher, Weil-Holtingen      Leiter EDV  
Myrtha Eggmann, Lausen      Zentrale Dienste  
Martha Fusi, Lausen      Zentrale Dienste  
Elisabeth Gasser, Liestal      Zentrale Dienste  
Monique Häfelfinger, Lausen      Leiterin GEFAK  
Daniel Joos, Seltisberg      Leiter Rechnungswesen  
Dagmar Maurer, Oberdorf      Sekretär Verbands-Management  
Daniel Mitschi, Lausen      Sekretär Verbands-Management  
Evi Sutter, Zuzgen      Mitgliederdienste  
Annemarie Vögelin, Frenkendorf      Leiterin vMitgliederdienste  
Dany G. Waldner, Lausen      Sekretariat Gysin  
Denise Weibel, Nuglar      Mitgliederservice GEFAK

## Fachkommissionen

Fachkommission Bauwirtschaft  
Präsident: Alfred Stöckli, Pratteln

Fachkommission Detailhandel  
Präsident: Jörg Krähenbühl, Reinach

Konferenz der Gewerbe- und Industrievereine  
Präsident: Roland Hohl, Aesch

Fachkommission Berufsbildung  
Präsident: Andreas Schneider, Pratteln

KMU Frauen Baselland  
Co-Präsidium: Margrit Dellenbach, Biel-Benken  
Josy Nussbaumer, Aesch

Fachkommission Umweltschutz  
Präsident: Thomas Pfirter, Füllinsdorf



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

**Tabelle 1: Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilung und Wirtschaftsklasse 1975 und 1985\***

Wirtschaftsabteilung Wirtschaftsklasse	Arbeitsstätten		Zunahme		Beschäftigte		Zunahme	
	1975	1985	abs.	In %	1975	1985	abs.	In %
<b>Total</b>	<b>8 879</b>	<b>9 218</b>	<b>339</b>	<b>3,8</b>	<b>72 650</b>	<b>78 596</b>	<b>5 946</b>	<b>8,2</b>
<b>Sektor 1</b>	<b>1 724</b>	<b>1 569</b>	<b>-155</b>	<b>- 9,0</b>	<b>3 563</b>	<b>3 481</b>	<b>- 82</b>	<b>- 2,3</b>
Land-, Forstwirtschaft	1 724	1 569	-155	- 9,0	3 563	3 481	- 82	- 2,3
<b>Sektor 2</b>	<b>2 091</b>	<b>2 092</b>	<b>1</b>	<b>0,0</b>	<b>40 780</b>	<b>39 358</b>	<b>-1 422</b>	<b>- 3,5</b>
Energie- und Wasserversorgung, Bergbau	23	26	3	13,0	681	712	31	4,6
Energie- und Wasserversorgung	22	25	3	13,6	567	594	27	4,8
Bergbau	1	1	-	-	114	118	4	3,5
<b>Verarbeitende Produktion</b>	<b>1 244</b>	<b>1 165</b>	<b>- 79</b>	<b>- 6,4</b>	<b>31 593</b>	<b>30 005</b>	<b>-1 588</b>	<b>- 5,0</b>
Nahrungsmittel	48	44	- 4	- 8,3	677	1 079	402	59,4
Getränke	14	7	- 7	- 50,0	401	274	- 127	- 31,7
Tabakwaren	1	-	- 1	-100,0	6	-	- 6	-100,0
Textilien	26	16	- 10	- 38,5	897	516	- 381	- 42,5
Bekleidungen und Wäsche	64	39	- 25	- 39,1	929	275	- 654	- 70,4
Holzbe- und -verarbeitung; Möbel	272	230	- 42	- 15,4	2 025	1 934	- 91	- 4,5
Papier- und Papierwaren	8	13	5	62,5	671	566	- 105	- 15,6
Graphische Erzeugnisse, Verlagswesen	85	98	13	15,3	1 362	1 607	245	18,0
Lederwaren und Schuhe	30	20	- 10	- 33,3	249	214	- 35	- 14,1
Chemische Erzeugnisse	75	70	- 5	- 6,7	6 581	6 833	252	3,8
Kunststoff- und Kautschukwaren	38	33	- 5	- 13,2	2 185	1 164	- 1 021	- 46,7
Abbau u. Verarb. von Steinen und Erden	65	64	- 1	- 1,5	1 112	767	- 345	- 31,0
Metallbearbeitung und -verarbeitung	229	218	- 11	- 4,8	4 870	4 614	- 256	- 5,3
Maschinen- und Fahrzeugbau	105	121	16	15,2	4 569	5 691	1 122	24,6
Elektrotechnik, Elektronik, Feinmech., Optik	93	97	4	4,3	2 626	3 368	742	28,3
Uhren, Bijouteriewaren	49	20	- 29	- 59,2	1 824	792	- 1 032	- 56,6
Sonstiges verarbeitendes Gewerbe	42	75	33	78,6	609	311	- 298	- 48,9
<b>Baugewerbe</b>	<b>824</b>	<b>901</b>	<b>77</b>	<b>9,3</b>	<b>8 506</b>	<b>8 641</b>	<b>135</b>	<b>1,6</b>
Bauhauptgewerbe (ohne Stahlbau)	286	302	16	5,6	5 276	4 920	- 356	- 6,7
Ausbaugewerbe	538	599	61	11,3	3 230	3 721	491	15,2
<b>Sektor 3</b>	<b>5 064</b>	<b>5 557</b>	<b>493</b>	<b>9,7</b>	<b>28 307</b>	<b>35 757</b>	<b>7 450</b>	<b>26,3</b>
<b>Handel, Gastgewerbe, Reparaturgewerbe</b>	<b>2 326</b>	<b>2 569</b>	<b>243</b>	<b>10,4</b>	<b>12 912</b>	<b>15 833</b>	<b>2 921</b>	<b>22,6</b>
Grosshandel	272	405	133	48,9	2 806	4 462	1 656	59,0
Handelsvermittlung	36	43	7	19,4	99	73	- 26	- 26,3
Einzel-, Detailhandel	1 148	1 169	21	1,8	5 995	6 598	603	10,1
Gastgewerbe	521	513	- 8	- 1,5	2 482	2 787	305	12,3
Reparaturgewerbe	349	439	90	25,8	1 530	1 913	383	25,0
<b>Verkehr, Nachrichtenübermittlung</b>	<b>488</b>	<b>438</b>	<b>- 50</b>	<b>- 10,2</b>	<b>3 556</b>	<b>4 696</b>	<b>1 140</b>	<b>32,1</b>
Bahnen	51	23	- 28	- 54,9	976	856	- 120	- 12,3
Strassenverkehr, Rohrleitungen	276	245	- 31	- 11,2	932	1 732	800	85,8
Schifffahrt	3	5	2	66,7	87	168	81	93,1
Verkehrsvermittlung, Spedition, Lagerhäuser	66	73	7	10,6	846	912	66	7,8
Nachrichtenübermittlung	92	92	-	-	715	1 028	313	43,8
<b>Banken, Versicherungen, Immobilien, Beratung</b>	<b>941</b>	<b>1 128</b>	<b>187</b>	<b>19,9</b>	<b>3 385</b>	<b>4 547</b>	<b>1 162</b>	<b>34,3</b>
Banken, Finanzgesellschaften	67	77	10	14,9	753	992	239	31,7
Versicherungen	69	77	8	11,6	172	513	341	198,3
Immobilien	23	38	15	65,2	40	105	65	162,5
Vermietung, Leasing	6	12	6	100,0	54	68	14	25,9
Beratung, Planung, Informatik	421	567	146	34,7	1 529	1 896	367	24,0
Persönliche Dienstleistungen	355	357	2	0,6	837	973	136	16,2
<b>Sonstige Dienstleistungen (privat und öffentliche)</b>	<b>1 066</b>	<b>1 206</b>	<b>140</b>	<b>13,1</b>	<b>6 402</b>	<b>8 481</b>	<b>2 079</b>	<b>32,5</b>
Unterrichtswesen	461	457	- 4	- 0,9	2 453	2 747	294	12,0
Forschung und Entwicklung, Prüfung	11	18	7	63,6	295	296	1	0,3
Gesundheits- und Veterinärwesen	297	404	107	36,0	2 628	3 879	1 251	47,6
Umweltschutz	20	21	1	5,0	114	225	111	97,4
Helme, Wohlfahrtspflege	53	62	9	17,0	502	765	263	52,4
Kirchl., relig., weltanschaul. Vereinigungen	88	87	- 1	- 1,1	140	204	64	45,7
Interessenvertretung	7	27	20	285,7	13	88	75	576,9
Kultur, Sport, Erholung	129	130	1	0,8	257	277	20	7,8
<b>Öffentliche Verwaltung</b>	<b>243</b>	<b>216</b>	<b>- 27</b>	<b>- 11,1</b>	<b>2 052</b>	<b>2 200</b>	<b>148</b>	<b>7,2</b>
Öffentliche Verwaltung i.e.S.	238	214	- 24	- 10,1	2 012	2 130	118	5,9
Sozialversicherung	5	2	- 3	- 60,0	40	70	30	75,0

\*Statistisches Amt des Kantons Baselland

Beilage BAZ 29.4.1988

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Betriebspersonal :

Name: Jahrgang: Eintritt:

---

Männer:

Bütikofer Gotthold	1938	1966
Meyer Kurt	1939	1968
Tschopp Reinhard	1937	1961
Vogt Hans	1908	1930

Frauen:

Brogli Anna	1927	1942
Buehler Emilie	1927	1949
Egger Hanna	1912	1934
Schönfelder Margrit	1916	1947
Voirol Anna	1913	1948
Jegerlehner H. (Kantine)	1917	1954

ausländische Arbeitskräfte:

Adornetto Benvenuta	1926	1964
Fiorita Anna Rita	1951	1970
Fiorita Christina	1954	1970
Fuoco Rosaria	1929	1961
Maselli Olmina	1949	1968
Mitello Maria	1940	1969
Moriano Gerarda	1942	1968
Nicassio Sabatina	1937	1966
Ticli Grazia	1922	1965
Tomasi Maria	1947	1969
Vecchiato Maria	1934	1958

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

KUNDEN-INFORMATION

37/97, Frühling 1997



# 100 JAHRE WÄRME UND ENERGIE



# SCHENK

E. Schenk AG  
Brenn- und Treibstoffe  
Marschalkenstr. 10  
4132 Muttenz  
Tel. 061/461 35 35  
Fax 061/461 35 52

# Blick zurück...



*Liebe Kundin, lieber Kunde*

*Sein Auftritt war gewaltig. Wohl kaum jemand hat ihn nicht beobachtet und bestaunt – den Kometen Hale-Bopp, dessen 120 Mio km langer Schweif von blossem Auge zu sehen war.*

*Unser Unternehmen feiert dieses Jahr das 100jährige Jubiläum. Es war kein kometenhafter Auftritt. Aber es wurde im Dorf zur Kenntnis genommen, als mein Grossvater Emil Schenk-Schwob im Jahr 1897 den Handel mit Briketts aufnahm und in Ergänzung zur Landwirtschaft betrieb.*

*100 Jahre. Das ist eine menschlich fassbare Dimension. Im Vergleich mit den Ereignissen am Abendhimmel erscheinen sie sehr kurz. Und doch waren es sehr wandelreiche Jahre. Mein Grossvater begann mit Kohle und Holz, welche allmählich durch das Heizöl verdrängt wurden. Die Lieferung und das Heizen wurden einfacher und bequemer.*

*Heute, 40 Jahre nach meinem Eintritt ins Geschäft, steht die vierte Generation bereit. Mein Schwiegersohn Beat Gasser-Schenk wird im Verlauf dieses Jahres die Geschäftsführung*



*übernehmen. Ich werde Ihnen jedoch weiterhin zur Verfügung stehen.*

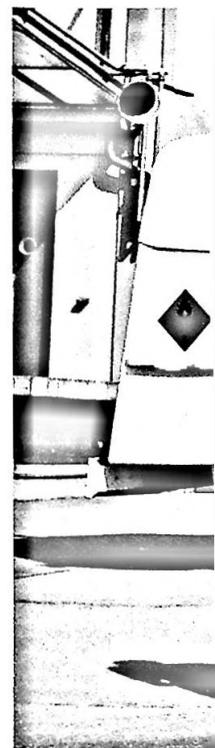
*100 Jahre. Liebe Kundin und lieber Kunde, ich danke Ihnen für die Treue zu unserer Firma. Wir fahren fort, Sie weiterhin kundenfreundlich, sachkundig und pünktlich zu bedienen. Die Kometen ziehen ihre Bahn und wir die unsere. Ich wünsche Ihnen im Namen des ganzen Teams einen angenehmen Sommer.*

*Ihr Ernst Schenk*



Ehemalige Geschäftsliegenschaft (Bauernhaus) an der Hauptstrasse in MuttENZ

- 1897** Emil Schenk-Schwob beginnt mit dem Verkauf von Briketts
- 1925** Fortführung des Geschäfts durch die Brüder H und E Schenk, Landwirte; Handel mit Kohle und Holz vorwiegend im Winter
- 1945** Hinschied von Hans Schenk-Dietrich, alleinige Fortsetzung des Brennstoffhandels durch Ernst Schenk-Mangold
- 1947** erster Lastwagen zur Bedienung der Kundschaft
- 1957** Eintritt von Ernst Schenk-Suter ins Geschäft
- 1962** Kipper- und Warentransporte ergänzen den Brennstoffhandel
- 1964** Erwerb des ersten Heizöl-Tankzugs; schon bald wird Heizöl umsatzmässig bedeutender als Kohle
- 1968** Bau der jetzigen Büro- und Lagerräumlichkeiten an der Marschalkenstrasse
- 1971** Ausbau der Heizöl-Flotte auf drei Tankzüge
- 1976** Hinschied von Ernst Schenk-Mangold
- 1984** Modernisierung der gesamten Heizöl-Flotte
- 1994** Umwandlung der Einzelfirma Ernst Schenk in die E. Schenk AG
- 1997** Eintritt von Beat Gasser-Schenk in die E. Schenk AG



# Blick in die Zukunft...



Liebe Kundin, lieber Kunde

Als künftiger Geschäftsführer begrüße ich Sie ganz herzlich. Einige von Ihnen konnte ich bereits persönlich oder bei einem Telefongespräch kennenlernen.

Es ist der persönliche Kontakt und die Beratung, die den Erfolg in einem Massengeschäft wie dem Brenn- und Treibstoffhandel ausmachen. Den bisher gepflegten Firmengrundsatz einer zukommenden und aufmerksamen Bedienung der Kunden will ich auf jeden Fall weiterführen. Der SOS-Dienst soll Ihnen weiterhin zu warmen Stuben verhelfen, wenn der Tank unverhofft leer ist.

Dank diesem Dienst am Kunden darf Ernst Schenk-Suter mit Stolz auf die 100jährige Geschichte der Firma zurückblicken. Mich freut es besonders, dass ich im Jubiläumsjahr in die Unternehmung eintreten kann. Gerne werde ich mich zusammen mit dem Team der E. Schenk AG Ihren Anliegen annehmen.

Dass wir für die Zukunft gerüstet sind, zeigt die neueste Investition. Seit Anfang April steht ein 4-Achser-Tankwagen im Einsatz, der den modern-



sten Standards im Brenn- und Treibstoffhandel entspricht. Dank Schwerkraft-System (Abladen bei Tankstellen ohne laufenden Motor) und einem kompakteren Laderaum (Einsparung von Fahrweg) können wir damit einen Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Es würde mich freuen, wenn Sie auch mir Ihr Vertrauen schenken, so wie es mein Schwiegervater über die letzten 40 Jahre hinweg genießen durfte. Für mich ist es gut zu wissen, dass Ernst Schenk mir im Geschäft weiterhin beratend zur Seite steht.

Mit freundlichen Grüßen

Beat Gasser-Schenk



# Heizöl zwischen Angebot und Nachfrage

Der vergangene Winter war wiederum durch tiefe Temperaturen gekennzeichnet. Die Heizperiode begann bereits im September, Warmwettereinbrüche waren keine zu verzeichnen. In den Alpen fiel sehr früh Schnee, der aufgrund der tiefen Temperaturen liegen blieb. Der Januar war wieder einmal ein richtig kalter Wintermonat.

Die kalte Witterung liess die Nachfrage nach Heizöl steigen. In der Folge bewegten sich die Preise von September bis gegen Mitte Februar auf einem recht hohen Niveau. Die Versorgung mit Heizöl war in Europa ausreichend, im Gegensatz dazu fehlten in den USA Ende Dezember rund 16 Mio Barrel Heizöl im Vergleich zum Vorjahr. Die Rheinfrachten, die etwas zulegen, stützten die Preise zusätzlich.

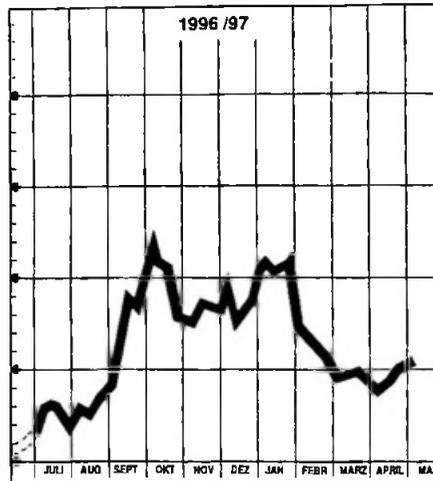
Ab Mitte Februar und vor allem im März, als bei den warmen Temperaturen die Nachfrage nachliess, gaben die Preise rasch nach. Gleichzeitig bildeten sich auch die Rheinfrachten von vorher bis Fr. 22.– die Tonne Rotterdam–Basel wieder auf Fr. 14.– zurück. Einzig der stärkere Dollar verhinderte noch tiefere Preise. Die weltweite grosse Nachfrage nach Oelprodukten vermochte die Lieferungen aus dem Irak aufzufangen, welche die UNO Aktion «Oel für Lebensmittel und Medikamente» zulies.

## Aussichten

Heute lässt sich feststellen, dass die Versorgung mit Rohöl und Fertigprodukten ausreichend ist. Die weltweiten Lager werden weiterhin auf tiefem Niveau gehalten, um weniger Kapital zu binden.

An den Börsen von London und New York liegen die Terminpreise für die Monate Mai und Juni zwischen 5 bis 10 % tiefer als vor Jahresfrist. Der bedeutend stärkere Dollar führt jedoch dazu, dass die Endpreise in der Schweiz höher sind als im Vorjahr. Eine Korrektur nach unten können nur die Rheinfrachten bringen, wenn der Rhein wieder einmal genügend Wasser führt.

Wir können Ihnen deshalb mit gutem Gewissen empfehlen, Ihren Heizöltank in nächster Zeit aufzufüllen. Sie gehen damit kein grosses Risiko ein. Wir verfolgen



täglich alle Bewegungen auf dem Heizölmarkt. Rufen Sie uns unverbindlich an; wir beraten Sie gerne über die aktuelle Situation.

## Dollar

Vergangenen Oktober rechneten wir damit, dass der Dollar von damals Fr. 1.27 auf Fr. 1.30 bis Fr. 1.35 zulegen könnte. Bis Ende 1996 stimmte diese Voraussage, mit Fr. 1.3490 am 31. Dezember fast genau.

Ab Anfang Januar verstärkte sich die US-Währung allerdings kontinuierlich, einerseits aufgrund der anhaltend guten Wirtschaftslage in den USA, andererseits wegen der

Schwäche des Schweizer Frankens. Am 5. März 1997 notierte der Dollar mit Fr. 1.4875 auf dem seit langem höchsten Kurs. Seither bewegt sich der Dollar in einer Bandbreite zwischen Fr. 1.44 und 1.48. Fachleute gehen davon aus, dass die US-Währung dieses Niveau halten wird. Eine allfällige Korrektur bis auf Fr. 1.42 ist jedoch nicht auszuschliessen.

An den Devisenmärkten wirft der «Euro» nach wie vor Fragen auf. Kommt die Europäische Einheitswährung, oder kommt sie nicht? Wer wird von der EU überhaupt dabei sein? Sollten nur die sogenannten «starken» Länder wie Deutschland, Frankreich und Holland dabei sein, ergäbe es einen starken «Euro». Wenn aber alle EU-Staaten mitmachen, dann müsste eher mit einem schwachen «Euro» gerechnet werden.

## Börse

Die erhöhte Nachfrage, die durch den recht kalten und intensiven Winter ausgelöst wurde, spiegelt die Börsenkurve. Dabei übten gleichzeitig die gestiegenen Rheinfrachten und vor allem der immer stärker werdende Dollar ihren Einfluss auf die Preise aus.

Eine Entlastung war erst im März festzustellen, als die Nachfrage aufgrund der wärmeren Temperaturen nachliess. Der Füllgrad der Konsumententanks lag Ende Februar 1997 bei 48,2 %, gegenüber 49,8 % vor Jahresfrist.

Wir erachten die reinen Warenpreise zurzeit als gut. Da wir weiterhin mit einem starken Dollar rechnen müssen, ist auch das derzeitige Preisniveau vernünftig.



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Seit 100 Jahren Schenk Wärme und Energie

-on. - Seit 100 Jahren versorgt E. Schenk AG Liegenschaftsinhaber, Industrie- und Dienstleistungsbetriebe in der ganzen Nordwestschweiz mit Energie und Wärme. 1897 begann der Muttenzer Landwirt Emil Schenk-Schwob mit Briketts zu handeln und lieferte damit ein frühes Beispiel für Diversifikation: Der Brennstoffhandel ergänzte seinen Landwirtschaftsbetrieb.

Was als Nebenverdienst begann, bietet heute dank der stetigen Entwicklung der Firma sieben Personen ein Auskommen. Hundert Jahre später hat Heizöl die Kohle als Energieträger abgelöst. Häusliche Wärme lässt sich bequemer und auch umweltverträglicher erzeugen. Wärme und Energie sorgen für Behaglichkeit beim Wohnen und sind Voraussetzung für jegliche wirtschaftliche Tätigkeit.

## Bescheidene Anfänge

Als Emil Schenk 1897 sein Geschäft gründete, zählte Muttenz knapp 2500 Einwohner und die Häuser lagen im alten Dorfkern rund um die Wehrkirche St. Arbogast. Die Menschen holten das Holz noch selbst im Wald – Kohle und Briketts waren noch weitgehend ein Luxus. Als die Söhne Hans und Ernst Schenk 28 Jahre später das Geschäft von ihrem Vater übernahmen, besass dieses bereits einen soliden Ruf. Kurz nach dem zweiten Weltkrieg kam der erste Lastwagen zum Einsatz. Mit Ernst Schenk junior übernahm die dritte Generation die Geschicke der Firma. Ende Oktober 1969 wurde das neuerstellte Lagerhaus an der Marschalkenstrasse 10 bezogen.

Auf Hale-Bopp – dem Ereignis dieses Jahres anspielend, sagt Ernst Schenk-



Der erste Geschäftssitz an der Hauptstrasse.

Suter: «Als mein Grossvater Emil Schenk-Schwob vor 100 Jahren den Handel mit Briketts aufnahm, war es kein kometenhafter Auftritt. Aber es wurde im Dorf zur Kenntnis genommen. Verglichen mit den Ereignissen am Abendhimmel erscheinen 100 Jahre als kurze Zeitspanne. Aber es ist eine menschlich fassbare Dimension, und es waren sehr wandelreiche Jahre: Mein Grossvater begann mit Kohle und Holz, Energieträger, die allmählich durch das Heizöl verdrängt wurden. Dadurch wurde nicht nur das Heizen, sondern auch die Lieferung einfacher und bequemer. Die Kometen ziehen ihre Bahn, und wir die unsere. Wir werden unsere Kunden, dank deren Treue wir das Jubiläum 100 Jahre E. Schenk AG feiern können, auch in Zukunft kundenfreundlich, sachkundig und pünktlich bedienen.»

## Die vierte Generation

Das Jubiläumsjahr bietet der E. Schenk AG nicht nur Gelegenheit, in die Vergangenheit zu blicken – es werden auch die Weichen für die Zukunft gestellt. Mit Genugtuung stellt Ernst Schenk fest: «40 Jahre nach meinem Eintritt ins Geschäft, steht die vierte Generation bereit: Mein Schwiegersohn Beat Gasser-Schenk wird im Verlaufe dieses Jahres die Geschäftsführung übernehmen. Ich werde den Kundinnen und Kunden jedoch weiterhin zur Verfügung stehen.» Beat Gasser will den seit je gelebten Firmengrundsatz weiterführen, die Kundschaft aufmerksam und zuvorkommend zu bedienen. Darin liegt auch die Zukunftsperspektive dieses Familienbetriebes. Der 33jährige künftige Geschäftsführer betont: «Wessen Tank unverhofft leer ist, darf weiterhin auf unseren SOS-Dienst vertrauen. Die E. Schenk AG bringt im Notfall auch an Sonn- und Feiertagen Wärme und Behaglichkeit in die Stuben. In einem Massengeschäft wie dem Brenn- und Treibstoffhandel sind es der persönliche Kontakt und die Beratung, die den Erfolg ausmachen. Die bisher gepflegte Geschäftsphilosophie einer zuvorkommenden und aufmerksamen Bedienung der Kunden will ich konsequent weiterführen.»

Ernst Schenk darf mit Stolz auf die 10jährige Geschichte seines Familienbetriebes zurückblicken, der auch für Zukunft gerüstet ist. Seit vergangenen Monat steht ein Vierachser-Tankwagen im Einsatz, der den modernsten Standards im Brenn- und Treibstoffhandel entspricht. Das Schwerkraft-

System gestattet das Abladen an den Tankstellen ohne laufenden Motor, und der kompaktere Laderaum vermindert den Fahrweg, wodurch auch ein Beitrag an den Umweltschutz geleistet wird.

Wir gratulieren Ernst Schenk und seiner Gattin Frieda zum Firmenjubiläum und hoffen, dass es der vierten Generation gelingen wird, die traditionsreiche Familien-AG erfolgreich in die Zukunft zu führen.

VERBODEN  
AANKOMST  
KANTORIJEN

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# SANDOZ Gazette

*Sandoz-Personalzeitung*

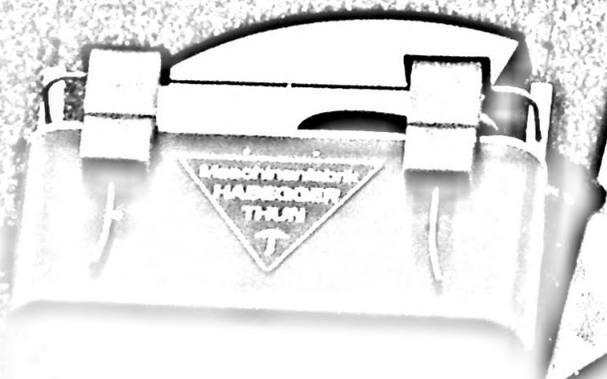
31. Dezember 1996

Schlussnummer

△ SANDOZ



## Nr. 359: die Schlussnummer



## *Liebe Leserin, lieber Le*

*Mit der Entstehung von Novartis ging am 17. Dezember 1996 für das Unternehmen Sandoz eine mehr als 100jährige Geschichte zu Ende.*

*Am 12. Dezember 1969 erschien die erste Sandoz-Gazette – mit dieser Ausgabe halten Sie die letzten Händchen. Aufgrund der Fusion zwischen Sandoz und Ciba wird es neben dem Unternehmen Sandoz zwangsläufig auch die Sandoz-Gazette nicht mehr geben.*

*27 Jahre lang war sie Bestandteil der Gesamtkommunikation von Sandoz und somit Ausdruck der Unternehmenskultur. Kommunikation stärkt das Zusammengehörigkeitsgefühl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern, auch über Abteilungs- und Bereichsgrenzen hinweg.*

*Die Sandoz-Gazette hat Sie monatlich über die wichtigsten Fakten unserer Tätigkeit, über Ereignisse und Entscheidungen, die das Gesicht von Sandoz prägten und die Entwicklung des Unternehmens bestimmten, umfassend und vielseitig informiert.*

*Es war stets unser gemeinsames Ziel, Ihnen die nachhaltigsten, glücklichsten und spontansten Momente im Leben unserer grossen Sandoz-Familie nahe zu bringen, aber auch die Erfahrungen der schwierigen und dramatischen Tage, von denen unser Unternehmen nicht verschont geblieben ist und die wir nur unter uns teilen konnten. Ich möchte deshalb die Gelegenheit nicht vorbeigehen lassen, ohne Ihnen auch an dieser Stelle meinen Dank für die Unterstützung und die Solidarität auszusprechen, die Sie uns im Laufe der Jahre zukommen liessen und ohne die die Erfüllung unserer Aufgabe nicht immer erträglich gewesen wäre.*



Marc Moret



*Unser Bild auf der Frontseite zeigt eine Aufnahme von Bau 210 aus dem Jahre 1996. Im Hintergrund Bau 503.*

*Bild Seite 2: Während der vergangenen Tage wurden die Sandoz-Firmenanschriften von den Gebädefassaden abmontiert. Damit ist nun alles bereit zur Montage der neuen Logos von Novartis.*

*Das Bild auf der Rückseite zeigt im Vordergrund die Bauarbeiten am Gebäude 210 Anfang der 70er Jahre. Im Hintergrund Bau 503. (Fotos: SG-Archiv und Peter C. Müller)*

# 27 Jahre San

SAN  
Hausung der Sa

SG heute



WS – Am 12. Dezember 1969 erschien die erste Sandoz-Gazette – heute halten Sie deren letzte Ausgabe in der Hand, denn mit der Fusion von Sandoz und Ciba zu Novartis wird zwangsläufig auch das Erscheinen der «Gazette» eingestellt. Während 27 Jahren war sie Bestandteil der Gesamtkommunikation von Sandoz und somit Ausdruck der Unternehmenskultur. Die Sandoz-Gazette wollte monatlich ein lebendiges und unmittelbares Bild von der Arbeitswelt und vom Geschehen bei Sandoz vermitteln. Viele Entscheidungen und Ereignisse, welche die rasante Entwicklung des Unternehmens beeinflussten, prägten in all den Jahren ihres Erscheinens auch den Inhalt und das Erscheinungsbild der Sandoz-Gazette. Blättern wir in der «Gazette» von gestern bis heute und greifen ganz willkürlich einige Höhepunkte heraus.



## Sandoz-Pavillon – ein nationaler Treffpunkt

Während sechs Jahren bildete der Sandoz-Pavillon die herausragende Attraktion für die Besucher der Schweizer Mustermesse. Die kühne, elegante Konstruktion vor dem Haupteingang der Messehallen war den verschiedensten Themen gewidmet. Es begann 1970 mit «Allchemie 70», einer populären Darstellung der Chemie. Im nächsten Jahr präsentierte sich der Sandoz-Pavillon als Schulhaus und wandte sich Fragen der Schulung und Ausbildung zu. 1972 wurde eine Einführung in die Kybernetik

geboten, und 1973 wurden Informationen zum Thema Gesundheit vermittelt. 1974 überraschte der Sandoz-Pavillon über 150 000 Besucher mit einem Computer-Lehrspiel zu den Bereichen Stoffwechsel, Ernährung und Lebensführung; ausserdem vermittelte er präventivmedizinische Denkanstösse. 1975 gab es ein Computerspiel zum Thema Wirtschaft; eine beziehungsreiche Themenwahl, denn nach der ersten Erdölkrise von 1973 geriet das Jahr 1975 zum «Jahr der Rezession». Den Sparmassnahmen im Sandoz-Konzern fiel unter anderem auch der Sandoz-Pavillon zum Opfer. So steht unsere Aufnahme von 1973 als Erinnerungsbild für die «gute alte Sandoz-Zeit» ein. ▲



## Umweltschutz ganz gross geschrieben

Die 70er Jahre standen im Zeichen grosser Anstrengungen für den Umweltschutz, wobei der Sanierung der Abwässer in der Region Basel gesamtschweizerische Bedeutung zukam. Fünf grosse

Kläranlagen wurden im vergangenen Jahrzehnt gebaut oder in Angriff genommen. Wie kein anderes Projekt zuvor entstand die ARA-Rhein im Pratteler «Steinhölzli» (unser Bild aus dem Jahre 1974) als beispielhaftes Gemeinschaftswerk zwischen Staat und Industrie. Die feierliche Einweihung fand am 1. Juli 1976 statt. Am 20. September 1978 erfolgte der erste Spatenstich zur ARA-Hünigen. ▲

# Sandoz-Gazette

## SANDOZ-Gazette

AG für die Betriebsangehörigen der Werke Basel, Muttenz und in Wittertschwil

Neubau für die Medizinisch-Biologische Forschung



## Sandoz-Gazette

Personalzeitung



Projekt 27 Jahre Sandoz-Gazette

## SANDOZ-Gazette

Von der Holzstange zu Elektronik und Bildschirm

Liebe Lesern und Leserinnen



### Vom Farben-Departement zu Sandoz Chemikalien

Kurz vor dem ersten Erscheinen der Sandoz-Gazette wurde die Reorganisation der Geschäftsbereiche, in deren Mittelpunkt die Zusammenlegung der bisherigen Departemente Farben und Chemikalien stand, realisiert.

In diesem Zusammenhang folgte später die Übernahme der deutschen K. J. Quinn (Lederchemikalien) und der italienischen Sarma S. p. A. (Masterbatches).

Der neue Geschäftsbereich Masterbatches (Farbkonzentrate zur Einarbeitung in Kunststoffe und Spinnfasern) wurde in der Folge zielstrebig ausgebaut: 1987 erfolgte die Übernahme der englischen Mercury Plastics, ein Jahr später brachte die Akquisition der Reed Plastics Corp. den Zugang zum amerikanischen Markt für Masterbatches. 1993 schliesslich erreichten die Masterbatches mit dem Erwerb der Spectrum Colors (USA) die «strategische Grösse».

### Bau und Bezug der Hochbauten im Werk Basel

In die 70er Jahre fiel die Vollen- dung der vorläufig letzten bedeutenden Hochbauten im Basler Werkareal. Am 19. Oktober 1970 begannen die Arbeiten am Hochhaus 210. Die Einschränkung der Baustellenfläche auf etwa 50x50 Meter sowie die Forderungen nach wirtschaftlicher Bauweise, möglichst geringer Störung der Umgebung und kurzer Bauzeit führten zu speziellen technischen Lösungen, beispielsweise vertikaler Baugrubenabschluss nach dem Bentonit-Verfahren. Im Zeitraum von nur neun Arbeitstagen wurde jeweils ein Stockwerk im Rohbau erstellt.



Unser Bild links zeigt eine Situation im Sommer 1972.

Am 30. August 1974 wurde dem Neubau der Medizinisch-Biologischen Forschung (Bau 386) 100 Meter über dem Niveau der Klenzstrasse, die Richttanne geschnitten (unser Bild rechts zeigt eine Situation im Frühling 1974).

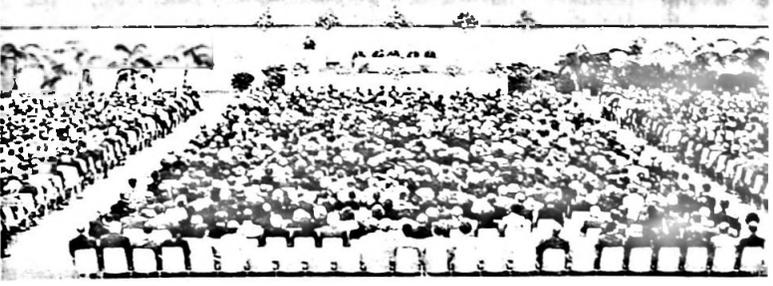


Am frühen Abend des 15. Januar 1974 brach im Erdgeschoss des Rohbaus ein Feuer aus, das sich rasch ausbreiten konnte. Erst nach mehrstündigen Bemühungen der Feuerwehr, der Ständigen Feuerwehr Basel-Stadt und der Werkfeuerwehr Ciba-Geigy Klybeck gelang es, den Brand zu löschen. Der entstandene Schaden bezifferte sich auf zehn Millionen Franken und verzögerte den Bezug des Neubaus erheblich.

### Eine historische Generalversammlung

Genau sechzig Minuten dauerte die ordentliche Generalversammlung der Sandoz AG vom 21. Mai 1970 in der Kongresshalle der

Schweizer Mustermesse. 1433 Aktionäre mit insgesamt 314 700 Stimmen nahmen an ihr teil. Gab es vor Jahresfrist noch 16 000 Aktionäre, waren es diesmal 21 500. Von den 5500 neuen Beteiligten waren 2600 Mitarbeiteraktionäre. Mit der Präsenz von über 1400 Aktionären schlug Sandoz alle bisherigen Basler «Chemierekorde».





## Volksfest- Ambiance beim Sandoz- Besuchstag 1971

Wie schon die zweite Hälfte der 60er Jahre, so stand auch das erste Drittel der 70er Jahre im Zeichen des schnellen Wachstums. Für die einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurde es immer schwieriger, den Überblick über das ganze Unternehmen zu bewahren. Der Besuchstag vom 5. Juni

1971 sollte es ihnen und ihren Angehörigen ermöglichen, Einblick in die Arbeitsabläufe zu gewinnen und die neuesten Einrichtungen der Sandoz-Werke in Basel und Muttenz zu besichtigen. Es kamen 25 000 Besucher zwischen 3 und 93 Jahren; darunter befanden sich auch 6000 Aktionäre aus aller Welt. Es war ein strahlender Sommertag: vom frühen Vormittag bis zum späten Nachmittag herrschte in Basel (unser Bild zeigt den Vorplatz des Hochhauses 503) und im Werk Muttenz eine grossartige Volksfest-Ambiance. ▲

## Lagerzentrum Muttenz: Pionierleistung

1973 wurde das Lagerzentrum des Farbendepartements der Sandoz im Werk Muttenz in Betrieb genommen. Der 150 Meter lange, 127 Meter breite und 32 Meter hohe Lagerhauskomplex fügt sich fast nahtlos in die Industriebauten der Umgebung ein. Von nahe besehen, handelt es sich um ein technisches Wunderwerk, in das die neuesten

Erkenntnisse der Transport- und Lagertechnik zusammen mit den Möglichkeiten elektronischer Datenverarbeitung sinnvoll vereinigt wurden. Das grösste Hochregallager Europas, vermutlich sogar eine der grössten prozessrechnergesteuerten Anlagen dieser Art überhaupt, hat eine Kapazität von 48 500 Paletten: Einlagerung und Ausgabe erfolgen vollautomatisch. Das Lagerzentrum Muttenz, mit dessen Errichtung schon Ende der 60er Jahre begonnen worden war, kam auf 72,5 Millionen Franken zu stehen. ▲



Anfang der achtziger Jahre baute das Farben-Departement sein Angebot an Farbstoffen weiter aus. Mit der Eingliederung der spanischen S. A. Cardoner (1981) und der USA-Firma Sodeyco, Inc. (1983) wurde die Farbstoffgamme durch Schwefelfarbstoffe ergänzt, für welche 1984 im Rahmen eines Joint-ventures in Südkorea eigens eine Fabrik errichtet wurde.

Mit der Übernahme verschiedener Unternehmen für Bauchemikalien und der Umwelttechnik stiess das Farben-Departement ab Mitte der achtziger Jahre in ein neues, attraktives Tätigkeitsgebiet vor. Aus dem Farben-Departement wurde 1985 die Division Chemikalien, und am 1. Januar 1989 schliesslich wurde der neue Geschäftsbereich Bau und Umwelt, unter dem Namen Master Builders Technologies (MBT) zur selbständigen Division, die in jenem Jahr einen Umsatz von über einer Milliarde Franken erzielte. ▲

## 1975: Der Einstieg in das Saatgut-Geschäft

Mitte der siebziger Jahre begann Sandoz ihre zielgerichtete Diversifikation ins Saatgutgeschäft. 1975 akquirierte sie die Rogers Seed Co. mit Sitz in Boise (USA). Das traditionsreiche Unternehmen, gegründet 1876, ist ein führender Züchter, Produzent und Vertrieber von Gemüsesaatgut auf dem nord- und südamerikanischen Markt.

Nur ein Jahr später, 1976, übernahm Sandoz Northrup King Co. in Minneapolis (USA), spezialisiert in Getreide-, Mais-, Sorghum-, Soja- und Sonnenblumensaatgut. Northrup King besitzt mehrere Zuchtstationen und Produktionsanlagen in den Vereinigten Staaten, Kanada und Europa.



1980 erwarb Sandoz die Zaadunie-Gruppe, heute unter dem Namen S&G Seeds BV eingetragen, mit Sitz in Enkhuizen (Niederlande). S&G ist eine führende Anbieterin von Gemüsesaatgut in Europa, Afrika und Asien und von Blumensaatgut und Jungpflanzen weltweit. Das Saatgut wird in Europa, im Fernen Osten und in Marokko produziert.

1989 stiess die Saatgutfirma Hilleshög NK (Schweden) zu Sandoz Seeds. Der Markenname Hilleshög ist seit den zwanziger Jahren eng mit Zuckerrüben-Varietäten verbunden. Heute ist Hilleshög im Bereich Zuckerrüben, Mais, Sonnenblumen und Raps tätig.

Sandoz Seeds ist heute die zweitgrösste Saatgut-Firma der Welt. Sie konzentriert sich auf wichtige Produktlinien, um Landwirten, Gemüseplanzern und Gärtnern neue Lösungen zur Verbesserung von Erträgen, Dienstleistungen und Sicherheit anzubieten. Hohe Investitionen in Forschung und Entwicklung ermöglichen es Sandoz Seeds, ihre Entwicklungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen und neue, verbesserte Sorten zu züchten und anzubieten. ▲

## 1977: Gegen Asthma und Allergien

1977 führte Sandoz das neue Medikament Zaditen® ein, das sich in den achtziger Jahren zu einem Hauptumsatzträger entwickelte. Zaditen wird zur Asthmavorbeugung und allgemein zur Behandlung von Allergien eingesetzt. Zaditen ist geeignet zur langfristigen Behandlung von allergischen Erkrankungen, insbesondere bei Kindern, lindert die Symptome und ist gut verträglich. Bei Asthma reduziert Zaditen die Zahl und die Stärke der asthmatischen Anfälle. Bei allergischen Hautkrankheiten wie atopischer Dermatitis vermindert eine frühe Anwendung auch das Risiko, dass in der Folge weitere allergische Erkrankungen wie Asthma auftreten. ▲

## 1981: Gemeinkostenwertanalyse

Die Veränderungen der ökonomischen Rahmenbedingungen in den siebziger Jahren gingen nicht spurlos an Sandoz vorbei. Die Eigenkapitalrendite, das heisst der Konzerngewinn in Prozent von Kapital und Reserven, schrumpfte im Verlauf dieses Jahrzehnts auf nahezu die Hälfte. Besonders deutlich zeigte sich die negative Entwicklung im Stammhaus, wo sich wesentliche Teile von Forschung und Produktion sowie verschiedene Funktionen der Konzernzentrale konzentrierten. 1980 erreichte der Anteil der Personalkosten am Stammhausumsatz 36,6 Prozent gegenüber 32 Prozent im Jahre 1976.

Als erstes Schweizer Grossunternehmen erkannte Sandoz die Notwendigkeit, geeignete Massnahmen zu einer nachhaltigen Kostensenkung im administrativen Bereich einzuleiten. Die Gemeinkostenwertanalyse (GWA) im Basler Stammhaus setzte sich zum Ziel, unternehmerische Schwachstellen zu eliminieren und dadurch die Produktivität und die Effizienz zu verbessern. Im Rahmen der GWA wurden Funktionen und Arbeitsabläufe einer kritischen Analyse unterzogen. Das Resultat zeigte eindrücklich, wie notwendig diese Massnahme war: Ohne die Leistungsfähigkeit der Firma zu beeinträchtigen, konnte der Personalbestand in den untersuchten Abteilungen um mehr als 15 Prozent vermindert werden, was zu erheblichen jährlichen Kosteneinsparungen führte. Die freigewordenen Mittel wurden in der Folge dazu verwendet, durch gezielte Akquisitionen die Konkurrenzfähigkeit von Sandoz zu stärken. ▲



## Ehrenpräsidium für Carl Maurice Jacottet

Am 13. Mai 1976 fand erstmals eine Sandoz-Generalversammlung in der Kleinen Sporthalle St. Jakob statt. Es war zugleich die letzte von Carl Maurice Jacottet geleitete

Generalversammlung, der auf demselben Tag hin das Amt des Verwaltungsratspräsidenten an Yves Dunant übergab (unser Bild zeigt stehend Carl Maurice Jacottet, links neben ihm Yves Dunant). Jacottet verblieb jedoch als Ehrenpräsident im höchsten Gremium von Sandoz und durfte am 30. November 1979 sein 50. Dienstjubiläum feiern.

## Vier Buchstaben werden ein Begriff: SAZM

Am 9. Juni 1976 wurde an der Kriegackerstrasse in Muttenz das Sandoz-Ausbildungszentrum (SAZM) feierlich seiner Bestimmung übergeben. Das SAZM, die grösste Investition im Bereich der Ausbildung seit der Firmengründung, ist in kurzer Zeit weit über die Firmengrenzen hinaus zum Begriff geworden. Die vier Buchstaben stehen sowohl für wegweisen-



de Lehrlingsausbildung als auch für zielgerichtete und effiziente Erwachsenenbildung.

## Die grossen Jahre des Wohnungsbaus

Die erste Hälfte der 70er Jahre war für Sandoz nicht nur die Zeit der Geschäfts-, sondern auch jene

der Wohnbauten. Von 1970 bis 1976 entstanden in Münchenstein, Muttenz, Aesch und Allschwil insgesamt 825 zeitgemässe Wohnungen für Sandoz-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter. Unser Bild aus dem Jahre 1970 zeigt die Bauarbeiten am Teichweg in Münchenstein. ▲



## Achtzig Jahre Feuerwehr Sandoz Basel

SG – Als sich die Angehörigen der Feuerwehr Sandoz Basel am Abend des 26. November 1982 zum traditionellen Schlusssessen trafen, war dies kein Anlass wie jeder andere. Zum Jahresende jährte sich nämlich die Gründung der Sandoz-Feuerwehr zum 80. Male. Die Glückwünsche der Geschäftsleitung an die Werkfeuerwehr anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten galten jedoch nicht nur ihrem 80jährigen Bestehen, sondern vor allem den Resultaten, die die Feuerwehr während dieser Zeit erbracht hat. Zu den Gratulanten gehörte auch der damalige Basler Regierungsrat Karl Schnyder, als Vorsteher des Polizei- und Mili-



tärdepartements oberster Chef der Basler Feuerwehren – also auch jener der Feuerwehr Sandoz Basel. Auf unserem Bild übergibt Moritz Sutter, Kommandant der Sandoz-Feuerwehr, die Jubiläumsstandarte an den damaligen Feldwebel und Fahnenträger Hugo Dinkel. ▲

## 10 Jahre Sandoz- Ausbildungs- zentrum Muttenz

SG – Seit der Einweihung des Sandoz-Ausbildungszentrums in Muttenz ist der Name SAZM ein Markenzeichen geworden. schrieb die Sandoz-Gazette im Oktober 1985 anlässlich des zehnjährigen Bestehens des Ausbildungszentrums und lieferte auch gleich die Gründe, die zum guten Namen der

Ausbildungsstätte beigetragen haben: Das SAZM verfüge einerseits über ein bewegliches Lern- und Bildungssystem, das sich neuen Erfordernissen rasch anpasst und berufliche und erzieherische Entwicklungen prospektiv vorwegnimmt, andererseits seien motivierte Pädagogen am Werk, die sich durch eine enge und gute Zusammenarbeit mit den Lehrmeistern des Praktikums und mit den Abnehmern der Lehrgänger auszeichnen würden. Seit zehn Jahren Schulung flinker Hände (Bilder), sei es im Labor, im Betrieb, in den kaufmännischen Berufen oder beim Gestalten im entsprechenden Wahlfach. ▲



## 1982: Durchbruch in der Transplantationsmedizin

Mit der Einführung von Sandimmun® 1982 revolutionierte Sandoz die Transplantationsmedizin und erlangte weltweit grosse Anerkennung auf dem Gebiet der Immunologie.

Der aus einem Pilz isolierte neuartige Wirkstoff von Sandimmun, Ciclosporin, übt eine starke und bisher unbekannte Wirkung auf das Immunsystem aus. Er verhindert gezielt die Abstossungsreaktion des Immunsystems gegen transplantierte Organe oder übertragenes Knochenmark und ermöglicht damit einen grossen Fortschritt in der Transplantationsmedizin. Sandimmun war das erste Medikament von Sandoz, das einen Umsatz von über einer Milliarde Franken pro Jahr erzielte.

Seit 1994 wird Ciclosporin unter dem Namen Neoral® in einer neuen Medikamentenform, einer Mikroemulsion, angeboten. Diese verbessert die Aufnahme des Wirkstoffes durch den Körper, erhöht dadurch die Wirksamkeit und ermöglicht Kosteneinsparungen.

Ausser bei Transplantationen werden Sandimmun und Neoral mit Erfolg auch bei anderen Krankheiten wie rheumatoider Arthritis, Psoriasis (Schuppenflechte) und atopischer Dermatitis eingesetzt. ▲

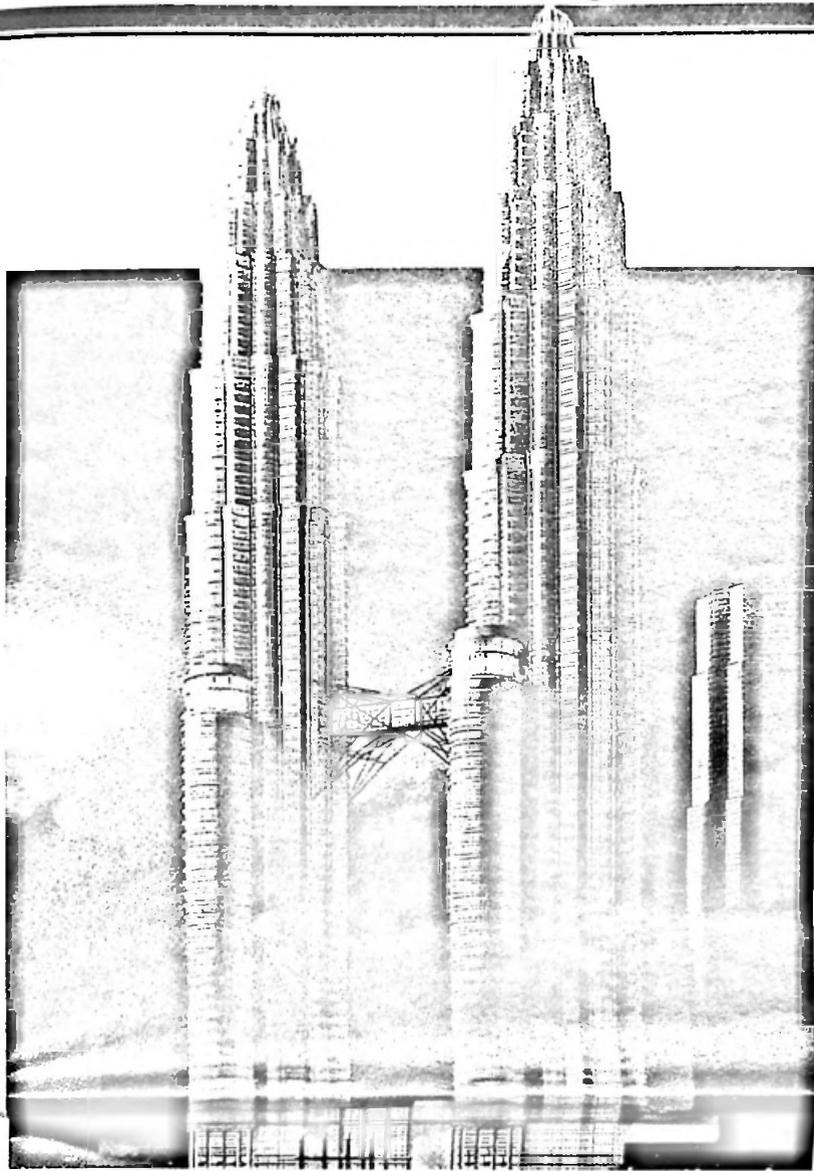


Durchbruch in der Transplantationsmedizin dank Sandimmun.  
(Foto: SG-Archiv)

## 1985: Division MBT (Master Builders Technologies)

Die jüngste damalige Sandoz-Division wurde 1985 mit der Akquisition der Master Builders, Inc., (Cleveland, Ohio) und der Nisso Master Builders K. K. (Tokio) aus der Taufe gehoben. In ihr verband sich das Know-how aus der Division Chemikalien mit neuen Verfahren der Bautechnik. Das neue Bauchemikaliengeschäft wurde in den folgenden Jahren durch den Erwerb der schweizerischen Meynadier-Gruppe, der italienischen MAC S. p. A. in Treviso (Italien) und weiterer Unternehmen ausgebaut und blieb zunächst ein Geschäftsbereich innerhalb der Division Chemikalien.

Mit der Übernahme der amerikanischen Firma McLaren Environmental Engineering, die Problemlösungen in den Bereichen Boden-, Abluft- und Grundwassersanierung sowie Abfallbewirtschaftung anbietet, wurde 1988 der Grundstein zum Geschäftsbereich



*Petronas Twin Tower in Kuala Lumpur.  
MBT als Lieferantin von Betonzusatzmitteln an vorderster Front dabei.*

Umwelttechnik gelegt. In Europa spezialisierte sich die 1989 gegründete MBT Umwelttechnik AG (Zürich) auf die Segmente Umweltberatung, Risikoanalyse und Verfahrenstechnik.

Am 1. Januar 1989 wurden die beiden Geschäftsbereiche Bau-chemikalien und Umwelttechnik zur eigenständigen Division unter der Firmenbezeichnung MBT Holding.

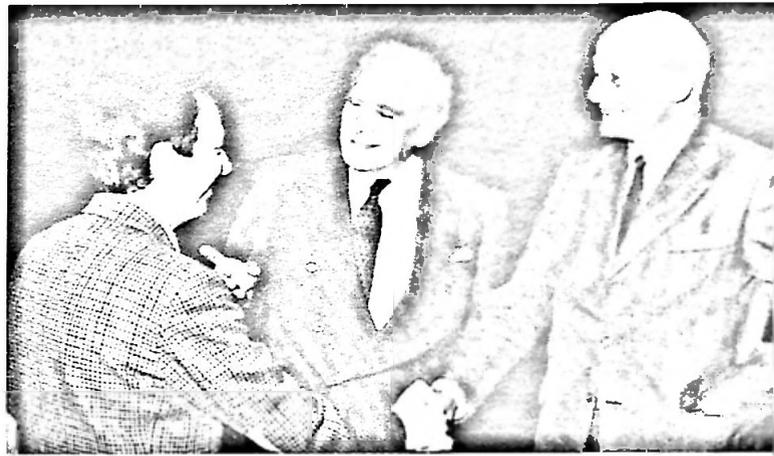
Zu den wichtigsten Produkten und Technologien von MBT gehören die klassischen Beton-Zusatzmittel Rheobuild® und Pozzolith®, das im Untertagebau verwendete Delvo®crete-System zur Kontrolle der Zement-Hydratation sowie die Mastertop® Kunstharzböden und die Emaco® Reparatursysteme. Das verstärkte Umweltbewusstsein führte zunehmend dazu, grosse Bauvorhaben ganz unter den Boden zu verlagern. Das innovative Spritzbeton-System Meyco® TCC von MBT macht es möglich, bestimmte Bauphasen zu vereinfachen, etwa durch den Verzicht auf Armierungsnetze. Es kam beispielsweise beim Bau einer neuen Linie der Londoner U-Bahn oder eines Wasserkraftwerks in China mit grossem Erfolg zum Einsatz.

1995 wurde für MBT ein Jahr grosser Veränderungen: Einerseits führte die Fokussierung auf die Kernbereiche im Produktegeschäft zum Verkauf der Aktivitäten im Umwelt-Engineering. Andererseits kam es zur Gründung neuer Joint-ventures.

Die strategische Ausrichtung der künftigen Novartis auf die drei Divisionen Gesundheit, Agribusiness und Ernährung bedingte die Ausgliederung der Division MBT. Am 3. Dezember 1996 gab Sandoz den Abschluss des Verkaufs von MBT an die deutsche SKW Trostberg AG bekannt. ▲

## Erste Preise für unternehmerisches Handeln

lich der ersten Orientierung Unterschriftsberechtigten durch Geschäftsleitung im Auditorium 510 statt. Aus der Hand von Marc Moret konnten Edward Flückiger, Pharma, und Werner Baumann



SG – Im Jahre 1985 hat die Geschäftsleitung von Sandoz beschlossen, ausserordentliche Leistungen, Ideen und Innovationen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – seien es Einzelpersonen oder ganze Teams – mit einem Preis für unternehmerisches Handeln auszuzeichnen. Die beiden Preise – das «Goldene Dreieck», sowie der 2. Preis, das «Silberne Dreieck» – sollten die Bedeutung von Fortschritt und Innovation für den zukünftigen Erfolg des Unternehmens hervorheben und hervorragende Leistungen auszeichnen und nach aussen sichtbar machen.

Die erstmalige Verleihung des Goldenen und des Silbernen Dreiecks fand am 19. April 1985 anlässlich

Farben, das Goldene beziehungsweise das Silberne Dreieck und damit verbundene Preissumme Empfang nehmen.

Edward Flückiger wurde dafür ausgezeichnet, weil er die *Präzisions-regulierende Wirkung von Mocriptin* erkannt und dieses Molekül zu dem bedeutenden Produkt Parlodel® entwickelt hatte.

Werner Baumann erhielt den Preis für die Entwicklung eines gänzlich neuen chromophoren Systems zum Färben von Polyester material mit dem Farbstoff Farbrillanblau S-R.

Auf unserem Bild gratuliert sich die beiden Preisträger, Werner Baumann (links) und Edward Flückiger (rechts), im Beisein von Marc Moret.

## 100 Jahre Sandoz: GV und offene Türen

SG – Die festlichen Anlässe, mit denen Sandoz das 100jährige Bestehen des Stammhauses feiert, gelangen mit der Jubiläumsgeneralversammlung vom 16. Mai 1985 zu einem ersten, weit über den er-





geren Firmenbereich hinausreichenden Höhepunkt. Der Tag wurde für die über 2600 Aktionäre in jeder Beziehung zu einem eindrücklichen Erlebnis. Mit einem Grossaufmarsch an Aktionären war gerechnet worden: dennoch ging ein Raunen der Verblüffung durch den Festsaal und die Nebenräume, in denen weitere Teilnehmer den Gang der Generalversammlung an Videogeräten mitverfolgten, als die Stimmkarten ausgezählt wurden: 2620 Aktionäre hatten der Einladung Folge geleistet (Bild Vorseite).

Den 100. Geburtstag feierte Sandoz am 27. Mai 1986 mit einem Festakt im blumengeschmückten Festsaal der Basler Mustermesse und mit einem Essen für die zahlreichen Gratulanten aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Kultur. Angeregte Unterhaltung am Tisch von (oberes Bild von links) Bundesrat Dr. Kurt Furgler, Dr. Marc Moret, dem Baselstädtischen Regierungspräsidenten Prof. Dr. Hans Rudolf Striebel und dem Regierungspräsidenten des Kantons Basellandschaft, Dr. Clemens Stöckli.

Sandoz lud ein, und 30 000 kamen: zum Besuch des Werks Basel, das am 13. September 1986 die Türen nicht nur für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern für

die gesamte Öffentlichkeit öffnete und sie während acht Stunden Einblick in die faszinierende Welt der Chemie nehmen liess.

Bereits um neun Uhr, als sich die Türen öffneten, waren die Werkstrassen belebt gewesen (unteres Bild), aber zur Mittagszeit, als auch noch die Eltern schulpflichtiger Kinder hinzukamen, vervielfachte sich das Gedränge in den Fabrikations- und Forschungsgebäuden, im Chemiezentrum und an den Abfüll- und Verpackungsstationen – und natürlich auch in den Zeltrestaurants, wo fünf Tonnen Wurstsalat abgegeben und über 13 000 Liter Getränke ausgeschenkt worden waren, damit die Wissbegier der Gäste nicht vor lauter Hunger und Durst erlahme. Es herrschte zwar, wie schon beim «Joorhundert-Samschtig» im Werk Muttenz, kein «Kaiserwetter», aber es gab zwischen den Regengüssen immer wieder sonnige Augenblicke und damit Gelegenheit, sich von der Sonderschau hier und den vorgestellten Aktivitäten aus dem Bereich der Werksicherheit oder des Umweltschutzes dort loszureissen und per Aufzug auf die Dachterrasse des Gebäudes 210 zu fahren, von wo sich aus imposanter Höhe ein nicht alltäglicher Rundblick über die Region Basiliensis geniessen liess. ▲



## 1986: Schweizerhalle – Entwicklung von Sicherheit und Umweltschutz

In der Nacht zum 1. November 1986 brannte im Sandoz-Werk Muttenz im Industriegebiet Schweizerhalle eine Lagerhalle für Agrochemikalien. Stinkende Rauchgase versetzten die Bevölkerung der Region in Angst und Schrecken, anschliessende Untersuchungen ergaben aber keine Hinweise auf gesundheitliche Schädigungen. Mit dem Löschwasser in den Rhein geschwemmte Insektizide lösten ein massives Fischsterben im Rhein aus: bereits 18 Monate später war der Fischbestand aber wieder praktisch normal. Mit zahlreichen Sofortmassnahmen verhinderte Sandoz weitere Schäden. In den folgenden Jahren wurde vollständiger Schadenersatz an Dritte geleistet und eine sichere und umweltgerechte Entsorgung der Brandrückstände sowie eine umfassende Bodensanierung am Brandplatz durchgeführt.

Die ganze chemische Industrie zog aus Schweizerhalle wichtige Lehren. So unternahm Sandoz grosse Anstrengungen zur Erhöhung der Lagersicherheit von chemischen Substanzen und zur systematischen Verminderung und Begrenzung von Risiken. Zum anderen baute das Unternehmen spezielle Krisenorganisationen zur Bewältigung von Industrieunfällen auf.

Damit wurden seit langem unternommene Anstrengungen für Sicherheit und Umweltschutz weiter verstärkt. Zahlreiche themen- und werkspezifische Regelungen zu Sicherheit und zu Umweltschutz in den Bereichen Wasser, Luft und Abfall wurden 1976/77





Seit 1977 führt Sandoz konzernweit Sicherheits- und Umweltschutzaudits in den Werken durch.

durch im ganzen Konzern gültige Grundsätze für Sicherheit und Umweltschutz ergänzt. 1988 erfolgte eine Revision der Grundsätze für Sicherheit und Umweltschutz des Konzerns. Sandoz setzt sich darin zum Ziel, im Bereich Sicherheit und Umweltschutz zu den führenden multinationalen Unternehmen zu gehören und weltweit bei allen Aktivitäten das Risiko für Mensch und Umwelt auf ein Minimum zu reduzieren. Die 1995 verabschiedete Verpflichtung SE 2000 hebt hervor, dass Sicherheit und Umweltschutz noch verstärkt integrierter Bestandteil aller unternehmerischen Aktivitäten werden müssen. ▲

## 1990: Agro in den neunziger Jahren

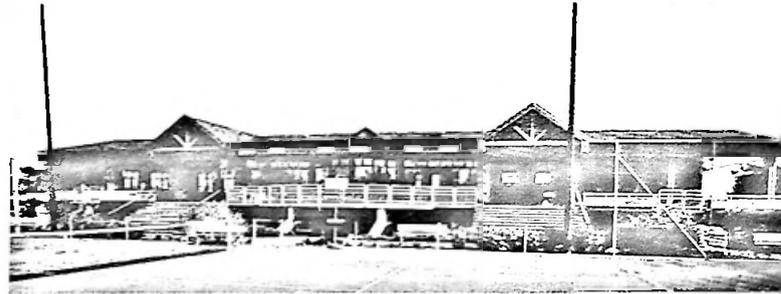
Ende der achtziger Jahre und in der ersten Hälfte der neunziger Jahre erweiterte die Sandoz-Division Agro ihre Produktpalette entscheidend. 1989 erfolgte die Einführung der Fungizide Alto® und Atemi® mit dem Wirkstoff Cyproconazol. 1992 wurde das neue Mais- und Sojagerbizid Frontier® (Dimethenamid) in Südafrika und im Jahr darauf in den USA und weiteren Ländern auf den Markt gebracht, und 1994 schliesslich erwarb Sandoz Agro den Wirkstoff Pyridate mit dem Hauptprodukt Lentagran®, einem vor allem in Europa sehr erfolgreichen Maisherbizid.

Sandoz Agro verfügt damit über ein ausgewogenes Produktesortiment, das sich umsatzmässig zu rund der Hälfte aus Herbiziden und zu etwa je einem Viertel aus Fungiziden und Insektiziden zusammensetzt. Mit ihrer leistungsfähigen Forschung, der dezentralisierten Geschäftsstruktur sowie der Konzentration auf strategisch wichtige Produkte und Märkte nimmt die Division Agro Mitte der neunziger Jahre eine starke Position im internationalen Pflanzenschutzgeschäft ein. ▲

## Neues Clubhaus für die Sandoz-Sportler

SG – Das alte Clubhaus in den Sportanlagen Hünningen fiel am 23. August 1985 einem Brand zum Op-

fer. Die verschiedenen Sektionen des Sportclubs Sandoz mussten hier fast während zweier Jahre ihren Treffpunkt verzichten. Am 5. Mai 1988 jedoch konnten Freizeitsportler von Sandoz neues Clubhaus mit Restaurant in Betrieb nehmen und bereits im darauffolgenden Monat darin ihre Generalversammlung abhalten.



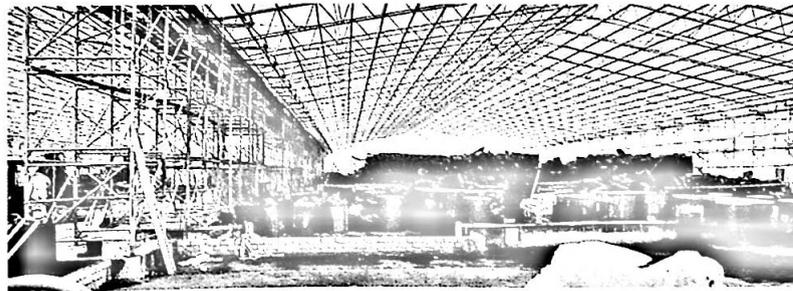
## Schweizerhalle und die Folgen

SG – Es hatte verheissungsvoll begonnen und setzte sich erfolgreich fort, das Jahr 1986, in dem Sandoz ihr 100jähriges Bestehen feierte. Jubiläums-Generalversammlung, Festakt und Uraufführung des Jubiläumsfilms im Mai, das Konzert für Geschäftsfreunde, das Personalfest in Muttenz im Juni und der Tag der offenen Tür im September.

Und dann der 1. November! Der Brand eines Lagerhauses auf dem Sandoz-Areal im Werk Muttenz, der sich rasch zu einem Unglück weitete, wie Sandoz es in den hundert Jahren ihres Bestehens noch nie zu verzeichnen hatte, das den guten Ruf der Firma in der breiten Öffentlichkeit erschütterte und Emotionen freisetzte.

Neunzehn Minuten nach Mitternacht lösten fast gleichzeitig eine Polizeipatrouille und der Sandoz-Werkschutz Feueralarm aus: Die Lagerhalle 956 steht in Brand. Das Feuer weitet sich derart schlagartig

aus, dass sich die 160 Mann von 10 Feuerwehren nur noch auf den Schutz der benachbarten Gebäulichkeiten beschränken konnten. Der Einsatz von Löschschaum weist sich als wirkungslos. In Folge fließen Hunderttausende Liter Löschwasser in den Rhein, die Auffangbecken für so große Wassermengen zu klein waren. Dieses Löschwasser ist durchsemiten in Bau 956 gelagerte Agroprodukten und Chemikalien. Bitteres Ende eines Jubiläumsjahres. Glücklicherweise waren in der Folge keine Menschenleben zu beklagen. Kurz nach dem Unglück wurde der Brandplatz überdacht, damit er bei Regenwetter trocken blieb und die Geruchsbelästigung auf ein Minimum reduziert werden konnte (Bild unten). Der Brand und seine Auswirkungen auf das Ökosystem des Rheins standen lange Zeit im Mittelpunkt der weltweiten Berichterstattung durch die Medien. Zu den von Sandoz einberufenen Pressekonferenzen erschienen rund 150 in- und ausländische Journalisten, darunter mehrere Fernsehteams. ▲



## 125 Jahre Wander AG

SG – «It's Wonderful!» Mit hocherhobenen Armen gratulierte Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz am 9. November 1990 von der Bühne des Berner Stadttheaters herab zum Firmenjubiläum der Wander AG und lobte vor illustrierter Gästeschar die über 125 Jahre sprichwörtliche Qualität der Wander-Produkte. Es war ein Festakt ohne Fehl und Tadel: kurze gelungene Ansprachen, ein beschwingter Auftakt mit dem Musical «Hello Dolly», ein kleiner Bummel durch die Altstadt zum Hotel «Bellevue» und ein Dinner d'honneur, das höchsten Ansprüchen gerecht wurde. Der bun-

desrätliche Ehrengast behielt recht: Simply Wonderful, diese Jubiläumsgala in Bern!

Wie hat doch die Sandoz-Gazette in ihrer Ausgabe vom Mai 1990 geschrieben: «Wie alle ihre Erfindungen und Neueinführungen im Ernährungsbereich ist auch die Wander AG selbst gewissermassen eine anerkannte Marke. Unablässiger Leistungswille und Innovationsreichtum, kompromissloses Streben nach Qualität und konsequente Marktorientierung haben die Wander AG (auf unserem Bild Werk Neueneegg) zu dem gemacht was sie heute ist: eine gesunde, aktive und höchst präzente Jubilarin von «wanderfullen» 125 Jahren, die zuversichtlich und unternehmungslustig in die Zukunft blickt.» ▲



## Sandoz-Lehrstuhl am INSEAD

SG – Im Sommer 1991 gab Sandoz ihre Absicht bekannt, am Sitz des Europäischen Instituts für Unternehmensführung (INSEAD) in Fontainebleau (F), die Einrichtung eines Lehrstuhls für Management und Umwelt, finanziell zu unterstützen. Marc Moret begründete diesen Entscheid mit der Notwen-

digkeit für jeden modernen Unternehmer, der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen grösste Beachtung zu schenken. Unser Bild zeigt geselliges Beisammensein am INSEAD anlässlich einer Diplomfeier (von links nach rechts): Ludo Van der Heyden, Vize-Dekan von INSEAD, Marc Moret, Präsident des Sandoz-Konzerns, Carlo Jagmetti, damaliger Schweizer Botschafter in Frankreich und Claude Janssen, Verwaltungsratspräsident von INSEAD. (Foto: zvg) ▲



## 1990: Sandoz wird Holding-Gesellschaft

Auf den 1. Januar 1990 trat die Neugliederung des Konzerns in Kraft: Sandoz wurde zur Holding-Gesellschaft. Neben den Divisionen Ernährung und MBT wurden nun auch die bisherigen Stammhaus-Divisionen Chemikalien, Pharma, Agro und Saatgut eigenständige Unternehmenseinheiten in Form von Aktiengesellschaften, welche die Verantwortung für das Geschäft der entsprechenden Division übernehmen.

Management-Gesellschaft des Konzerns wurde die Sandoz International AG. Die divisionsübergreifenden Bereiche Umweltschutz und Sicherheit, Industrielle Technologie, Patente und Marken sowie Informatik wurden in der Sandoz Technologie AG zusammengefasst.

Diese Neugliederung – ein erster notwendiger Schritt zur späteren Fokussierung der Aktivitäten und zur Ausgliederung der nicht-prioritären Geschäftsbereiche – gab Sandoz neue Entwicklungsmöglichkeiten. Sie stärkte das unternehmerische Element und verbesserte die Leistungsfähigkeit und Beweglichkeit des Konzerns. Im Rahmen der Zielsetzungen des Konzerns zeichneten ausschliesslich die Divisionen für die Erschliessung und Erweiterung ihrer Märkte verantwortlich. ▲

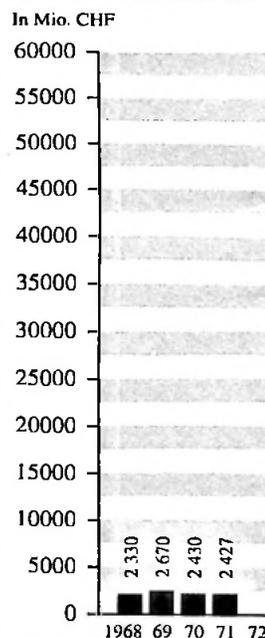
## 1991: Neue Kapitalstruktur und Öffnung des Aktienregisters für ausländische Investoren

1991 traf Sandoz eine Reihe wichtiger Massnahmen, um den Konzern für Investoren attraktiver zu machen. Auf Beschluss der Generalversammlung vom 15. Mai 1991 wurde das Aktienkapital von 300 Millionen auf 630 Millionen Franken und das Partizipations-schein-(PS-)Kapital von 65 Millionen auf 137 Millionen Franken erhöht. Gleichzeitig wurden die Nennwerte von Aktien und PS verdoppelt und die Aktien anschliessend im Verhältnis 1:5 gesplittet. Als Folge dieser Massnahmen besitzen nun alle Sandoz-Titel denselben Nennwert von 100 Franken.

Um die Aktionärsstruktur entsprechend der internationalen Ausrichtung des Konzerns zu erweitern, wurden mit Datum vom 15. Mai 1991 ausländische Investoren als Namenaktionäre zugelassen. Diese können nun alle drei Titelkategorien – Namenaktien, Inhaberaktien sowie PS – erwerben.

Schliesslich wurde im November desselben Jahres ein American-Depositary-Receipts-(ADR-)Programm lanciert, das es amerikanischen Investoren erlaubt, über diese ADR Sandoz-Namenaktien einfacher zu erwerben. 50 ADR entsprechen dabei einer Namenaktie. ▲

*Der Blick auf die Entwicklung der Sandoz-Aktien verdeutlicht die erfolgreichen Bemühungen von Sandoz, mit gemeinsamen Anstrengungen das Unternehmen noch leistungsfähiger zu machen und noch besser auf die wirtschaftlichen und technologischen Veränderungen am Ende dieses 20. Jahrhunderts vorzubereiten.*

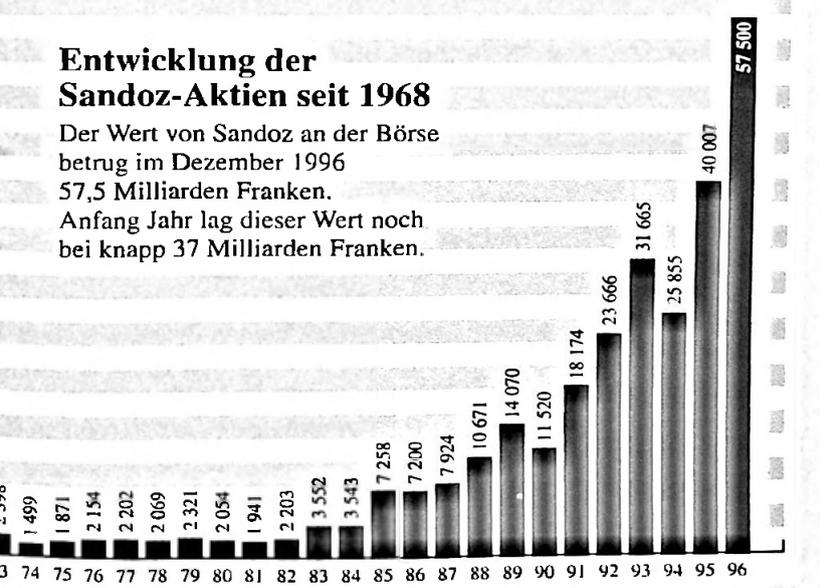




### 1991: Neuer Schwerpunkt in der Krebsbehandlung

Die zahlreichen Formen von Krebs gehören zu den häufigsten und gleichzeitig komplexesten und am schwierigsten zu behandelnden Krankheiten der Gegenwart. Krebsbehandlung ist deshalb einer der Schwerpunkte der Aktivitäten von Sandoz Pharma. Mehrere Medikamente zur Unterstützung der Chemotherapie sind bereits erfolgreich auf dem Markt. Der 1991 eingeführte Blutwachstumsfaktor Leucomax<sup>®</sup> stärkt das Immunsystem des Körpers und bekämpft Infektionen, die als Folge der Krebsbehandlung auftreten. Navoban<sup>®</sup>, eingeführt 1992, beugt Übelkeit und Erbrechen während Chemotherapien vor.

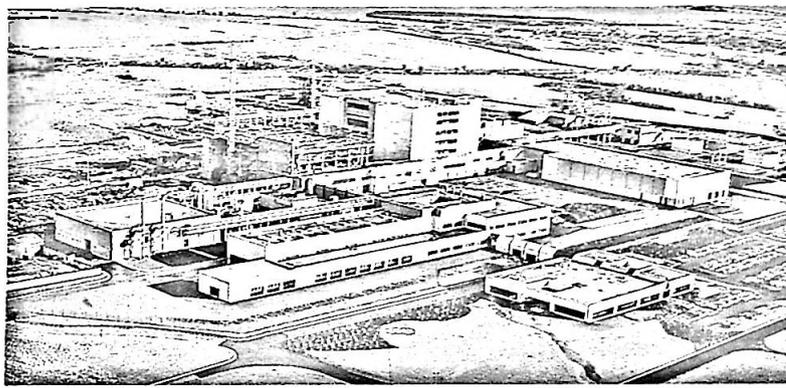
Verschiedene Wirkstoffe zur Krebsbehandlung befinden sich in der klinischen Prüfung. Gleichzeitig führt Sandoz Pharma mit Genetic Therapy, Inc., das zurzeit umfangreichste und fortgeschrittenste Versuchsprogramm in der gentherapeutischen Behandlung von bösartigen Gehirntumoren durch. Diese klinischen Tests zeigen bereits vielversprechende Resultate. ▲



### Sandoz-Werk in Ringaskiddy ist in Betrieb

SG – Im Frühjahr 1995 nahm Sandoz in Ringaskiddy nahe der südirischen Stadt Cork ihre moderne und umweltgerechte Produk-

tionsanlage für Pharmawirkstoffe in Betrieb (Bild). Dank ein durchdachten Konzept schöpft Sandoz alle Möglichkeiten aus, die der Bau einer Pharmafabrik an einem neuen Standort bietet. Ringaskiddy deckt seither zusammen mit dem Werk Basel den Wirkstoffbedarf von Sandoz Pharma.



### Jubiläumskonzert von Männerchor und Musikverein

SG – Mit einem musikalisch hochstehenden Konzert im vollbesetzten grossen Festsaal des Stadtcasinos Basel setzten am 17. November 1995 die beiden jubilierenden Sandoz-Vereine Sandoz-Musik Basel (25 Jahre) und der

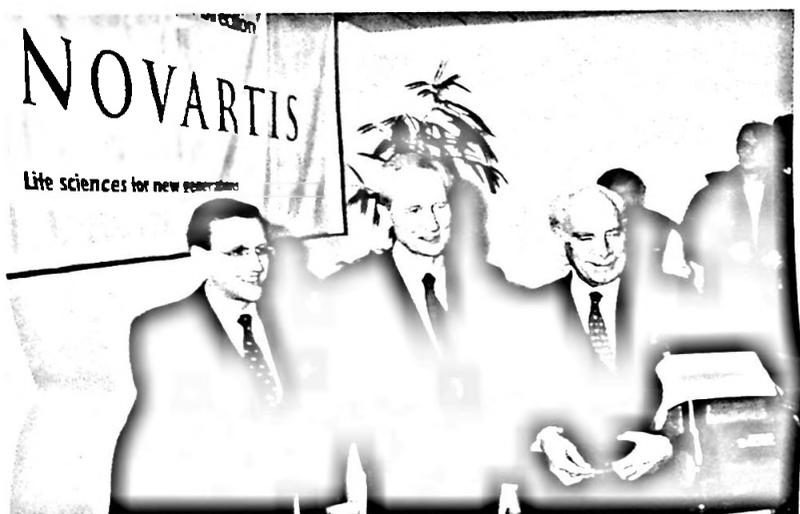
Männerchor Sandoz (35 Jahre) gemeinsam einen würdigen Schlusspunkt hinter das Jubiläumskonzert 1995. Während im Vortrag der Sandoz-Musik Musicalmelodien im Mittelpunkt standen, nahmen sich die 25 Sänger des Männerchors dem bedeutenden Schaffen der Basler Komponisten Hans Ackermann an. Zum Schluss des Konzertes intonierten Männerchor und Musikkorps gemeinsam den Basler Marsch «Z Basel an mym Rhy» (Foto: Mathias Leemann)



## Aus Sandoz und Ciba wird Novartis

Am 7. März 1996 gaben Sandoz und Ciba überraschend ihre Fusionsabsicht bekannt. Dr. Marc Moret eröffnete die kurzfristig einberufene Pressekonferenz mit den Worten: «Die Verwaltungsräte der beiden Unternehmen Ciba und Sandoz haben beschlossen, ihren Aktionären den Zusammenschluss der Unter-

nehmen vorzuschlagen und so die Geschicke der beiden bereits heute erfolgreichen Konzerne in Zukunft noch erfolgversprechender zu gestalten.» Unser Bild anlässlich der Pressekonferenz zeigt von links: Dr. Daniel Vasella, designierter Delegierter des Verwaltungsrates und Vorsitzender der Geschäftsleitung von Novartis, Dr. Alex Krauer, designierter Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates von Novartis, und Dr. Marc Moret, Präsident des Verwaltungsrates der Sandoz AG. (Foto: Mathias Leemann) ▲



## Klare Zustimmung zur Fusion

An ihrer ordentlichen Generalversammlung vom 23. April 1996 in der Sporthalle St. Jakob haben die Aktionärinnen und Aktionäre der Sandoz AG dem Zusammenschluss

mit Ciba-Geigy AG und der Auflösung der Gesellschaft durch Fusion mit der Novartis AG zugestimmt. Der Entscheid für den Zusammenschluss fiel mit 20 703 082 Aktienstimmen gegen 91 203 Aktienstimmen (einschliesslich Enthaltungen und ungültige Stimmen). Die 3132 anwesenden Aktionäre vertraten insgesamt 20 794 285 Aktien oder 50,95 Prozent des Aktienkapitals. ▲



Dr. Marc Moret bedankt sich anlässlich der Generalversammlung bei Hans-Jörg Rudloff, Vizepräsident des Verwaltungsrates, für dessen würdige Worte.



## 1991: Einstieg in die Dermatologie

1991 führte Sandoz das neue Medikament Lamisil® ein, das eine Wende bei der Behandlung von Pilzinfektionen einleitete. Lamisil ist das erste Medikament, das als Salbe und in Tablettenform eine wirksame Behandlung zahlreicher Pilzinfektionen der Haut und der Nägel einschliesslich der besonders hartnäckigen Onychomykosen erlaubt. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Mitteln erzielt Lamisil schon nach kurzer Behandlungsdauer hohe Heilungsraten. Durch seine überzeugenden Behandlungserfolge gehört Lamisil heute zu den Sandoz-Medikamenten mit dem grössten Umsatz.

Weitere Produkte trugen zur Dynamik von Sandoz Pharma im Bereich Dermatologie bei: Sandimmun Neoral® wird zur Behandlung schwerer Fälle von Psoriasis sowie atopischer Dermatitis eingesetzt und Zaditen® bei der Therapie von allergischen Hautreaktionen wie Nesselfieber und Entzündung. ▲

## 1992: Kooperationen in der Pharma-Forschung

1992 übernahm Sandoz die Mehrheit am Forschungsunternehmen SyStemix in Kalifornien (USA). SyStemix verfügt über eine weltweite Führungsposition in der Entwicklung innovativer Therapien für schwere Störungen des Blutsystems durch den Einsatz humaner Stammzellen. 1995 übernahm Sandoz die Genetic Therapy, Inc., im US-Bundesstaat Maryland, mit der seit 1991 gemeinsame Forschungsprojekte verfolgt werden. Genetic Therapy ist ein weltweit führendes Forschungsunternehmen auf dem Gebiet der Gentherapie von schwerwiegenden Erkrankungen wie Krebs, Aids, zystischer Fibrose, Hämophilie und der Gaucher-Krankheit.

Die Mehrheitsbeteiligung an SyStemix und die Akquisition von Genetic Therapy waren zwei besonders gewichtige Schritte beim Aufbau eines umfassenden Netzwerkes in der Forschung durch Sandoz Pharma in den letzten Jahren. Zu diesem Netzwerk gehören auch zahlreiche Kooperationen mit Hochschulen und insbesondere privaten Forschungsinstituten auf neuen Forschungsgebieten.

Sandoz Pharma verschaffte sich damit schnell und flexibel Zugang zu zukunftssträchtigen Forschungsgebieten und neuen Technologien. Umgekehrt erfordert eine rasche Umsetzung von wissenschaftlichen Entdeckungen in neue Medikamente und Therapien umfassendes Know-how in der Entwicklung, Registrierung und Markteinführung, wie es Sandoz als grosses Pharmaunternehmen besitzt. Kooperationen und Akquisitionen ergänzen und verstärken gezielt die Arbeit in der Sandoz-internen Forschung und Entwicklung, auf die immer noch der grösste Teil der entsprechenden Investitionen entfällt. ▲

## 1994: Lescol – der neueste Erfolg von Pharma

Äusserst erfolgreich verlief 1994 die Einführung des neuen Sandoz-Medikamentes Lescol® in den USA und in anderen Ländern. Basis des raschen und durchschlagenden Erfolgs von Lescol sind seine Wirksamkeit, seine Sicherheit und seine gute Verträglichkeit, mit denen eine Senkung des Cholesterinspiegels im Blut im gewünschten Ausmass erreicht wird. Immer mehr Daten belegen, dass eine Senkung des Cholesterinspiegels die Aussichten von Herzpatienten wesentlich verbessert. Gleichzeitig überzeugt Lescol gegenüber Konkurrenzprodukten durch seine Wirtschaftlichkeit. Besonders gross ist der Erfolg bei den Managed-Care-Organisationen in den USA. Kurze Zeit nach seiner Einführung gehörte Lescol zu den umsatzstärksten Medikamenten von Sandoz Pharma.

Lescol wird durch eine Palette von anderen Sandoz-Medikamenten im Gebiet der Herz-Kreislauf-Krankheiten ergänzt. Die wichtigsten sind die blutdrucksenkenden Mittel Lomir®/DynaCirc®, Renpress®/Sandopril®, Sandonorm® und Visken®, die Sandoz in den siebziger und achtziger Jahren einführte. ▲

## 1994: Eine neues Baby in der Sandoz-Familie

1994 übernahm Sandoz die Gerber Products Co., den führenden Hersteller von Babynahrung in den USA. Die Akquisition verdoppelte praktisch die Umsätze der Division Ernährung und stellt eine bedeutende Etappe bei der Internationalisierung dieses Geschäftsbereiches dar.

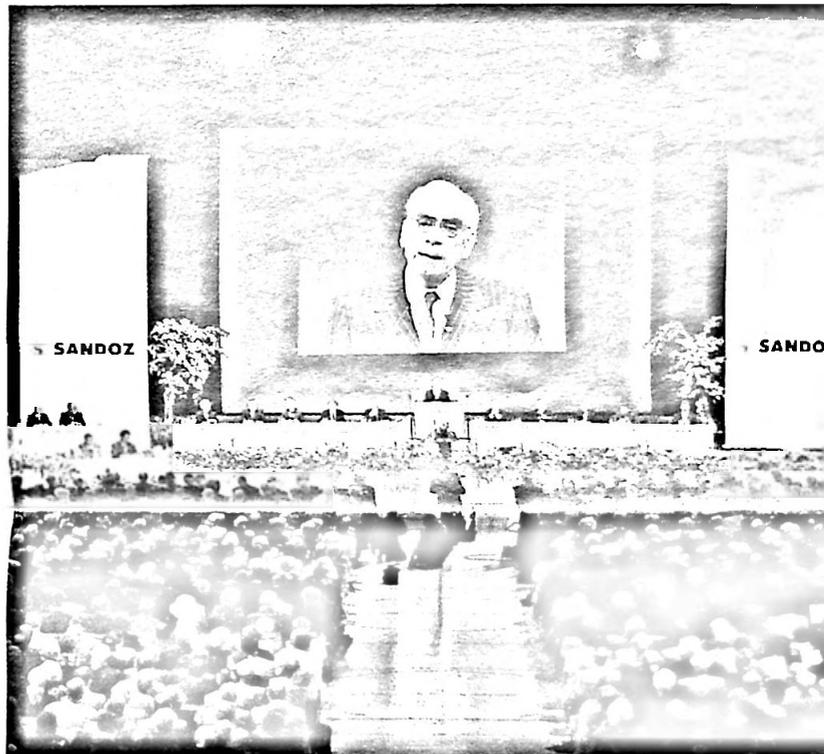
Die Produkte von Gerber mit ihrem Baby-Logo kennt in den USA buchstäblich jedes Kind. Das Unternehmen begann 1928, Babynahrung zu produzieren, und erreicht heute damit in den USA einen Marktanteil von rund 70 Prozent. Neben der Babynahrung bietet Gerber auch spezielle Nahrungsmittel für Kleinkinder sowie Kinderpflegeprodukte an.

Durch diese Übernahme eröffneten sich für Gerber und für Sandoz Ernährung neue Möglichkeiten, die eigenen Aktivitäten über die bisherigen geographischen Schwerpunkte in den USA beziehungsweise in Europa hinaus auszuweiten. Zusätzlich können auch verschiedene Synergien genutzt werden. Ein erstes Resultat der Zusammenarbeit war die Einführung von ReSource®, einer Ergänzungsnahrung für ältere und rekonvaleszente Menschen, 1995 im Detailhandel in den USA. ▲



## 1995: Clariant AG

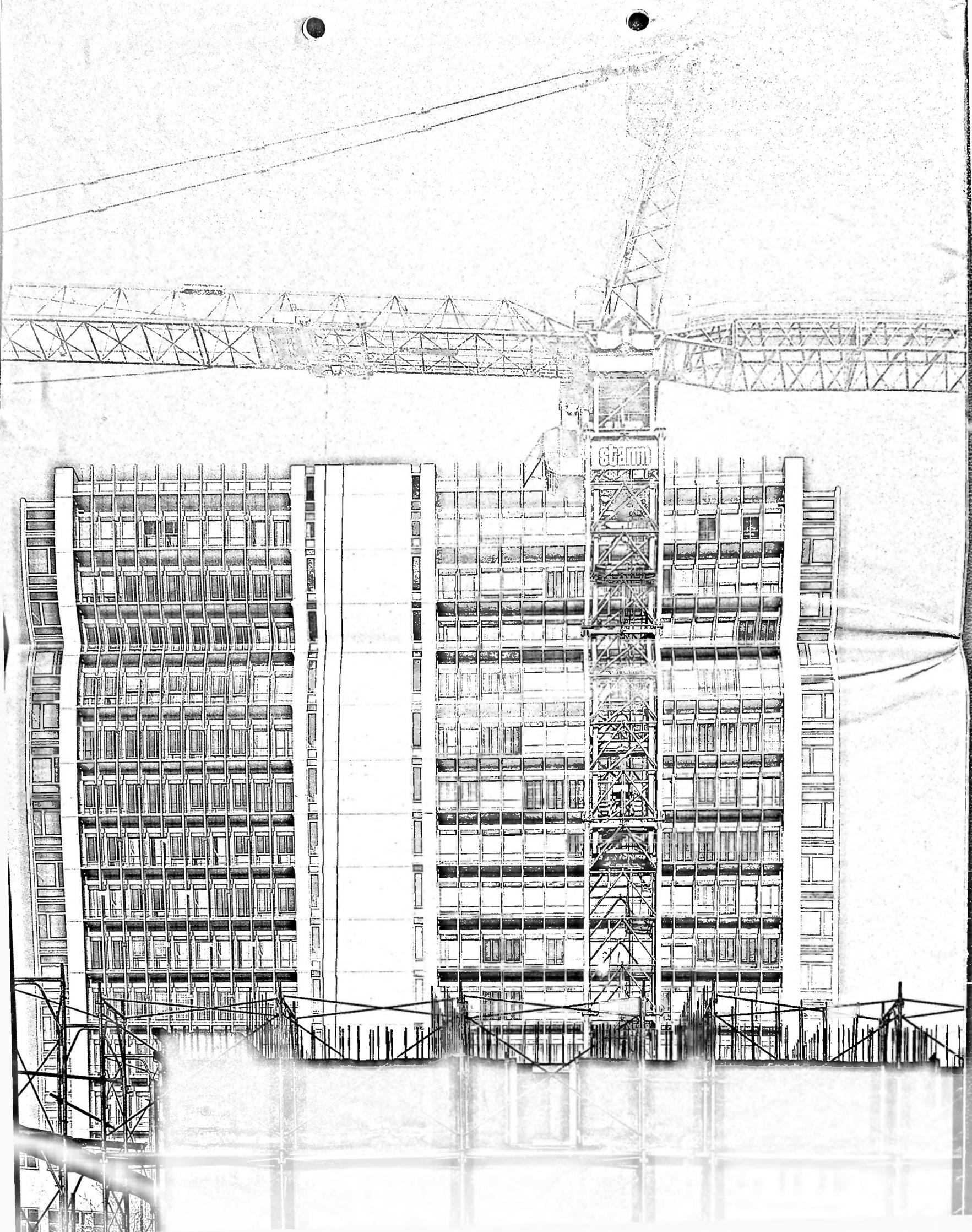
Der erste vorbereitende Schritt zur Ausgliederung der Division Chemikalien wurde 1990 mit der neuen Holdingstruktur des Konzerns getan. Fünf Jahre später beschloss der Sandoz-Verwaltungsrat, diese Division als eigenständiges Unternehmen auszugliedern und sich fortan noch vermehrt auf die Bereiche Pharma und Ernährung zu konzentrieren. Unter dem Namen Clariant AG nahm die ehemalige Division Chemikalien am 1. Juli als unabhängige, börsenkotierte Gesellschaft ihre Tätigkeit auf.



## 1996: Fusion mit Ciba zu Novartis

Am 23. April 1996 stimmte die ordentliche Generalversammlung der Sandoz-Aktionäre dem Zusammenschluss mit der Ciba-Geigy AG und der Auflösung der Gesellschaft durch Fusion mit der Novartis AG zu. Der Entscheid der 3132 anwesenden Aktionäre fiel überaus deutlich aus; 99,56 Prozent der vertretenen Aktienstimmen sprachen sich für das Zusammengehen mit Ciba aus.

«Dieser Zusammenschluss», so Verwaltungsratspräsident Dr. Marc Moret in seiner Ansprache an die Aktionärinnen und Aktionäre, «ist nicht das Ende, er ist vielmehr ein Anfang. Er ist auch nicht, wie es gewisse Medien dargestellt haben, der krönende Abschluss einer Epoche, er ist vielmehr der einzigartige Beginn einer neuen Ära.» Es sei der Wille zweier gesunder, traditionsreicher Unternehmen, durch die Zusammenlegung ihrer Ressourcen und ihrer Stärken rechtzeitig die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zukunft zu schaffen. Novartis werde von Anfang an eine weltweite Führungsstellung im Bereich der Life Sciences einnehmen. Marc Moret dankte den Aktionären und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in aller Welt für das gemeinsam Erreichte. Und er schloss mit den Worten: «Die Fusion allein bringt unserem Unternehmen, Ihrem Unternehmen eine Zukunft, die seiner grossen Vergangenheit würdig ist.»



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

**75 JAHRE**

**MGC**  
MOSEER-GLASER



Aus bescheidenen Anfängen hat sich das Familienunternehmen Moser-Glaser & Co. AG über 75 Jahre zu einem mittelständigen Industriebetrieb entwickelt. Die 20er und 30er Jahre standen im Zeichen eines stetigen Wachstums der Elektrizitätswirtschaft, was eine kontinuierliche und erfreuliche Entwicklung unseres Transformatorenbaus zur Folge hatte. In den 40er und 50er Jahren wurden grosse Fortschritte auf dem Gebiet der Messwandlertechnik erzielt. Noch immer gilt das von MGC entwickelte Giessharz-Verfahren für Mittel- und Hochspannung als Stand der Technik. Die daraus folgende Einführung der DURESCA · Schienentechnik brachte dem Unternehmen eine interessante Diversifikation ins Engineering- und Anlagen-geschäft weltweit.

Anfang der 80er Jahre lancierte MGC in Ergänzung zum SILESCA · Giessharzprogramm die ersten GASCOIL · SF<sub>6</sub>-isolierten Hochspannungswandler.

Die Energietechnik hat über 70 Jahre das Unternehmen MGC geprägt, Grund genug, aus der Tradition heraus mutig ins Jahr 2000 zu schauen. Unser Unternehmen hat einen weiteren bedeutungsvollen, gezielten Diversifikationsschritt in den Hochtechnologiebereich Plasma getan. Zusammen mit unseren Venture Partnern Retech Inc., USA, sowie MGC-Plasma AG, Muttenz, ist das Unternehmen seit geraumer Zeit auf dem Gebiet der Plasma Ultrahochtemperatur-Technik tätig.

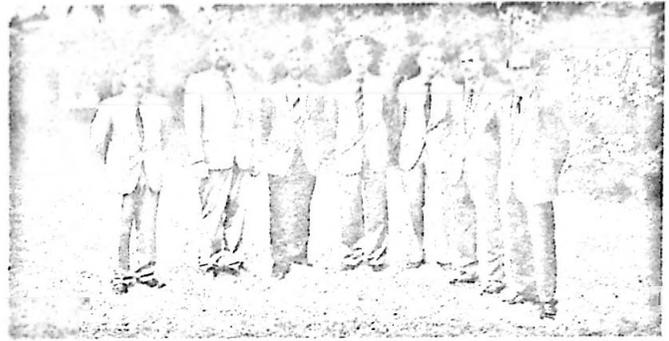
In 75 Jahren hat sich MGC im In- und Ausland einen soliden Ruf erworben, basierend auf Zuverlässigkeit und Innovation. Dahinter stehen erfahrene Menschen aus dem Betrieb, einsatzfreudige Mitarbeiter aus dem Marketing und der Administration, qualifizierte Spezialisten aus der Forschung und Entwicklung. All dies bildet eine Einheit, gewachsen über Jahrzehnte. Die Jubiläumsschrift soll deshalb einerseits den Menschen im Dienste des Unternehmens zeigen, andererseits Ihnen die Gesamtheit unserer Unternehmung darstellen.

Ich danke Ihnen im Namen aller Mitarbeiter für das grosse Vertrauen, das Sie der MGC über all die Jahre hinaus und bestimmt auch in Zukunft entgegenbringen werden.

*Für Familien*

## **Geschäftsleitung**

Die individuelle Stärke des Einzelnen ist Grundlage für integrierendes Denken, Führen und Handeln.



## **Betrieb**

Richtiges Planen und Steuern der Produktion sind zwei Schlüsselfaktoren für kurze Durchlaufzeiten und termingerechte Auslieferung unserer Produkte.



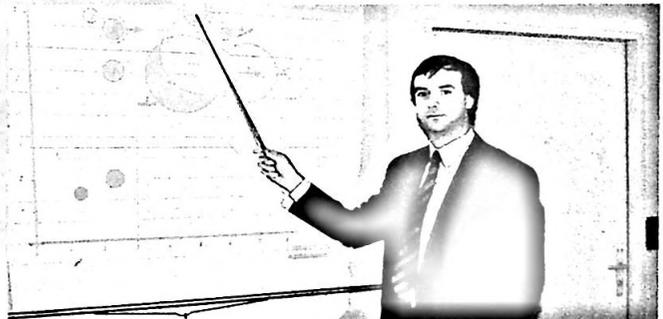
## **Technik**

Fachwissen, Kreativität und Weitblick setzen wir für die Gestaltung unserer Produkte und die Erreichung unseres hohen Qualitätsstandards ein.



## **Marketing**

Als eine der wichtigsten Aufgaben betrachten wir es, mit unseren Kunden, als Anwender unserer Produkte, in enger Verbindung zu stehen.



## **Administration / Finanzen**

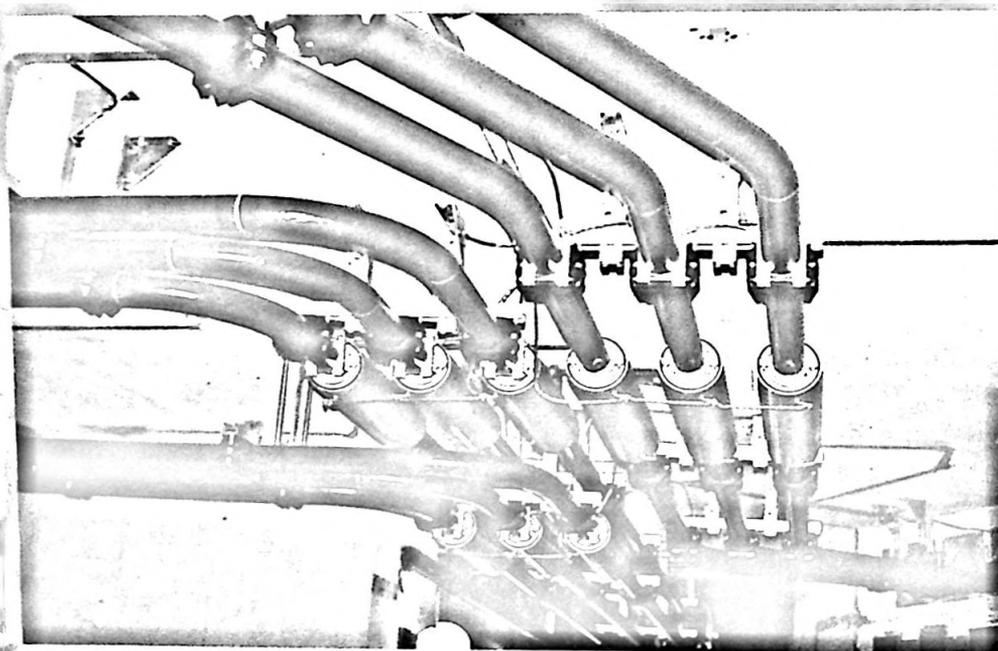
Unsere qualifizierten Mitarbeiter sind die Garanten für eine erfolgreiche Tätigkeit auch in der Zukunft.

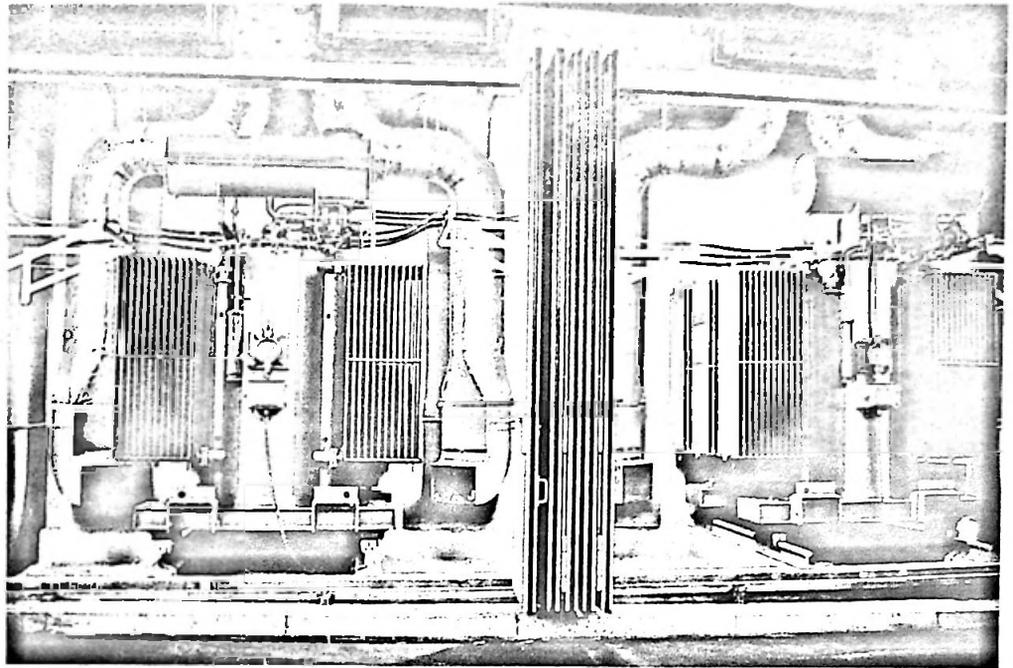


# ENERGIETECHNIK

## **Übertragen**

**Vollisolierte DURESCA®-Schienen garantieren die sichere Übertragung der elektrischen Energie vom Kraftwerksgenerator zum Transformator in einem Wasserkraftwerk.**



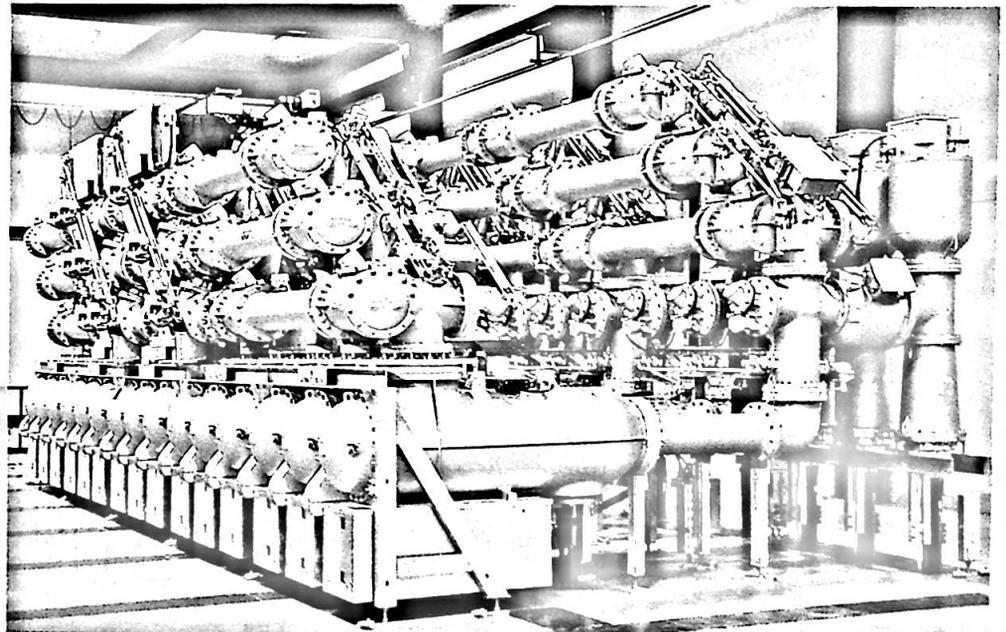


### **Transformieren**

**Ölisolierter Leistungstransformator, Garant für die zuverlässige Versorgung des St. Gotthard-Tunnels mit elektrischer Energie.**

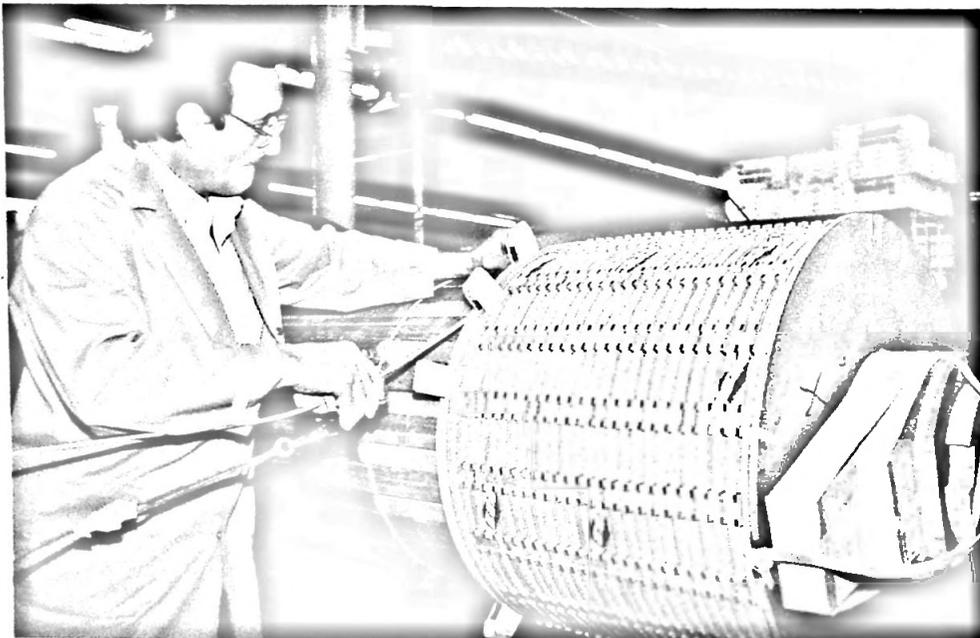
### **Messen**

**Messwandler neuester Technologie mit SF<sub>6</sub>-Gasisolation stehen für genaue Messung und sicheren Schutz in Hochspannungsanlagen.**

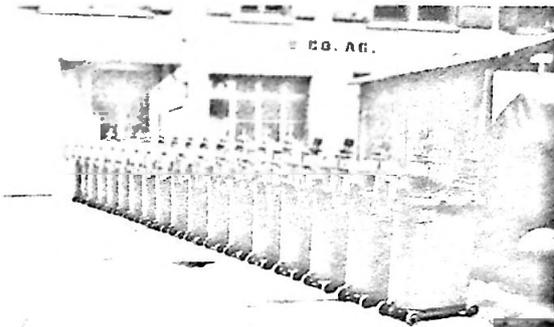


# TRANSFORMATOREN

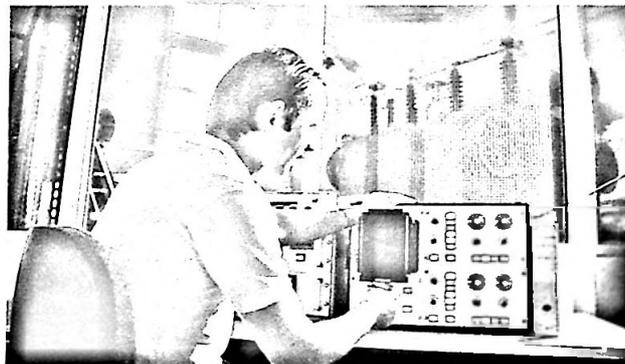
**Qualifizierte Handarbeit, hier als Beispiel das Wickeln einer Hochspannungsspule für einen Grosstransformator, ist auch heute noch von grosser Bedeutung im Transformatorenbau.**



**Ölisierte Einphasen-Transformatoren aus dem Jahre 1922 für die Schweizerischen Bundesbahnen.**



**Unser modernes Hochspannungsprüflabor ist ein wichtiger Bestandteil unserer internen Qualitätssicherung.**



**Umweltfreundlicher Transformator mit SILESCA®-Giessharzisolierung, geeignet für Anlagen, an welche hohe Sicherheits- und Umweltverträglichkeitsforderungen gestellt werden (Beispiel: Spitäler, Chemiebetriebe usw.).**

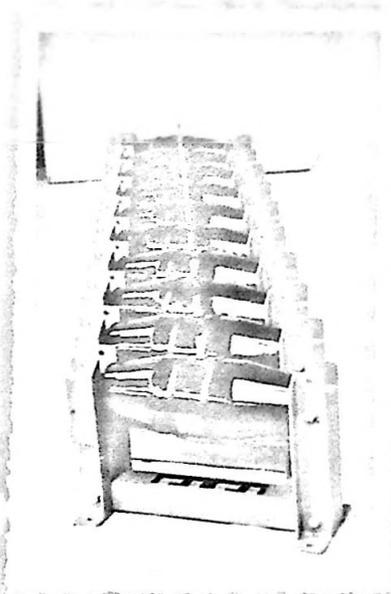


# MESSWANDLER

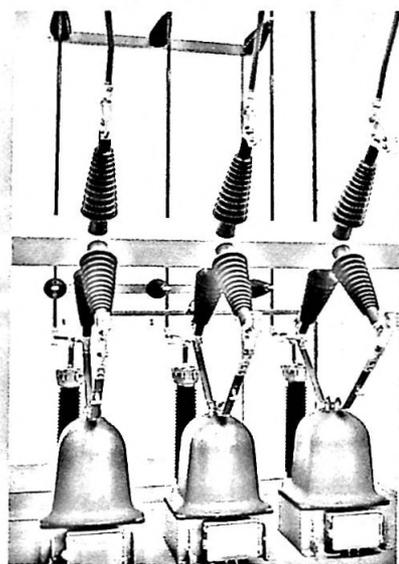
**Computer-Systeme (Beispiel CAD) sind wichtige Hilfsmittel zur optimalen Auslegung von Messwandlern.**



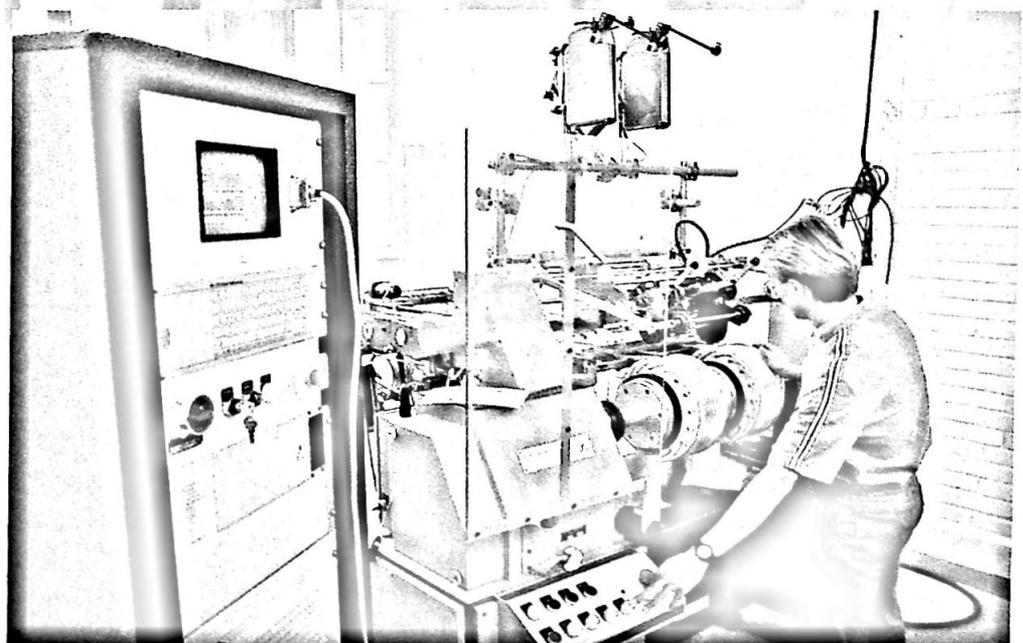
**Eine Pionierleistung  
unserer Firma, Mess-  
wandler der Reihe 24 kV  
mit Giessharzisolierung  
aus dem Jahre 1947.**



**Typische Innenraum-  
Unterstation 72,5 kV,  
ausgerüstet mit  
SILESCA®-giessharz-  
isolierten Kombiwand-  
lern (Strom- und  
Spannungswandler).**



**Moderne pro-  
grammierbare  
Maschine zur  
Herstellung  
von Wicklun-  
gen für Hoch-  
spannungs-  
messwandler.**

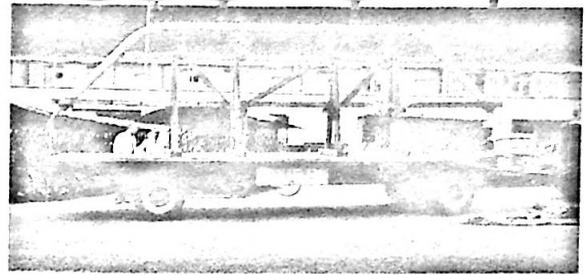


# DURESCA®

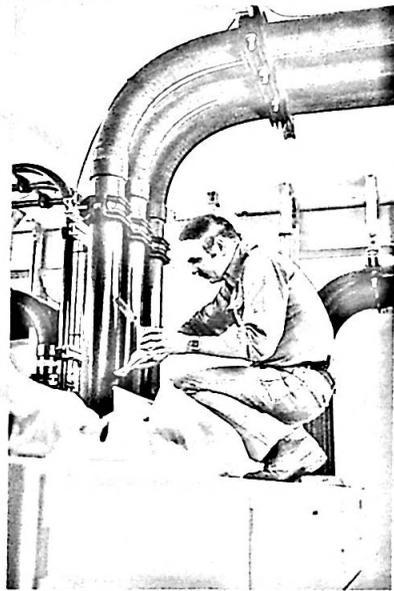
**Eine Serie von DURESCA®-isolierten Schienen, bereit für den Imprägnierungsprozess im 12 m langen Vakuumofen.**



Eine der ersten  
DURESCA<sup>®</sup>-isolier-  
ten Schienen für  
Hochspannung aus  
dem Jahre 1959  
beim Verlassen des  
Werkes.



Endphase der Montage  
einer DURESCA<sup>®</sup>-iso-  
lierten Gesamtanlage.  
Einfache Montage und  
geringe Wartung sind  
einige der grossen Vor-  
teile der DURESCA<sup>®</sup>-  
Anlagen.



Engineering und  
Konstruktion –  
eine wichtige  
Phase bei  
DURESCA<sup>®</sup>-  
Projekten.



# PLASMA

## Metallurgie und Nukleartechnik

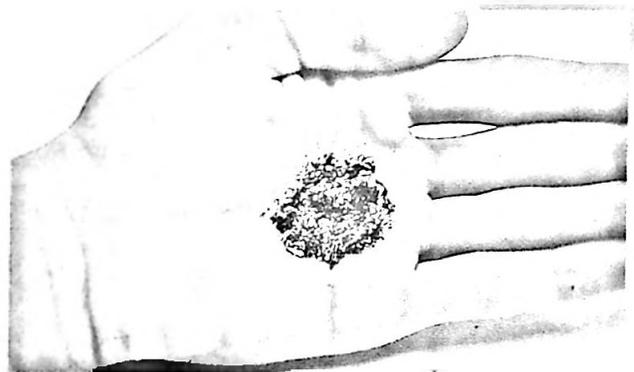
Zur Trennung und Zerlegung von ausgedienten Kernreaktor- und Strukturteilen wie auch von Brennelementen ist die Lichtbogensäge Arc Saw im Betrieb unter Wasser besonders geeignet.



**Wesentliches Know How kommt von unserem Joint Venture Partner Retech Inc. aus USA, insbesondere über Herstellverfahren von High Tech Metals.**



**Den Powder Metals, z. B. auf der Basis von Titan, kommen im Flugzeug- und Triebwerkebau immer grössere Bedeutung zu. Niob-Eisenflitter nach dem RSP-Verfahren sind für die Neomagnetherstellung unersetzlich geworden.**



**Führende Flugzeug- und Triebwerkehersteller weltweit stellen heute Titanlegierungen auf Plasma-Reaktoren her, insbesondere wegen des sehr zuverlässigen Verfahrensprozesses beim Schmelzen von Metallen, frei von Einschlüssen.**



# **PLASMA**

## **Umwelttechnik**

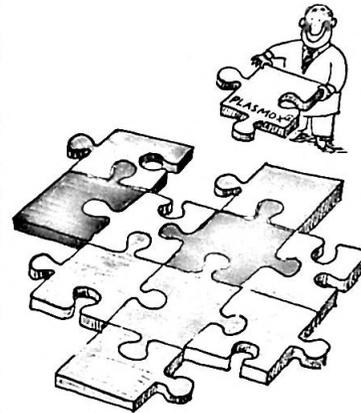
**Hohe Anforderungen auf den Gebieten der Chemie, Analytik und Physik, des Maschinenbaus und der Energietechnik werden an unsere Projektgruppen gestellt. Lösungen werden im Team erarbeitet.**



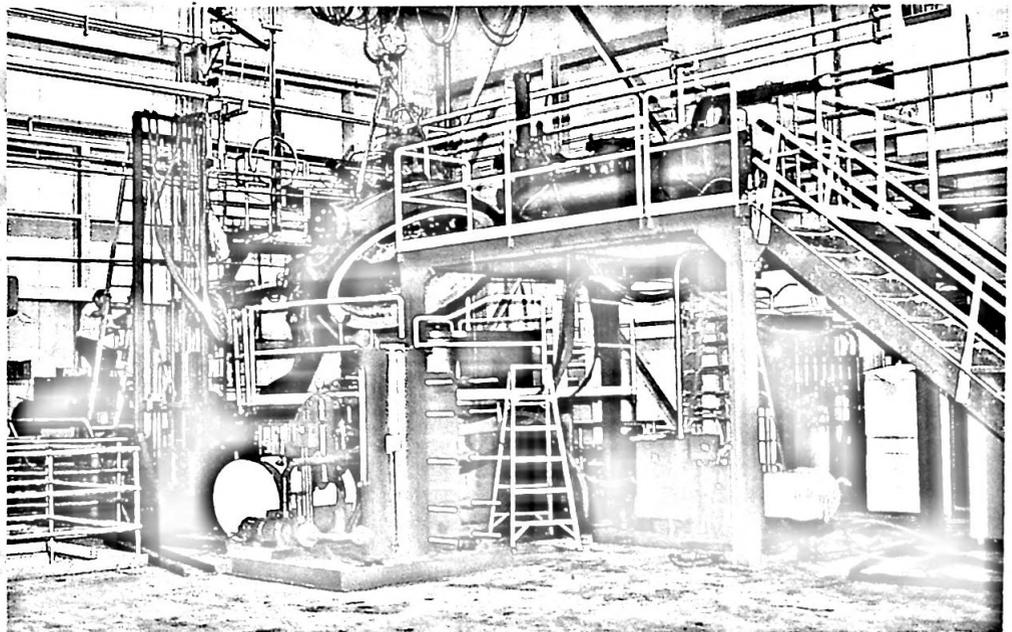
Mit der Division Bau und Umwelt der Sandoz AG wurde ein Joint Venture gebildet, zur Durchsetzung des PLASMOX®-Verfahrens. Reststoffwiederverwertung, Rückführung inerte Schlackeprodukte in die Baustoffindustrie sowie Energierückgewinnung sind weitere Zielsetzungen des Ventures.



PLASMOX®-Anlagen sind sehr kompakt und lassen sich deshalb on line in industrielle Verfahrensketten integrieren. Sonderabfälle können also dort aufgearbeitet werden, wo sie entstehen. Bei der Risikoanalyse kommt das PLASMOX®-Verfahren der Dezentralisierungsstrategie sehr entgegen.



Die US-Umweltbehörde EPA führte auf einer PLASMOX®-Industrieanlage in Butte/Mt. Versuche mit PCB kontaminierter und schwermetallgesättigter Erde durch. Ziel des im Rahmen Super Fund SITE durchgeführten Programmes war die erfolgreiche Neutralisierung von PCB sowie die Einbindung der Schwermetalle in die Schlacke in einem einzigen Verfahrensschritt.





# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Zum 75. Firmenjubiläum

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter  
Liebe Gäste, liebe Angehörige

Ich heisse Sie alle zu unserem heutigen, 75-jährigen Firmenjubiläum herzlich willkommen und freue mich, dass Sie so zahlreich erschienen sind. Es ist einerseits Ihr Interesse, am Gedeihen, an der Entwicklung des Unternehmens teilzunehmen. Andererseits danken Sie durch Ihre heutige Teilnahme all denen, die mit grossem Einsatz zum guten Gelingen des heutigen Anlasses beigetragen haben.

Sie hatten Einblick in unser Unternehmen; der Werksrundgang zeigte Ihnen nicht nur eine Vielzahl von Produkten, sondern ebenso eine tiefe, vertikale Produktionsstruktur. Über 75 Jahre hat sich MGC zu einem mittelständigen Familienunternehmen entwickelt. In all den Jahren stand der Mensch im Unternehmen im Mittelpunkt. Wir haben aus diesem Grunde unseren Anlass so gestaltet, dass eben dieser Mitarbeiter und diese Mitarbeiterin, der Mensch im Unternehmen, zur Geltung kommen. Der ganze Anlass wurde in Gemeinschaft vieler Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen organisiert.

Aus kleinen Anfängen, zu Beginn in Basel, hat MGC über Jahrzehnte einen Beitrag zur Sicherstellung der elektrischen Energieversorgung geleistet. Waren es anfänglich kleinere und mittlere Transformatoren, kamen noch vor dem Krieg in den 30er-Jahren die Messwandler zum Schutz und zur Messung mittlerer und höherer Spannungen und Ströme dazu. Aus der gelungenen Jubiläumsschrift können Sie entnehmen, welche Bedeutung die Giessharztechnik erlangte und auch heute noch immer als Stand der Technik gilt. Die starke industrielle Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft führte bei MGC zu grösserem Wachstum, der mutige Schritt nach Muttenz war eine logische Folge. Auch in Muttenz gedieh das Unternehmen gut und wurde dank seiner traditionellen Verankerung, Verbindung und Beziehungen ein integrierter Teil des heutigen, modernen Dorfes und seiner Bevölkerung.

In den vergangenen 25 Jahren hat sich das Wachstum der Elektrizitätswirtschaft stark verlangsamt. Mit dem vollzogenen Ausbau der Wasserkraftwerke, mit einem quasi moratorium im Kernkraftwerkebau ist die Nachfrage nach Mittel- und Hochspannungsprodukten zurückgegangen. Gigantische Fusionen in der Elektroindustrie haben die ohnehin spürbaren Überkapazitäten eher erweitert als abgebaut. Ein Ausweichen auf dynamische Exportmärkte wird zusätzlich erschwert durch deutlich höhere Produktionskosten in der Schweiz.

Die allgemein bekannten Tatsachen und Fakten waren Grund genug, über die Bücher zu gehen und Massnahmen einzuleiten, wie MGC in den kommenden Jahren erneut in eine Dynamik, zu neuem Wachstum geführt werden könnte. Bei allen Überlegungen standen schon damals die Mitarbeiter im Vordergrund. Auch heute werden wir im Strukturwandel mit Problemen konfrontiert, die an uns alle hohe Anforderungen stellen. Wie viel einfacher ist es, die Taktzeit einer Produktionsmaschine zu drosseln, als Arbeitsplätze aufheben zu müssen.

Das Unternehmen, in gleichem Masse seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, müssen im Wandel der Zeit zu mehr Flexibilität bereit sein. Wenn wir uns auf Märkten gegen Konkurrenz mit Stundenlöhnen von Fr. 5.- bis 10.- behaupten wollen, müssen wir grundlegende Voraussetzungen, zum Beispiel Investitionsmittel für Automatisierungen, schaffen, oder aber konsequent in höhere Technologien vorstossen, wo wir dank einem know how Vorsprung der Konkurrenz nicht voll ausgesetzt sind, oder eine Überlegenheit ausweisen können.

Der Vorstoss in höhere Technologien ist vollzogen worden. Im Energiebereich haben wir den Oelwandler durch Gascoil SF<sub>6</sub> ersetzt, noch nicht so erfolgreich und erfolgsstark wie wir das möchten.

Mit Plasma stossen wir in völlig neue Gebiete vor. Diese anspruchsvollste Sparte erfordert Mittel und sehr qualifizierte Fachkräfte auf den Gebieten Physik, Chemie und Maschinenbau. Natürlich versuchen wir bestehende, verfügbare Ressourcen zu nutzen. Im Falle Plasma müssen wir aber Kooperationen mit Dritten suchen, um in vertretbarer Zeit, im Sinne von Kostenteilung, rasch zum Ziele zu kommen. Unsere Ventures mit Retech USA und Sandoz Basel sind fortschrittlich und deuten auf gutes Gelingen hin.

Wir haben heute in unserem Kreise Gäste bei uns, als Vertreter des Gemeinderates von Muttenz.

Die Gemeinde hat in den vergangenen 50 Jahren eine aussergewöhnliche Entwicklung durchgemacht, gekennzeichnet von Wachstum, Prosperität, aber ebenfalls von spürbaren Belastungen aus Industrie, Gewerbe und Verkehr. Sie wissen alle, dass wir auf unserem Werksgeleände eine experimentelle Plasmaanlage aufbauen. Das Projekt haben wir seinerzeit Ihnen, dem Gemeinderat, vorgestellt. Eine vergleichbare, experimentelle PLASMOX<sup>®</sup>-Anlage steht zur Zeit in Montana USA und wird ebenfalls für Testzwecke durch die amerikanische Umweltbehörde EPA betrieben.

Ziel unseres Vorhabens PLASMOX<sup>®</sup> ist es, einen technischen Durchbruch bei der umweltverträglichen Entsorgung toxischer Abfälle zu erzielen, und dadurch einen industriellen Beitrag bei der Entsorgung von toxischen Abfällen aus Industrie, Gewerbe, Kommunen und Spitälern zu leisten.

Wir sind auf den Goodwill, auf die Akzeptanz von Behörden und Bevölkerung angewiesen. Nur in der Gemeinschaft sind wir in der Lage, diese grossen Probleme der Gegenwart mit einer Technologie der Zukunft zu lösen. Es wäre auch für Muttenz als Industrie- und Wohnort von Bedeutung, bei der Lösung von Entsorgungsproblemen aus der Region einen entscheidenden Beitrag geleistet zu haben. Ihre bisherige Unterstützung verdanke ich sehr und versichere Sie, dass wir aus 75-jähriger Tradition heraus mit grösstem technischen und industriellen Verantwortungsbewusstsein das Hochtechnologieprojekt weiterführen.

Mitte 1990, ab Juni, werden wir Sie von den Behörden zu einer Besichtigung der Anlage einladen.

Ich möchte zum Schluss einen besonderen Dank an Sie, die Angehörigen der MGC-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter richten. Die vergangenen Jahre waren gekennzeichnet von Hektik, Beanspruchung und steigenden Anforderungen. Die kommenden Jahre werden kaum anders sein, weil viele Dinge in Bewegung sind, neue Gebiete mit Dynamik und Elan angegangen werden. Die hohen Leistungen können aber nur erbracht werden, wenn das Umfeld auch ausserhalb des Betriebes, zu Hause, stimmt. Ich weiss, dass Sie hier stark mithelfen und dafür danke ich Ihnen allen sehr.

Ich habe in den vergangenen Jahren Entscheide für das Unternehmen, für Sie treffen müssen, die mir mitunter schwergefallen sind. Zum Teil waren einzelne von Ihnen betroffen, fühlten sich benachteiligt und zurückversetzt. Jeden einzelnen Entscheid, zur Person, zur Sache, trage ich mit meinen Mitarbeitern mit Engagement und Verantwortung. Die starke Einbindung der Mitarbeiter bei Entscheidungsfindungen soll helfen, die Mitverantwortung am und im Unternehmen zu fördern.

Mit grossen Schritten eilen wir ins letzte Jahrzehnt dieses Jahrhunderts. EG 92, neue Technologien, politische Entpolarisierungen stehen an, Herausforderungen auch für MGC, für unser Unternehmen.

Im Jubiläumsjahr 1989 haben wir Weichen gestellt. Grosse, interessante Aufgaben stehen vor uns. Ich rufe Sie auf, mit Mut, Können und mit Ihrem ganzen Einsatz diese Herausforderung anzunehmen. Ich danke Ihnen allen für Ihre Mitarbeit und wünsche einen schönen, unvergesslichen Abend.

Muttenz, 4. November 1989

M.R. Fünfschilling

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

### Ein gefreuter Neubau in einem alten Dorfkern

Der Baslerbieter Heimatschutz teilt mit:

Es dürfte im allgemeinen zu wenig bekannt sein, daß sich der Heimatschutz nicht nur gegen das Niederreißen wertvoller Baudenkmäler, sondern ebenso sehr gegen einen falsch verstandenen «Heimatstil» zur Wehr setzt. Wo es sich um Neubauten in alten Dorf- oder Stadtkernen handelt, ist es unser Ziel, eine sachlich gehaltene Bauweise und eine harmonische Einordnung ins Ortsbild anzustreben. Daß dies selbst bei größeren Bauten durchaus möglich ist, zeigt in erfreulicher Weise ein Neubau im alten Dorfkern von Muttenz.

Der Allgemeine Consumverein beider Basel hat in dieser Hinsicht bei seinem nach Plänen von Architekt W. Röthlisberger errichteten Filialgebäude an der Hauptstraße in Muttenz beispielgebend gewirkt. Es ist erfreulich, wie ernsthaft sich hier die Bauherrschaft mit den historischen und ästhetischen Normen von Alt-Muttenz auseinandergesetzt hat. Sowohl in bezug auf die Kubus- und Dachform, als auch namentlich hinsichtlich der Gesamthöhe des Neubaus wurde auf das im allgemeinen noch harmonische Dorfbild Rücksicht genommen. Bemerkenswert ist vor allem, daß der Baukörper unterteilt und gestaffelt und der rechte Teil sogar ein Geschoß niedriger ausgeführt wurde.

Muttenzer Anzeiger

3.2.1956

Der Vorstand des B. u. A. hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, dem ACV für diesen gefreuten Neubau Dank und Anerkennung auszusprechen . . . . .

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

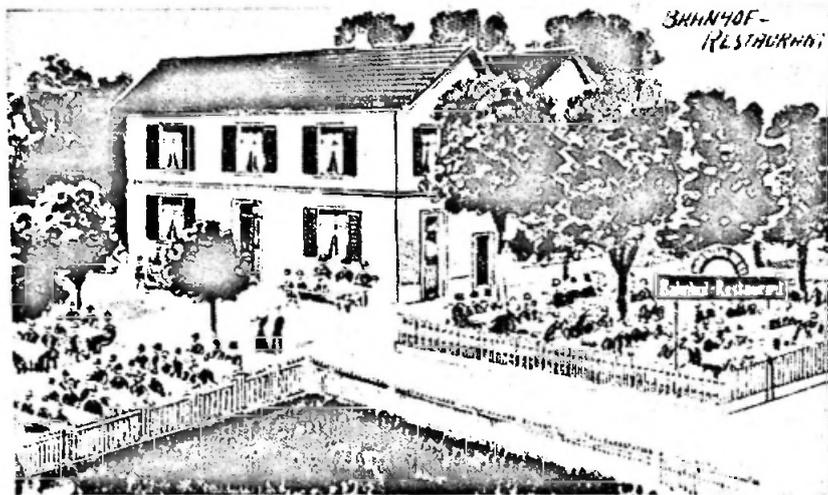
# Vorgestern, gestern und heute

→ 53.0030  
53.0043  
53.0040

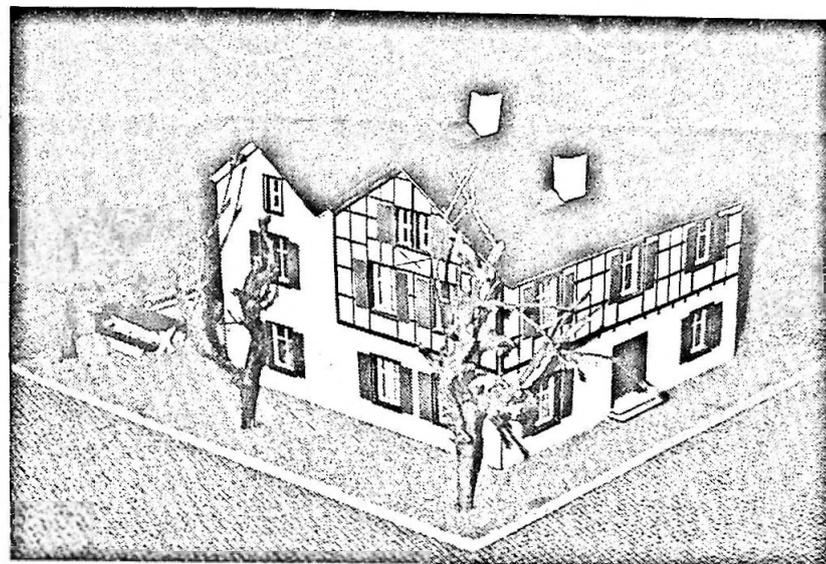
21

WA

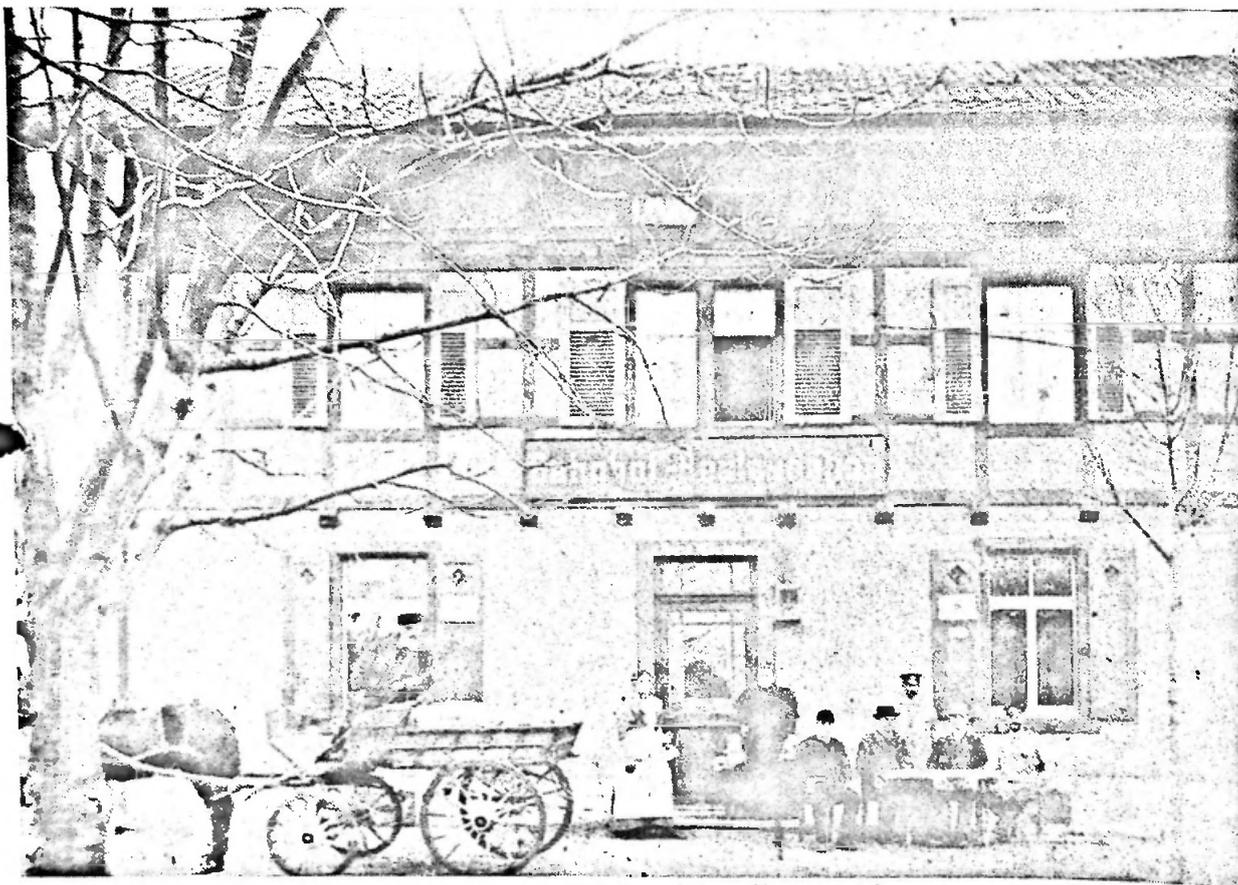
23.7.1993



Das Muttener «Bahnhof-Restaurant» auf einer Ansichtskarte vor dem Jahr 1900. Es lag noch ziemlich einsam unweit der Bahnstation, denn nördlich der heutigen Prattler- und St.-Jakob-Strasse gab es damals nur einige wenige Wohnhäuser. War es — gemessen an den vielen Gästen im Garten — ein beliebtes Ausflugsziel? Oder wollte man die Beliebtheit der Gastwirtschaft zeigen? — Aus der Bildersammlung des Ortsmuseums.



So haben das «Bahnhöfli» noch viele Muttener gekannt. Die Gartenwirtschaft ist bescheidener geworden. Einer der Wirte hiess Gradi, und darum war es beim Bahnhof unten auch 1 Grad wärmer oder kälter als im Dorf. — Modell von Dominik Waldvogel im Ortsmuseum.



Diese Foto zeigt die «Bahnhof-Restoration» ums Jahr 1900. Der Wirt hiess — wie über der Türe zu lesen ist — Hans Wächter. Rechts von der Türe hat eine Petrollampe die Hausmauer geschwärzt. Elektrisches Licht gab es erst 1905. Der bärtige Mann auf dem Wagen ist Robert Leupin.



Heute wird die Umgebung der SBB-Station durch dieses Geschäftshochhaus dominiert. Nicht mehr im «Bahnhöfli» trinkt man das Feierabendbier, sondern im «Nelson Pub». Ob es das «schäusslichste» Haus in Muttensz ist, wie man von Kritikern hört? — Foto: Karl Bischoff.

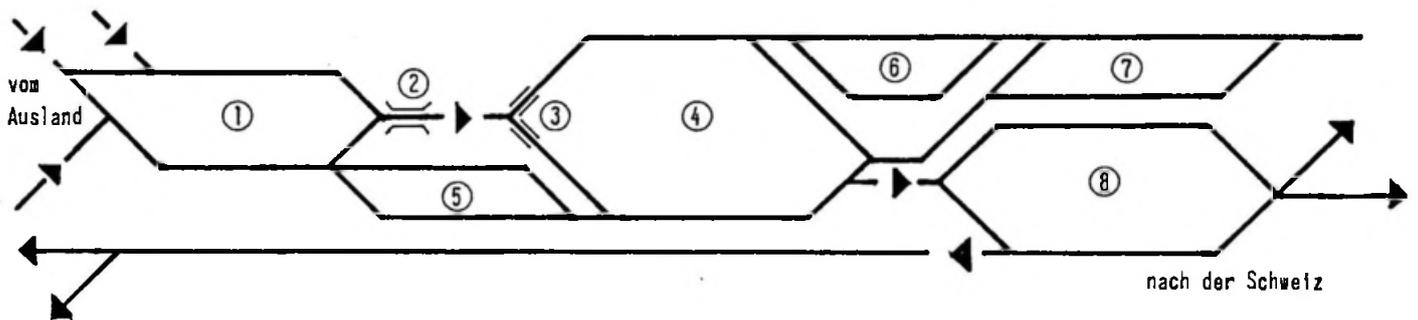
# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Anlage I

Verarbeiten des Wagenladungsverkehrs Nord - Süd. Zusammenstellen von Güterzügen nach den Anschlusslinien und den übrigen schweizerischen Rangier- und Grenzbahnhöfen.

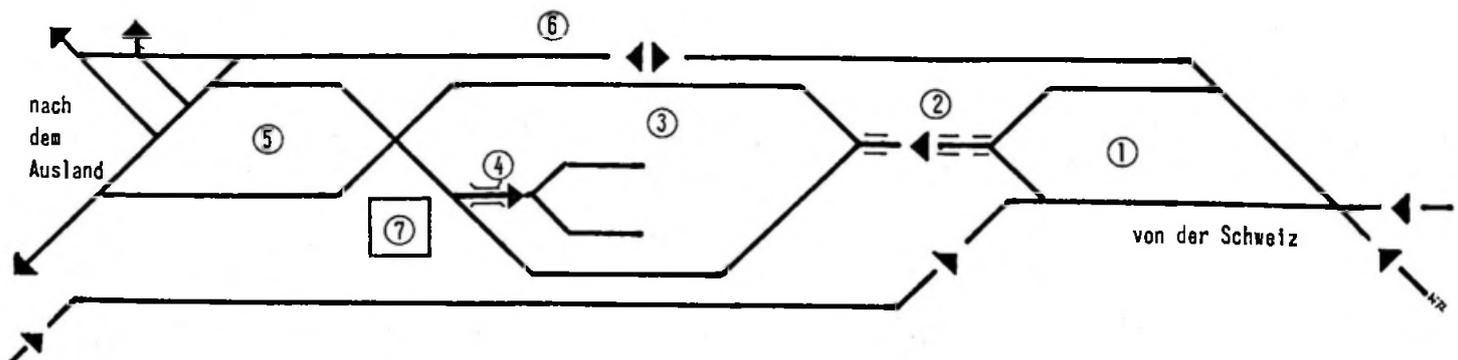
- ① Einfahrgruppe 11 Gleise. Technische Untersuchung und Zollkontrolle der Züge aus Frankreich. Schriftenkontrolle, Anschreiben der Güterwagen (Etiketten), Entkuppeln und Rangierzettel ausfertigen.
- ② Ablaufberg 50 ‰ Gefälle. Durchschnittliche Werktagsleistung ca. 2800 Wagen, Höchstleistung bisher 3400 Wagen.
- ③ Talbremsen Hydraulisch gesteuerte Bremsbrücken mit mechanischer Wirkung.
- ④ Richtungsgruppe 42 Gleise. Teilweise vollautomatische elektrische Gleisbremsen mit magnetischer Wirkung. Zusammenkuppeln der Wagen zu ganzen Zügen nach der gleichen Abgangsrichtung.
- ⑤ Zollrampe Einfuhrverzollungen
- ⑥ Wagenreparaturanlage SBB und SNCF, 4 Hallengleise.
- ⑦ Stationsgruppe Feinrangierung der Mehrgruppenzüge. Gefälleanlage, Schwerkraftbetrieb.
- ⑧ Ausfahrgruppe 9 Gleise. Bereitstellen der Abgangszüge, technische Untersuchung und Bremsprobe, Zuglok beistellen.

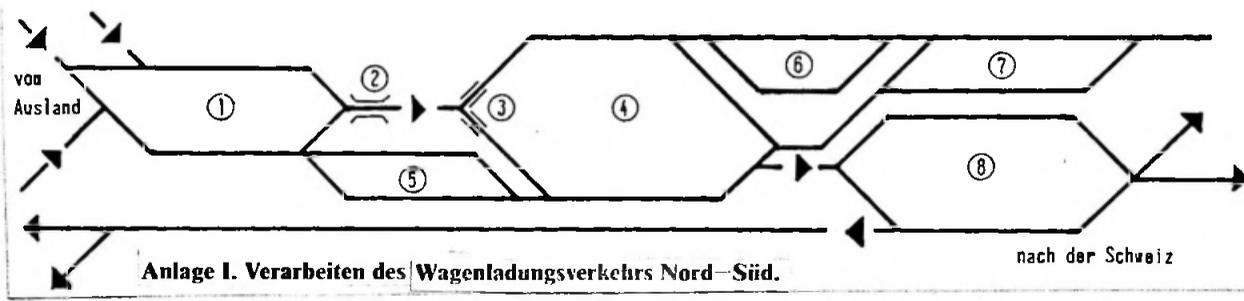
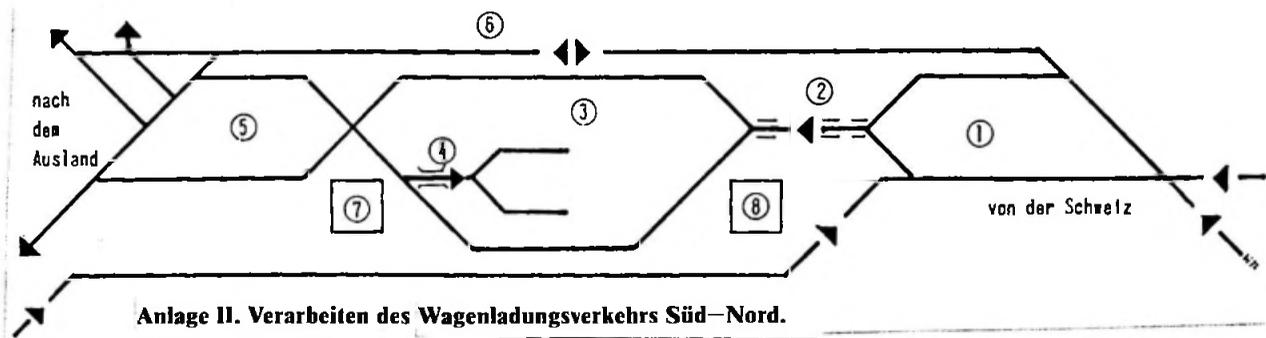


## Anlage II

Verarbeiten des Wagenladungsverkehrs Süd - Nord. Zusammenstellen von Güterzügen nach den Rheinhäfen und dem Ausland. Bis zum Vollausbau der Anlage II wird der Verkehrsstrom Süd - Nord in der Rangieranlage des Güterbahnhofes Wolf in Basel verarbeitet.

- ① Einfahrgruppe 11 Gleise. Gefälleanlage, Schwerkraftbetrieb. Hydraulische Rückhaltebremsen.
- ② Ablaufzone Entspricht der Funktion des Ablaufberges. 3 vollautomatische hydraulische Bremsstaffeln.
- ③ Richtungsgruppe 32 Gleise. Vollautomatische elektrische Gleisbremsen mit magnetischer Wirkung.
- ④ Hilfsablaufberg 8 Gleise der Richtungsgruppe angeschlossen. Feinrangierung der Mehrgruppenzüge.
- ⑤ Ausfahrgruppe 11 Gleise
- ⑥ Umfahrungslinie Nord Beide Richtungen signalmässiger Zugverkehr.
- ⑦ Zentralstellwerk West Inbetriebnahme 1973. Regelung des Rangierbetriebes in der Formationszone der Anlage II und des Zugverkehrs auf der Westseite beider Anlagen.





# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# 40 Jahre Florin AG in Muttenz

Von bescheidenen Anfängen zu nationaler Bedeutung

Am Morgen Samstag steigt im Mittenz eine grosse Geburtstagsparty. Anlass zu diesem Fest bildet das vierzigjährige Bestehen der Öl- und Fettwerke Florin in Muttenz, verbunden mit dem 80. Geburtstag des Gründers und Seniorchef Laurenz Florin.

An einer Pressekonferenz orientierte Rolf Florin über die Entwicklung des von seinem Vater gegründeten Unternehmens, über das Fabrikationsprogramm und die Verarbeitungskapazitäten, über die Herkunft der Rohstoffe, über den Beitrag der Florin AG zur Landesversorgung, und streifte auch einige Fragen betreffend Verwertung von inländischem Raps und die Grenzabgaben auf importierten Rohstoffen.

## Vom Thurgau nach Muttenz

Bereits im Jahre 1931 übernahm Laurenz Florin in Märwil/TG eine alte Futtermittelmühle, die er bald durch einen Neubau vergrösserte. Nach dem Krieg erkannte der junge Unternehmer, dass er seinen Betrieb verkehrsgünstiger legen musste. Er verkaufte seinen Besitz in Märwil und erwarb an der Hofackerstrasse in Muttenz ein Areal, auf welchem 1945/46 eine für die Verarbeitung von Leinsaat konzipierte Ölmühle und Mios für Ölsaaten entstanden.

1948 erarbeiteten sechs Mitarbeiter einen Umsatz von 1,9 Millionen Franken. Heute beschäftigt die Florin AG 93 Mitarbeiter in Produktion, Labor, Technik sowie Administration und Verkauf. Mit einem jährlichen Warenausstoss von 450 Tonnen und einem Umsatz von 115 Millionen Franken zählt Florin zu den zehn grössten Baselbieter Industrieunternehmen.

Am 1. Oktober 1948 wurde die Einzelirma Laurenz Florin in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Gesellschaftsform einer Familien-AG hat wohl entscheidend zum Erfolg des Unternehmens beigetragen. Der erarbeitete Gewinn wird zur Finanzierung der bedeutenden Investitionen eingesetzt. Da die Expansion stets mit dem nötigen Augenmass erfolgte, konnten auch Rückschläge verkraftet werden, wie beispielsweise am 8. Oktober 1950 als die beiden obersten Stockwerke der Ölmühle einer Feuersbrunst zum Opfer fielen und vollständig ausbrannten. Ein Jahr später waren die Brandschäden behoben.

## Von technischen zu Speiseölen

Anfänglich beschränkte sich die Produktion auf rohe technische Öle. Nach dem Bau eines Fabrikationsgebäudes konnte 1952 mit der Herstellung von veredelten technischen Ölen mit einer Chargengrösse von 2500 Litern begonnen werden. 1954 ging die Produktion technischer Öle zu Ende: mit dem Einbau von Dämpfern waren die Voraussetzungen zur Raffination von Speiseöl geschaffen.

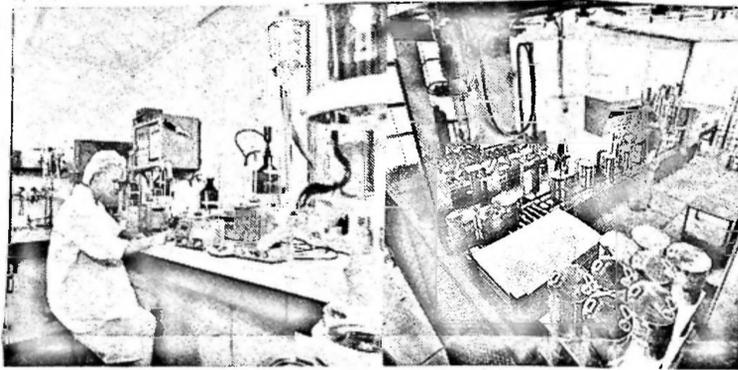
## Etappen

Auf dieser Grundlage konnte aufgebaut werden: 1957 wurde ein erster, 1964 ein zweiter Grundwasserbrunnen für die

Eigenversorgung mit Kühlwasser gebohrt. 1959 erfolgte die Inbetriebnahme des Raffinationsneubaus mit Chargen von 30000 Litern. Gleichzeitig wurden die Tankanlagen fortlaufend ausgebaut bis zur heutigen Kapazität von rund 9 Millionen Liter auf dem Werkareal und 11 Millionen Liter im Rheinhafen Au. Das Tanklager und die Umschlagstelle im Auhafen wurden 1971 erstellt; dort können die Rheinschiffe aus Rotterdam schnell und rationell gelöst werden. Dazu kommt noch ein vierteliger Lagerbunker für Ölsaaten mit einem Fassungsvermögen von 1680 Tonnen im Rheinhafen Kleinhüningen (erbaut 1968).

Ab 1964 standen die weitgehend automatisierte Flaschen- und Kannenabfüllanlage sowie die eigene Trafostation unter Tag betriebsbereit.

Seit 1967 werden im eigenen Labor sämtliche Rohstoffeingänge und Fabrikationskontrollen durchgeführt. In der Versuchsbackstube erfolgt die Prüfung der Produkte auf Verarbeitbarkeit, Verhalten in Backofen, Friteuse oder Pfanne. Dadurch können der Kundenschaft «Öle und Fette nach Mass» für die Verwendung in Gastronomie, Bäckereien-Konditoreien, Confisereien, Biscuits-, Schokolade-, Glace- und Suppenindustrien angeboten werden. Das Sortiment umfasst weiter Spezialfette für die Pharma-, Kosmetik- und Futtermittelindustrie.



Qualitätskontrolle im Labor.

Kannenabfüllanlage für Speiseöl.

Durch die 1969 in Betrieb genommene Hydrierungsanlage kann Öl zu Fett umgewandelt werden, was eine Diversifikation der Produktion erlaubte. 1976 folgte dann im Zuge des natürlichen Entwicklungsprozesses die Inbetriebnahme einer Fett- und Margarinefabrik. Vier Jahre später wurde für eine Million Franken eine Fraktionierungsanlage eingerichtet, mit welcher die Fette in ihre flüssigen und festen Komponenten getrennt werden.

## Schutz der Umwelt

Bereits vor über zehn Jahren wurde mit einem Kostenaufwand von 1,5 Millionen Franken eine betriebsinterne Kläranlage erstellt, obschon sich das anfallende Abwasser zu 90% aus unverschmutztem Kühlwasser, das direkt der Birs zugeführt werden kann, und nur zu 10% aus Schmutzwasser mit aus-

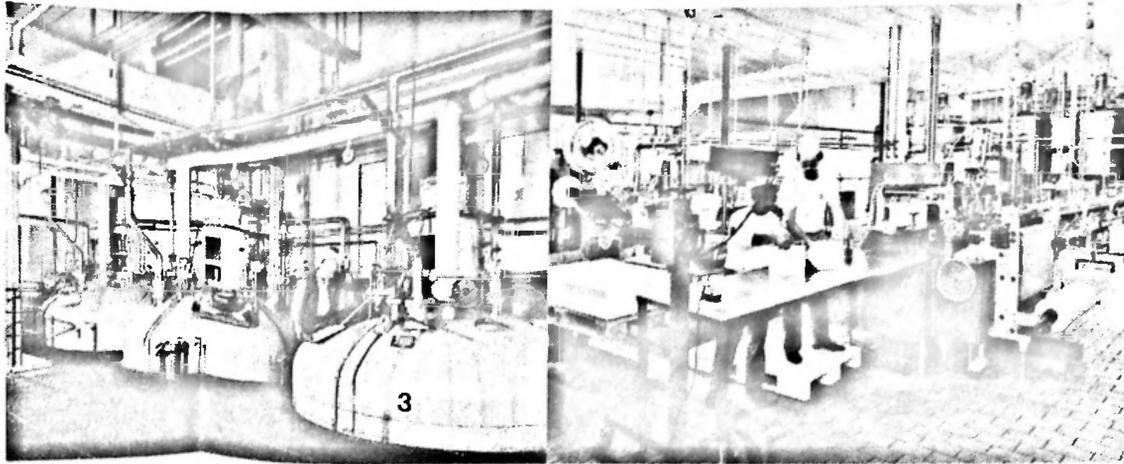
schliesslich organischen Stoffen zusammensetzt. 1982/83 wurde das Raffinationsgebäude aufgestockt und zuoberst für 8 Millionen Franken eine moderne Energiezentrale eingerichtet. Zusammen mit dem 79 Meter hohen Hochkamin ist diese Anlage umwelttechnisch und verbrauchsmässig das Modernste, das auf dem Markt zu finden ist und entspricht den schärfsten Vorschriften im Umweltschutz.

Als weiterer Beitrag zum Schutz der Umwelt darf der vor dem Abschluss stehende Abwärmelieferungsvertrag mit den beiden Basler Kantonen bezeichnet werden. Die Florin AG gibt gratis das 20 Grad warme Kühlwasser ab, das in die Heizzentrale der Ingenieurschule

gepumpt wird. Mittels Wärmepumpen wird dort die Wärme dem Wasser entzogen, das abgekühlte Wasser geht im Kreislauf wieder in die Florin AG zurück. Dadurch können jährlich ca. 800 bis 1000 Tonnen Heizöl eingespart werden. Die Regierungen und die Parlamente der beiden Kantone werden voraussichtlich noch in diesem Jahr über dieses Projekt entscheiden.

## Verarbeitete Rohstoffe

Seit 1961 wird bei Florin in der Ölmühle inländischer Raps verarbeitet. Raps, mit einem Ölgehalt von 42%, ist das einzige Speiseöl aus dem eigenen Land. Die Selbstversorgung der Schweiz mit pflanzlichen Ölen und Fetten beträgt nur etwa 14 Prozent. Auf der vom Bundesrat bewilligten Anbaufläche von 13000 ha werden ca. 40000 Tonnen



Speiseölraffinerie.

Fett- und Margarinefabrikation.

Rapskörner geerntet. Importiert werden Sojabohnen (Ölgehalt ca. 19%) aus den USA, Brasilien und Paraguay, Erdnusskerne (45% Ölgehalt) aus den USA, Senegal und Gambia, sowie Sonnenblumenkerne (42% Ölgehalt) aus Kanada, Argentinien und Ungarn. In der Raffinerie verarbeitet werden neben Sojaöl und Rapsöl aus eigener Produktion Erdnussöl aus Brasilien, Argentinien und China, Sonnenblumenöl aus Russland, Ungarn, Argentinien und USA, Palmöl und Palmkernöl aus Malaysia und Indonesien, Kokosfett aus den Philippinen, Indonesien und Sri Lanka, sowie inländisches Rinder- und Schweinefett.

Die Verarbeitungskapazitäten der Florin AG pro Tag:  
Ölmühle: 75 Tonne Ölsaaten  
Raffinerie: 150 Tonne Öle und Fette

Abfüllstation: 60 Tonne Speiseöl  
Fettfabrik: 40 Tonne Speisefett und Margarine.

## Ausblick

Im Einklang mit der seit 40 Jahren praktizierten Geschäftsphilosophie soll die Florin AG im Rahmen ihres Tätigkeitsbereiches natürlich, langsam und sinnvoll entwickeln und wachsen. Die Produktionsanlagen sollen auf dem neusten Stand der Technik gehalten werden um den gesamtschweizerischen Marktanteil von etwa 26 Prozent zu erhalten. Die Florin AG will auch weiterhin die Nummer zwei der Branche bleiben. Als nächste grössere Investition wird der Bau eines Verwaltungsgebäudes mit neuen Labors und Autoeinstellhalle geplant.

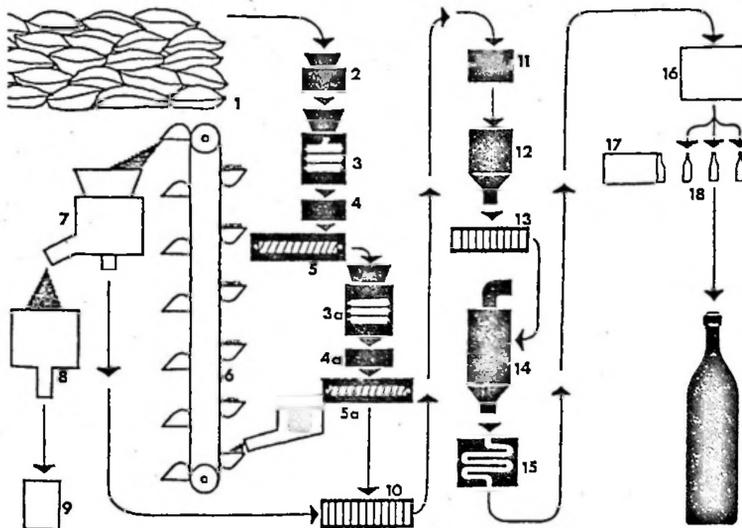
## Der Staat sitzt am Tisch

Wenn Familie Schweizer in irgendeiner Form einen Liter Speiseöl konsumiert, isst der Staat als ungebeter Gast kräftig mit. Und er langt hemmungslos, um

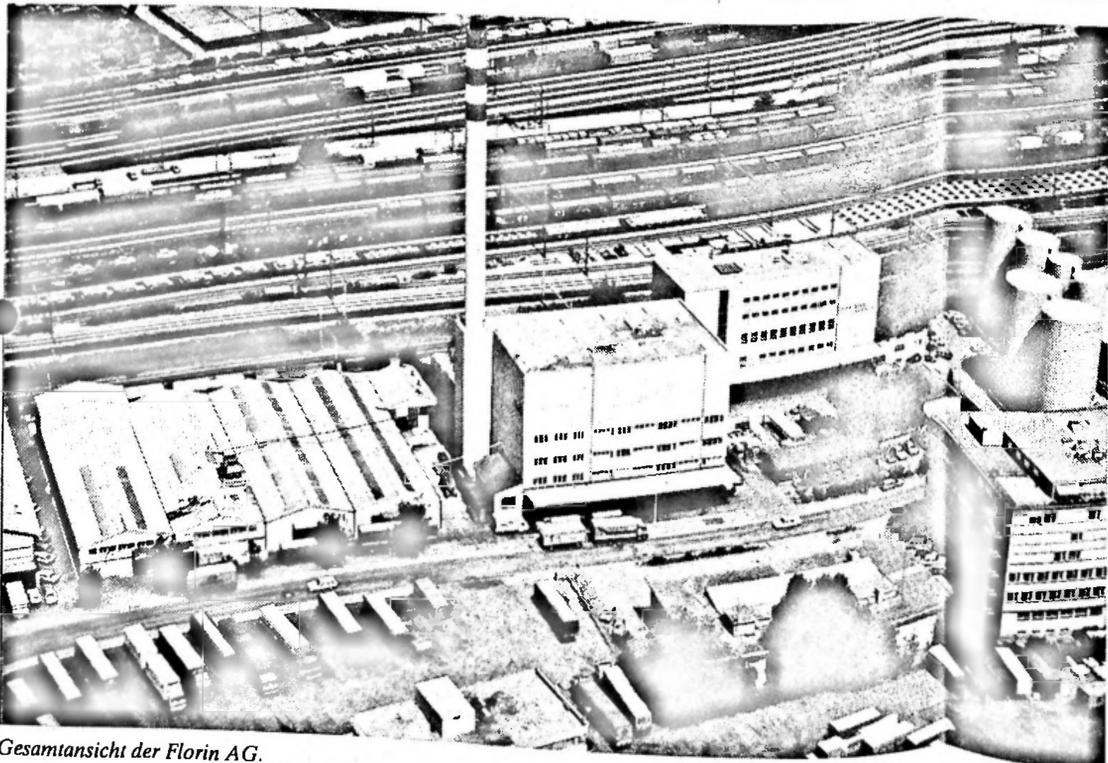
nicht zu sagen schamlos zu, schlägt er sich doch - wertmässig gesehen - 63,1% des Quantums in den eigenen Bauch. Rolf Florin gab den staunenden Pressevertretern hierzu einige Zahlen:

Rohstoffpreise	Preis per 100 Liter	in % vom Total
Einstandspreis für Sonnenblumenöl raffiniert, lose, unverzollt, Ölwerk, inkl. Produktion	Fr. 85.-	21,6
Grenzabgaben für Raffinat per 100 kg		
Zoll und Gebühren	Fr. 12.40	
Preiszuschlag für Öle- und Fette (total ca. 140 Mio. Fr. pro Jahr z. G. der Milchkasse)	Fr. 204.90	
Garantiefond z. G. Pflichtlagerhaltung	Fr. 27.70	
	Fr. 245.-	
10% Tarazuschlag	Fr. 24.50	
Totale Grenzabgaben per 100 kg brutto x 920 g auf Liter	Fr. 269.50	
	Fr. 248.-	63,1
Abfüllstation		
Abfüllen in PET-Flaschen, Kartons usw.	Fr. 60.-	15,3
VP verzollt per 100 Liter verpackt	Fr. 393.-	100

## Die Herstellung von Öl



- 1 Saatenspeicher
- 2 Reinigungsanlage
- 3 Saatenzerkleinerung
- 4 Wärmepfanne
- 5 Schneckenpresse
- 3a Pressrückstandzerkleinerung
- 4a Wärmepfanne
- 5a Schneckenpresse
- 6 Förderband zur Extraktion
- 7 Extraktionsanlage
- 8 Schrotmühle
- 9 Viehfutter
- 10 Filterpresse
- 11 Rohöltank
- 12 Neutralisationsanlage
- 13 Filterpresse
- 14 Desodorisation
- 15 Abkühlung
- 16 Vorrattank
- 17 Flaschenreinigung/Flaschenkontrolle
- 18 Flaschenabfüllerei



Gesamtansicht der Florin AG.

Fotos: Zimmer-Fototeam Basel)

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Bäuerlicher Alltag in Wort und Bild

Ein Inventar der Umgangssprache aus der Mitte unseres Jahrhunderts

s. Im neuen «Sprachatlas der deutschen Schweiz» geht es um den bäuerlichen Alltag und seine Sprache in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts, um das Wortgut im Umfeld der Häuser, Ställe, Scheunen, Möbel, Geräte und des Werkzeugs. Wozu dienen und dienen sie? Wie sehen sie aus? Wie werden sie in den verschiedenen Dialekten bezeichnet? Es ist die 7. Lieferung der auf acht Bände berechneten Reihe des «Sprachatlasses». 210 grossformatige Karten auf 279 Seiten mit 550 Abbildungen versuchen das in den vierziger und fünfziger Jahren in gegen 600 Ortschaften gesammelte Material um Haus und Hof darzustellen. Wort- und Sachgeographie, Sach- und Volkskunde greifen ineinander über und lassen ein faszinierendes Bild des Reichtums unserer Mundarten entstehen.

## Synchrone Wort- und Sachgeographie

Im ersten Kapitel setzen sich die Bearbeiter des Atlases mit den in Haus und Hof verwendeten Gefässen auseinander. Weil sie von ihrer Grösse und Beschaffenheit her, in den Formen und in der Tragart sowie in bezug auf ihre Verwendung so verschieden sind, begnügte sich die Redaktion des Atlases nicht damit, die Bezeichnungen einfach auf Wortkarten zu übertragen; vielmehr wurden die Gefässe (Melk-, Kälbertränk- und Transportgefässe, Wasserbehälter, Aufrahm- und Schöpfgefässe, Butterfässer, Wetzsteinbehälter und Körbe aller Art, nach bestimmten Merkmalen typisiert, auf einer zweiten Karte festgehalten und mit Hilfe präziser Strichzeichnungen illustriert. Ausführliche Begleittexte enthalten Erklärungen der aufgesuchten Gewährsleute über die Herkunft, den Nutzen und die Zweckmässigkeit der zahlreichen Geräte und Werkzeuge. Dieses Vorgehen der Redaktion führte zu einer eigentlichen Typologie der aufbereiteten Wörter und Sachen und vermittelt den Leserinnen und Lesern einen überraschenden Überblick.

## Ein Stück bäuerlicher Kulturgeschichte

Die Bezeichnungen der in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts verwendeten Melkgefässe werden anhand der Sachtypen-Karten und Zeichnungen veranschaulicht, und zwar sowohl die älteren, noch aus Holz hergestellten als auch die jüngeren, bereits aus Metall fabrizierten Gefässe. Dadurch gewinnt die von der Redaktion angestrebte Wort-Sach-Geographie eine historische Dimension und wird ein Stück bäuerlicher Kulturgeschichte. Im Gegensatz zu den formschönen und variantenreichen Melkgefässen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, sind die heutigen Melkmaschinen überall gleich. Damit haben sich Leserinnen und Leser abzufinden. An diesem Beispiel wird aber eine in den fünfziger Jahren erfolgte Ablösung einer jahrhundertealten Tradition deutlich, die in ihrem ganzen Ausmass wohl erst in einigen Jahren voll erkannt wird.

## Häusliche Tätigkeiten

Im zweiten Kapitel des Atlases wenden sich die Bearbeiter der Wortgeographie und Sachkunde der Hausarbeit zu. Die Karten tragen Überschriften

wie Hosen flicken, Knopf annähen, Brot backen, waschen mit Aschenlauge, Wäscheklammern, Reinigen und so weiter. Am Beispiel des Brotbackens sei auf den ungewöhnlichen Reichtum an detaillierten Informationen des Werkes hingewiesen: Da wird zunächst der genaue Arbeitsablauf des Brotbackens im bäuerlichen Haushalt festgehalten und anschliessend auf die Zubereitung des Teigs, das Ausformen der Brotlaibe bis hin zu den Teigrestbrötchen der Kinder und zum Ofenbesen eingegangen. Insgesamt beansprucht das Brotbacken nicht weniger als 16 Karten.

## Häuser aus allen Landesgegenden

Darauf folgen die Darstellungen der Bauernhäuser in den verschiedenen Landesgegenden, ihrer Räumlichkeiten und Einrichtungen, vom Kochherd bis zum Ofen und zum «Chriesi-Maa» oder Kirschkernsäcklein, sowie das Inventar des Küchengeräts. Man erfährt unter anderem, dass die Gewährsleute seinerzeit nach dem Ausdruck für «sich bücken» bei einer niedrigen Tür gefragt wurden. Die Antworten lauteten: bucke, tücke, tucke, tücke, chrümme, puggele, aapehaa, iinhaan, niederha und abehäbe; sie zeigen, dass man damals mit zu niedrigen Türen und hohen Schwellen noch durchaus vertraut war.

Im letzten Kapitel geht es um die landwirtschaftlichen Gebäulichkeiten, um die Ställe, Scheunen, Vorrats- und Getreidespeicher und Heuschuber, um die Einfahrten und Heuaufzüge in der Tenne, die Futterraufen, Futtertröge und Heulöcher, durch die man früher das Heu vom Stock in den Stall hinuntergleiten liess.

## Ökonomiegebäude

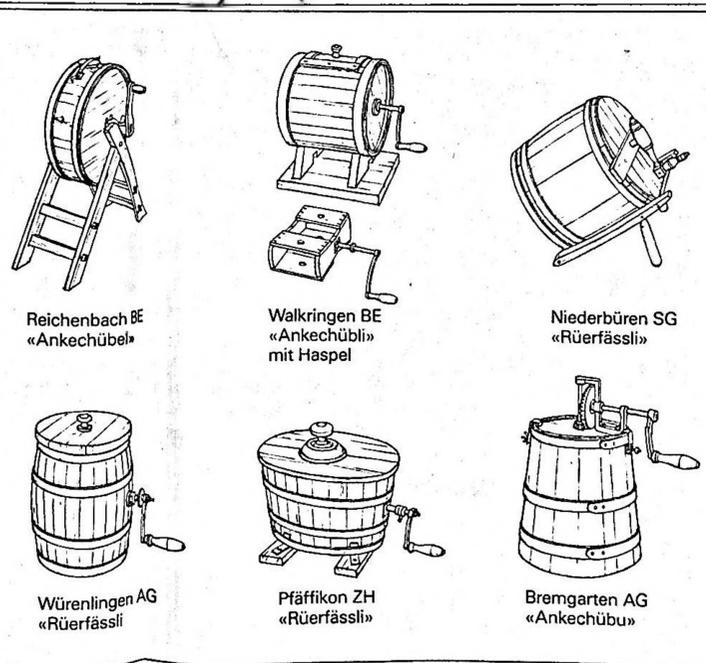
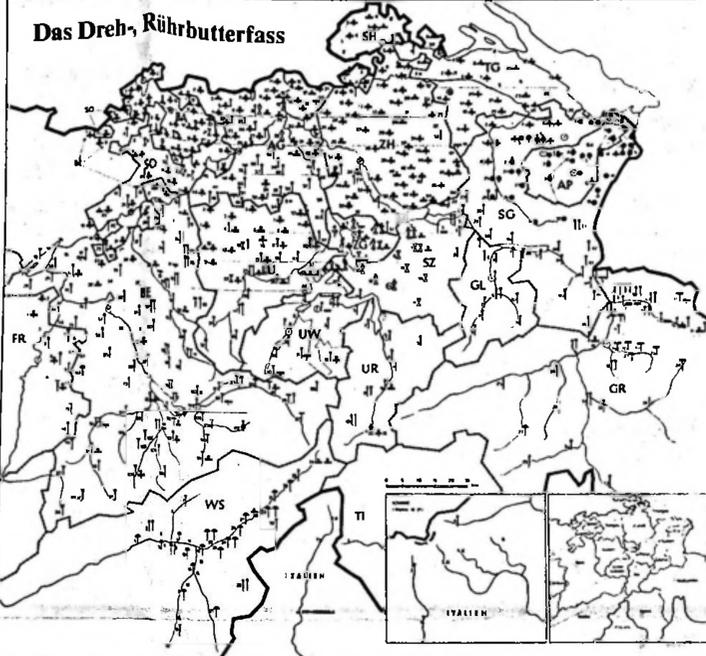
Die Bauernhäuser werden im Sprachatlas unter mehreren Aspekten dargestellt: Zuerst vermitteln Sachtypen-Karten eine Übersicht über die verschiedenen traditionellen Bauernhaustypen, hierauf werden aus zwölf Regionen je vier typische Häuser anhand von Fotos, Grund- und Aufrissen und durch eine Liste der Räume und deren lokale Bezeichnungen vorgestellt. Die Wortkarten erinnern an die zum Teil sehr alten Wörter für die einzelnen Räume und ihre frühere Verwendung. Den Abschluss bilden Ausführungen zu den Alpgebäuden und den landwirtschaftlichen Nebengebäuden, zu den Maiensässhütten, Weid- und Ziegenställen. Bei den Häusern und Wirtschaftsgebäuden, bei den Einrichtungen und Möbeln, die alle durch Wortkarten, viele Zeichnungen und weiterführende Texte erfasst sind, ergeben sich immer wieder überraschende Aufschlüsse über die geschichtliche Entwicklung unseres kleinräumigen Landes.

Wie in den früheren Bänden des Sprachatlases, so treten auch im neuen Band die Verflechtungen der schweizerischen Wort- und Kulturlandschaften in einzigartiger und beglückender Weise hervor. Ein dreifaches Register schliesst das von Rudolf Trüb mit grosser Umsicht geleitete Unternehmen ab.

Sprachatlas der deutschen Schweiz, Band 7: Haus und Hof. Francke Verlag, 4011 Basel. 178 Fr.



Bauernhaus im Emmental. Foto: Walter Studer.



Der «Sprachatlas der deutschen Schweiz» ist ein Atlas der schweizerdeutschen Dialekte. Er liefert einen gültigen Querschnitt durch den Lautstand, den Formenbestand und den Wortschatz sowie, damit verbunden, durch die bäuerliche Sachkultur der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts. Das von 1939 bis 1958 in etwa 600 Ortschaften erhobene Wortgut wird von den Bearbeitern des Sprachatlases in grossformatige, wortgeographische Karten umgesetzt und ausführlich erläutert. Strichzeichnungen stellen die verbreiteten Sachtypen vor. Unsere Abbildungen zeigen die stark verkleinerten Karten über das Dreh- und Rührbutterfass.

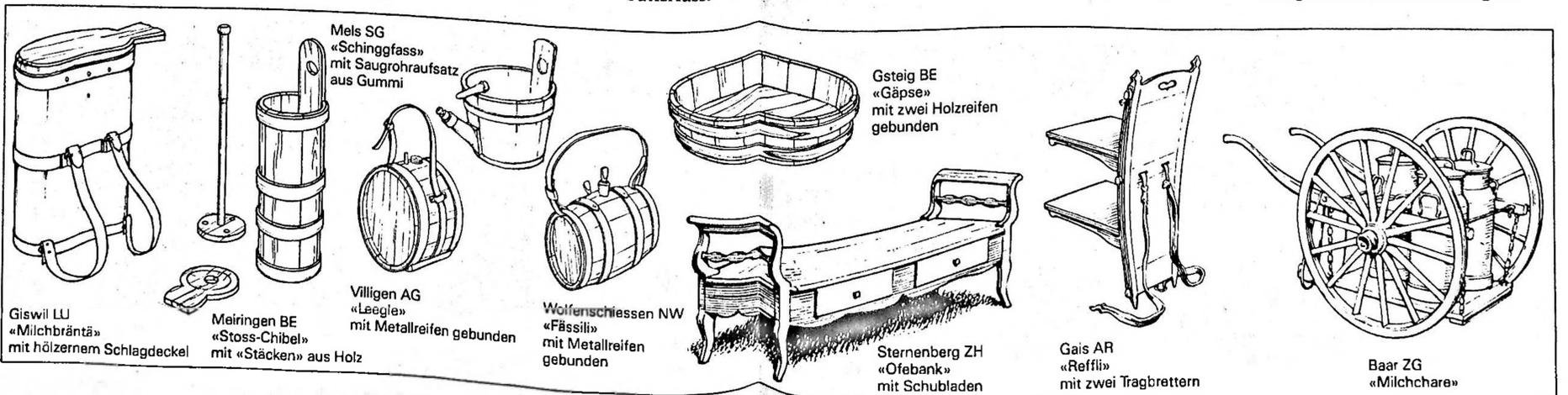
## Schatzkammer der Sprach- und Sachkultur

Der «Sprachatlas der deutschen Schweiz», das grosse Kartenwerk der schweizerdeutschen Mundarten, erscheint seit 1962 und hat es auf 170 Seiten oder mehr als 1300 Karten gebracht. Er spiegelt die Vielfalt der schweizerdeutschen Dialekte und der bäuerlichen Sachkultur in der Mitte unseres Jahrhunderts aufgrund einer in den vierziger und fünfziger Jahren in 600 Ortschaften durchgeführten Befragung.

Die Kartenbände 1 bis 3 befassen sich mit der Laut- und Formengeographie. Band 4 hält die Begriffe um den menschlichen Körper, die körperlichen und seelischen Ausserungen sowie die verwandtschaftlichen Beziehungen fest. Die Bände 5 und 6 enthalten Begriffe und Wörter um die Gestirne und die Zeit, die Witterung, den Boden, die Pflanzen, die Beeren, das Obst und Gemüse sowie um die freilebenden Tiere.

Der neue, im Francke Verlag in Basel erschienene 7. Kartenband umfasst das Thema «Haus und Hof». Mit letzter Sorgfalt setzen die Bearbeiter des Sprachatlases das vorhandene Wortgut in 210 Karten um und ergänzen das Ganze mit 550 Abbildungen und ausführlichen Legenden. Da werden Gefässe und Traggeräte, Möbel und Einrichtungsgegenstände, Häuser und landwirtschaftliche Ökonomiegebäude und zahllose Arbeitsabläufe beschrieben. Wie tränkte man in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts das Vieh? Wie transportierte man die Milch in die Käserei? Wie wurden die auf dem Feld Arbeitenden gepflegt? Wer weiss noch wie vor fünfzig Jahren Brot gebacken, Butter hergestellt oder mit Aschenlauge gewaschen wurde? Der letzte, noch ausstehende Band des eindrucksvollen Werkes wird den Haustieren vorbehalten sein.

Obschon der Sprachatlas in erster Linie ein Arbeitsinstrument der Dialektologie ist und infolgedessen den Ansprüchen der Sprachwissenschaftler zu genügen hat, ist er auch für an Fragen der bäuerlichen Sachkultur und Sprache interessierte Nichtfachleute eine wahre Schatzkammer. Die einzige Voraussetzung ist, dass Leserinnen und Leser die erforderliche Neugierde und Zeit aufbringen.



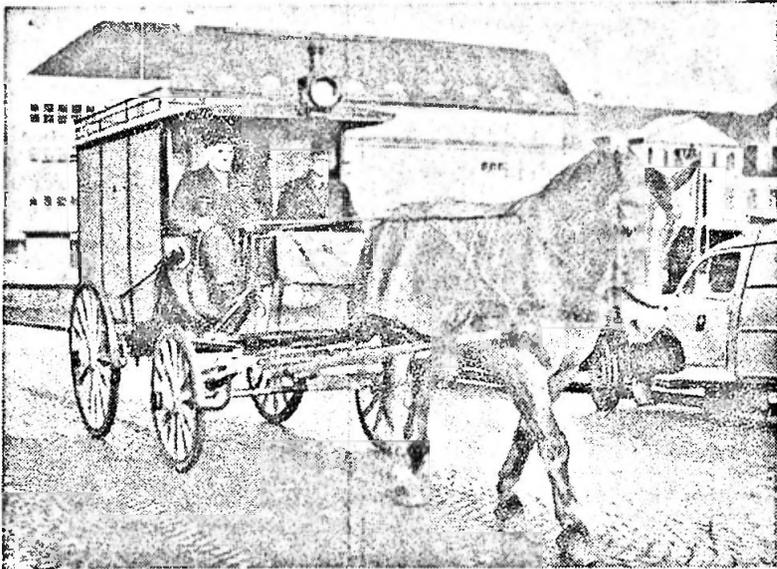
# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

25.2.1955

Basler Nachrichten

## Abschied von der Rösslipost



In den Morgenstunden des morgigen Samstags werden zum letztenmal die von Pferden gezogenen, hochradrigen gelben Postwagen, beladen mit Paketen, aus dem Tor des Postamts Basel 2 ihren verschiedenen Quartieren entgegenfahren. War schon vor ein paar Jahren die Rösslipost im Zentrum der Stadt von motorisierten Vehikeln abgelöst worden, so verschwindet nun mit den verbliebenen Wagen ein weiteres Stück Romantik endgültig aus den Basler Strassen.

Wenn wir bei dieser Gelegenheit den Blick kurz zurückwerfen auf die Entwicklung der Paketzustellung in unserer Stadt, dann finden wir, dass die Abgabe an der Haustür gar noch nicht allzulange zu den selbstverständlichen Annehmlichkeiten gehört. 1854 begann ein Jos. Meyer mit seinem Zweispänner eine Messagerie, die vor allem den Transport von Stückgütern zwischen der Badischen- und der Centralbahn liente. 1866 übernahm H. Imhoff den Betrieb, richtete an der Solothurnerstrasse eine Fuhrhalterei ein und baute die Kurierdienste zur Hauptpost aus. Das Unternehmen ist übrigens seither im Besitz der Familie Imhoff geblieben und hat bis heute die Pferde der Rösslipost beherbergt. Regelmässige Hauslieferung, das heisst, Zustellung direkt an den Adressaten, erfolgte ab 1875, und 1908 befanden sich zu diesem Zweck bereits 26 Fourgons im Einsatz. 1922 wurde die Paketverteilung versuchsweise und seither in zunehmendem Masse definitiv motorisiert; aber noch 1939 umfuhren 22 Pferdepostwagen durch die Stadt. Von 1941 bis 1945 waren es sogar wieder 27 Fourgons, doch war dieser Aufschwung einzig dem kriegsbedingten Mangel an Benzin zuzuschreiben; denn schon 1952 ging der Bestand auf zehn gelbe Wagen und elf Pferde zurück. Dabei ist es, von unbedeutenden Mehreinsätzen zur Weihnachtsstosszeit abgesehen, bis heute geblieben — und nun wird es für immer vorbei sein: Pferde, Geschirr und Wagen werden verkauft, die Post wird die Postillione als Mitfahrer auf Autos einsetzen oder anderweitig beschäftigen, und kein vertrautes Pferdegepäckel wird mehr die willkommene Paketpost anzeigen. Damit ist auch der letzte romantische Schimmer von «Trara, die Post ist da!» ausgewischt und verjungen...

Als Dienstältester unter den zehn verbliebenen Rösslipöstlern hat uns E. Handschin ein wenig aus dem Alltag der letzten Basler Postillione erzählt. Als er 1925 die Absicht äusserte, sich als «Rössler» bei der Post zu melden, wurde ihm...

Peter Merian-Brücke zur Post geführt, wo der Faktor inzwischen den Wagen vorbereitet hatte. Oft genug ging die Vormittagstour bis nach ein Uhr; um drei Uhr aber ging es schon wieder auf die zweite Runde, die bis in den Abend dauern konnte. Hatten früher die Postillione nur für das Pferd zu sorgen gehabt und folglich immer bei ihm bleiben müssen, während der Faktor allein die Pakete vertrug, so wurde ihnen später von der Postverwaltung vorgeschlagen, beim Austragen mitzuhelfen. Das taten sie noch so gerne, wurde doch dadurch der an sich lebhafteste Beruf noch vielseitiger. Pöstler kennen keine Langeweile.

In all seinen 30 Dienstjahren hat Rösslipöstler Handschin nicht einen einzigen Unfall erlebt, was der Zuverlässigkeit und Verkehrstüchtigkeit der Pferdewagen kein schlechtes Zeugnis ausstellt. Er glaubt auch nicht, dass Autos rentabler seien als die Hafermotoren — die gelben Wagen müssen der Polizei ein Dorn im Auge gewesen sein, der jetzt zum Verschwinden gebracht wird. Böserartigen Pferden ist Postillione Handschin in seiner Praxis nie begegnet. Dass so viele Frauen dem Rössli Brot oder Zucker zu spendieren pflegen, führt bei den Pferden in kurzer Zeit zur Vorstellung, jeder Passant müsse ein Spender sein, den es beifällig schnappend zu begrüssen gilt.

Seit 1935 hat E. Handschin an der Solothurnerstrasse als Stallmeister die Verantwortung für alle Pferde getragen. Seine «Hausapotheke» enthält alle Medizin und Mittelchen für die erste Hilfe bei kleinen Verletzungen oder Beschwerden seiner Pflöge. Manchen Sonntag und manche Nacht hat er im Stall neben kranken Pferden verbracht, in denen er nie nur die Arbeitskraft, sondern den Arbeitskameraden und Freund sah. Darum möchte der Postillione Handschin auch nicht als Beifahrer auf ein Auto versetzt werden, wo ihn das Surren der PS stets mit Wehmut an seinen guten alten «Hans» vor dem alten gelben Rösslipostwagen denken liesse...

... Auch in der übrigen Schweiz

Noch im vergangenen Herbst wurden in der ganzen Schweiz 27 Pferdepostwagen verwendet, und zwar sechs in Bern, zehn in Basel, zwei in Luzern und neun in St. Gallen. Auf den 1. November wurden in Bern alle sechs und in St. Gallen fünf von den neun Pferdepostwagen durch Motorfahrzeuge ersetzt. Die verbliebenen sechs Wagen in Luzern und St. Gallen sollen spä-

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Nagelschmieden im Paradies

## Ein vergessenes Handwerk wird vorgestellt

Die Kommission der eidgenössischen Räte



Eugen Obrist aus Rümikon ist einer der letzten Nagelschmiede der Schweiz.

In den weiten, alten Fabrikhallen der Ziegelei Paradies, die an der Strasse Schaffhausen—Diessenhofen stehen, feiert derzeit ein erloschenes und vergessenes Handwerk auf originelle Weise Urstand. Der Besucher findet sich bald zwischen dröhnenden Ambossen, erhält nach kurzer Einführung und fachkundiger Instruktion einen metallenen Stab und den Hammer aus schwerer und schwieriger Schmiedehand. Im schützenden Lederschurz schlägt er je nach Geschick und Kraft das Rohmaterial in die gewünschte Form und wird so einer ersten gehämmerten Nagelschmied.

### Einer der letzten Nagelschmiede

Die junge Schmiedezunft Eligius, für die Jacob Strasser (Benken ZH), als Präsident und Henri Wegmann (Schaffhausen) als Schreiber zeichnen, möchte nach dem grossen Erfolg der Meilerköhlerlei am Chollfirscht im Jahre 1978 erneut mit einer ihr entsprechenden Aktion an die Öffentlichkeit treten. Diesmal ist es das Nagelschmieden. Inspirieren und besflügeln liessen sich die Zünfter von einer bescheidenen, aber noch funktionstüchtigen Nagelschmiede, die im fernen Jugostawien besichtigt wurde. Die der Öffentlichkeit dienende Aufgabe, die sich die Schmiedezunft gesetzt hat, altes Handwerk zu schützen und zu pflegen, ist verdankenswert. Das «Experiment Paradies» wird zweifellos ein lebhaftes Echo finden.

So wie 1978 bei der Meilerköhlerlei auf dem Kohlfirst ein noch praktizierender Köhler aus dem Napfgebiet verpflichtet werden konnte, so ist im Paradies jetzt einer der letzten «Nagler» der Schweiz am Werk. Er wird zeigen, wie ein Nagel von Hand geschmiedet wird. Eugen Obrist kommt aus dem aargauischen Rümikon. Mit berechtigtem Stolz versichert er uns, schon fünfzig Jahre vor Esse und Amboss zu stehen und Nägel zu schmieden. Er habe in den wirtschaftlich harten dreissiger Jahren damit begonnen, der Not gehorchend. Die Kriegsjahre 1939 bis

1945 brachten seinem Metier unverhofft Aufschwung. Die Schweizer Armee brauchte Schuhnägel. Eugen Obrist leistete «Aktivdienst» in seiner Werkstatt. 800 bis 1000 Stück entstanden täglich in Rümikon. Eugen Obrist liebt seinen Beruf. In der bescheidenen, altertümlich anmutenden Werkstatt bearbeitet er sein glühendes Eisen immer noch mit präzisen, wuchtigen Schlägen. Freilich sind es keine Schuhnägel mehr, die hier entstehen (die Gummisohle brachte die Wende), es sind ausschliesslich Ziermägel, die von Innenarchitekten und Schreibern für Tür und Tor, rustikale Möbel, alte Truhen, Schränke, Treppen usw. verwendet werden.

### Der Werdegang eines Nagels

Das Ausgangsmaterial für einen Nagel war ein Eisenstab von 200 bis 250 Zentimetern Länge und einem Querschnitt von 6, 6½ oder 7 Millimetern. Die Stäbe wurden in Bündeln von Nagelhändlern geliefert. Diese Stäbe schnitt der Nagler in zwei Stücke. Der eine Stab steckte dann im Feuer, der andere war in Bearbeitung. Hatte das vordere Ende des Stabes im Feuer eine helle Rotglut erreicht, so zog ihn der Schmied rasch aus dem Feuer. Auf dem Amboss flachte er ihn mit wenigen leichten Schlägen etwas ab, so dass der Stab im Querschnitt rechteckig wurde. Darauf setzte er ihn auf der Ambosskante ab und schmiedete unter ständigem Drehen und Wenden des Stabes, mit kräftigen Schlägen den Stamm oder die Spitze. Auf der «Schrotte» trennte der Schmied nun mit einem Schlag das Stück, aus dem der Nagel entstehen sollte, fast vom Stabe ab. Dann steckte er den Stamm in die Bohrung des «Nageleisens» und löste den Stab, den er weiter in der linken Hand behielt, mit leichtem Rück vom Nagel. Der rohe Nagelkopf erhellt nun zwei drei senkrechte Schläge; dann folgten weitere Schläge rund um den Kopf des «Nageleisens», die dem Nagel die endgültige Form verliehen. Mit Hammer und Stab hob der Schmied den fertigen Nagel von der Matrize und liess ihn in die Nageltrücke fallen. Dann steckte er den Stab ins Feuer, trat auf die Tretstange des Balgs, zog den anderen Stab, dessen Feuer unterdessen die richtige Glut erreicht hatte, aus dem Feuer, und die Arbeit ging

### Die Ausrüstung einer Nagelschmiede

Die Nagelschmieden, die in ihren räumlichen Ausdehnungen ganz verschieden waren, besaßen eine ganz bestimmte Einrichtung und Ausrüstung. Neben der Esse und dem Gebläse befand sich der «Nagelstock» aus Eichenholz, der so im Boden versenkt und verkeilt wurde, wie er daraus herausragte. So besaß der Stock den nötigen Halt, denn beim Arbeiten durften nicht die geringsten Schwingungen auftreten. Die Stöcke wurden von drei eisernen Reifen zusammengehalten. Diese waren nötig, weil die Stöcke beim Anbringen des «Geschirrs» gesprengt wären. Das «Nagelgeschirr» oder einfach das «Geschirr» bestand aus Amboss, Dogge, Schrotte und Nageleisen. Amboss, Dogge und Schrotte sind in den Stock eingelassen, während das Nageleisen mit dem hintern Ende in der Dogge verkeilt ist und mit dem vordern auf dem Amboss aufliegt. Der Nagelschmied

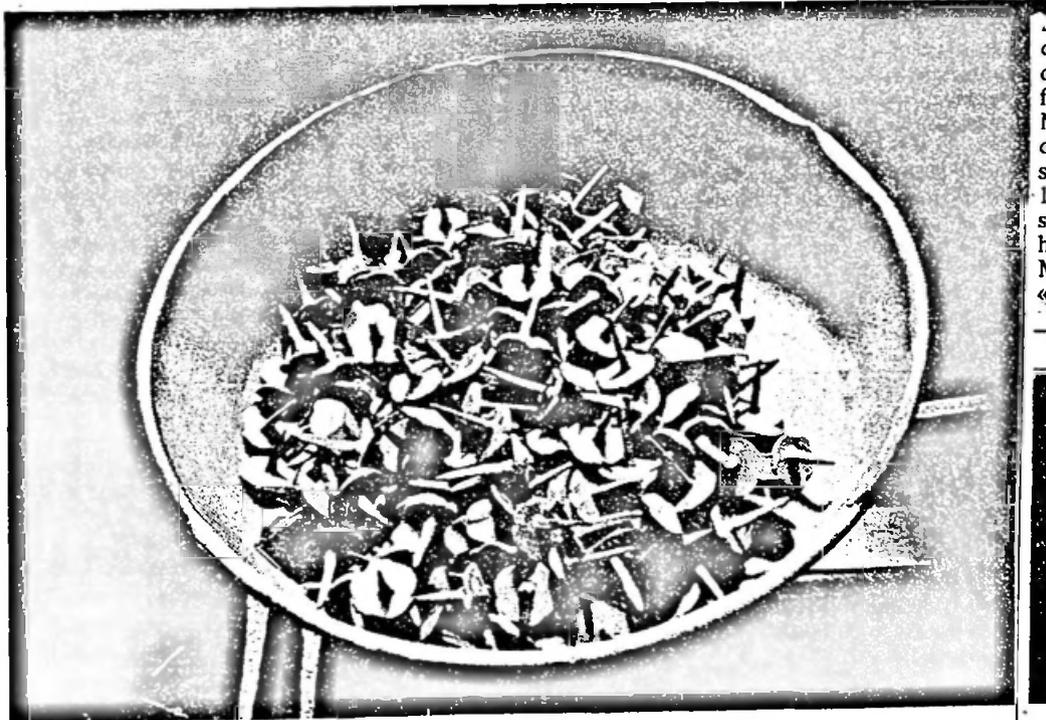
kam mit verhältnismässig wenig Werkzeugen aus. Hammer, Pinzette, einige Zangen und eine Feile genühten.

Der Arbeitstag war lang. Er dauerte von morgens sieben bis mittags zwölf und von nachmittags ein bis abends halb acht oder halb zehn Uhr. Im Mittel arbeitete man im Tag zehn Stunden, in der Woche sechzig Stunden.

Anfang der sechziger Jahre machte der Basler Professor R. Laur-Belart den damaligen Leiter des Vindonissa-Museums (Brugg) darauf aufmerksam, dass da ein altes Handwerk am Aussterben sei und dass man unbedingt dafür sorgen müsse, eine Nagelschmiede mit ihrer

ganzen Einrichtung und Ausrüstung zu erhalten. Ihm wurde daraufhin empfohlen, dass eine solche Schmiede im *Fricktaler Museum* am richtigen Platze wäre. Am 19. September 1969 konnte daselbst eine Nagelschmiede eröffnet werden.

Das Besondere in Paradies ist das Amuseale, Praktikable! Acht Arbeitsplätze sind vorhanden. Angehörige der Schmiedezunft Eligius helfen gerne. Eine Tonbildschau und eine umfassende Broschüre dokumentieren das «Nagelschmieden» theoretisch. Die Nagelschmiede ist geöffnet vom 22. bis zum 25. und vom 29. bis zum 31. Oktober, jeweils von 10 bis 18 Uhr.



Handgearbeitete Ziernägel für nostalgische Bedürfnisse.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Der Gesellenbrief des Johannes Dietler aus dem Jahr 1768

Zu den Raritäten im Muttenser Museum, deren Bedeutung über eine Ortsammlung hinausgeht, gehört auch ein sogenannter Gesellenbrief. Es handelt sich eigentlich, wie aus dem Wortlaut hervorgeht, um eine Arbeitsbescheinigung bzw. ein Arbeitszeugnis. Wie die Abbildung zeigt, war ein solches im 18. Jahrhundert etwas prunkvoller gestaltet als ein heutzutage mit dem PC (Personal Computer) angefertigtes Arbeitszeugnis. Dieses Sonderstück soll hier etwas näher betrachtet werden. Der Text lautet:

«Wir, der Botmeister, Geschworene und andere Meister des Ehrsamten Handwerkes der Küfer der Stadt Basel in Hochlöblicher Eidgenossenschaft, bescheinigen hiernit, dass gegenwärtiger Geselle Namens *Johannes Dietler* von *Muttens*, aus hiesiger Landschaft gebürtig, 22 Jahre alt, von Gestalt *mittelmässig* und *bräunlicher* Hare, bey Uns allhier *zwey* Jahre – Wochen in Arbeit gestanden, und sich solche Zeit über, so viel Uns bewusst ist, *treu, fleissig, still, fridsam* und *erhlich*, wie einem rechtschaffentem Handwerksgesellen gebüret, verhalten hat: Solches bezeugen Wir also zu Steuer der Wahrheit, und ersuchen desshalben geziemend Unsere sämtlichen Mitmeister disen Gesellen nach Handwerksgebrauch überall zu befördern.

Gegeben zu Basel den *28ten Christmonat* im Jahre *1768*.

Botmeister, *Johannes von Mechel* Meister, bey welchem der Geselle gearbeitet. *Nicolaus Ehrlacher*»

Das Arbeitszeugnis ist, wie unten zwischen den Bildumrandungen zu lesen ist, «Gezeichnet von P. P. Choffard. Mit gnädigster ausschliesslicher Befreyung des Hohen Freystandes Basel. Gegraben in Paris von Christian von Mechel aus Basel 1759». Und der unterzeichnete Botmeister heisst ebenfalls von Mechel. Gehören diese beiden «von Mechel» irgendwie zusammen?

Ausführliche Antwort auf diese Frage erhalten wir von Lukas Heinrich Wüthrich in seinem Buch «Christian von Mechel, Leben und Werk eines Basler Kupferstechers und Kunsthandlers (1737–1817)».

## Der Kupferstecher von Mechel

Johannes von Mechel (1713–1796), der Botmeister der Küfer, war der Vater des Kupferstechers Christian von Mechel (1737–1817), welcher anfänglich in Paris bei Jean Georges Wille (1715–1808) arbeitete. Sein Vater hatte ihm dort eine Stagiaire-Stelle verschafft. In Paris waren damals viele der berühmtesten Künstler aus allen Ländern vereinigt. Und Willes Stecherakademie nahm eine Schlüsselstellung auf dem Gebiet des Kupferstichwesens ein. Nach gut zwei Jahren bei Wille eröffnete Christian von Mechel in Paris eine eigene Stecherwerkstatt und Kunsthandlung. «Der Übergang zur selbständigen Produktion hat ihm allein der Vertrieb seiner noch unter Wille hergestellten Arbeiten erleichtert, so vor allem eine zu Gesellenbriefen verwendete Basler Ansicht von 1751 nach P. P. Choffard.»

Dazu hat offensichtlich sein Vater einiges beigetragen. Denn dieser hatte in einem Brief vom 2. August 1758 Bürgermeister und Räte von Basel gebeten, sie möchten seinem Sohn in Paris durch ein «Exklusivprivileg» den Stich des nach einem Berner Muster hergestellten Blatte ermöglichen und dessen Gebrauch bei den Zünften einführen. Dieses Schreiben blieb nicht ohne Erfolg, wie auch der Muttenser Gesellenbrief für Johannes Dietler zeigt.

Christian von Mechel, der 1764 in seine Heimatstadt Basel zurückkehrte, hat natürlich nicht nur Gesellenbriefe geschaffen. L. H. Wüthrich beschreibt das Werk von Christian von Mechel in einem weiteren Buch<sup>1</sup> und wertet ihn als würdigen Fortsetzer der auf Mathäus Merian beruhenden Basler Stechertradition.

Christian von Mechel wurde Kunsthändler und gehörte zu den Berühmtheiten nicht nur der Stadt Basel, sondern auch seiner Zeit. Dies zeigt auch die Gedenktafel an seinem Basler Wohnsitz, dem «Erlacherhof» an der St. Johann-Vorstadt:

«Hier besuchte am 8. Juli 1775 und am 17. Oktober 1779 Johann Wolfgang von Goethe den berühmten Kupferstecher und Kunsthändler Christian von Mechel.

Die Stätte, die ein guter Mensch betrat ist eingeweiht, nach hundert Jahren klingt sein Wort und seine Tat dem Enkel wieder.»

## Der Dietler-Gesellenbrief

gehört zweifellos zu den von Lukas Heinrich Wüthrich in seiner Beschreibung des Werks von Christian von Mechel aufgeführten Einzelstichen. Es ist die Nummer 125 mit der Bezeichnung «Gesellenbrief von Basel I. 1759», eine Radierung 485 365 mm und wird wie folgt beschrieben:

«Oben in einem klassizistischen Rahmen über Triglyphen und Metopengems (in dessen Mitte zwei Hähne und Basler Wappen) eine Ansicht Basels aus der Vogelschau von Norden. Das Bild ist bis in alle Einzelheiten sehr genau und fusst wahrscheinlich auf der Büchelschen Ansicht von Norden.»

Der eigentliche Gesellenbrief ist ebenfalls in einem sehr schönen Rahmen, der am unteren Rand mit einem Aeskulapstab<sup>2</sup> und einem Füllhorn verziert ist. Der Text jeweils der Zunft angepasst, Name usw. sind jeweils handschriftlich eingetragen.»

Solche Gesellenbriefe besitzt gemäss Wüthrich das Historische Museum Basel (Schreiner, Steinmetzen, Bäcker), die Stadtbibliothek Zürich (2 leere Exemplare) und das Staatsarchiv Basel einen (im unteren Teil) leeren und einen unausgefüllten Gesellenbrief für Küfer. Ist das Muttenser Exemplar etwa der einzige bekannte (oder erhaltene) vollständige Küfergesellenbrief?

## Die Dietler in Muttens

Nach der Trennung der Landschaft von der Stadt erliess der Landrat des 1832 gegründeten Kantons Basel-Landschaft

am 24. August 1835 das Gesetz betreffend Erwerb, Verlust und Genuss von Bürgerrechten. Darin wird auch bestimmt, dass die bisher erteilten Bürgerrechte gewährleistet sind und bleiben. Zu den 54 Muttenser Bürgerfamilien, welche schon vor dem eben genannten Bürgerrechtsgesetz bestanden haben, gehören auch die Dietler<sup>3</sup>.

Der berühmteste Muttenser Dietler war zweifellos Johannes Dietler (1746–1814), welchen der Muttenser Lokalhistoriker Jakob Eglin (1875–1962) als «bäuerlichen Bankier» beschrieben hat. Durch seine Darlehen in vielen Dörfern der Region Basel zu einem Zins von 4% war er zu einem vermögenden Mann geworden. Er war der Sohn des gleichnamigen Untervogts<sup>4</sup>, welcher als Landwirt, Kirchmeyer und Grossrat 1742 das Haus Kirchplatz 18 bauen liess, das sich seit 1946 im Eigentum der Gemeinde befindet<sup>5</sup> und heute noch von einigen Muttensern Dietler-Haus genannt wird. In Muttens erscheint ein Johannes Dietler im Brandlagerbuch von 1807 als Besitzer des Hauses Nr. 6 (heute Hauptstrasse 52). Es dürfte sich um «unsern» Küfergesellen handeln. Ob er sich selbständig gemacht hat, wissen wir nicht. Dies erscheint aber wahrscheinlich, denn das strenge Zunftwesen der Stadt Basel hatte sich 1763 gelockert: In diesem Jahr waren auch die «Landkübler» zünftig geworden.<sup>6</sup>

Der Muttenser Küfer Johannes Dietler (geboren am 6. November 1746, gestorben am 4. Juni 1807) ist ein Enkel<sup>7</sup> von Arbogast Dietler (1700–1730), dem Bruder des oben genannten Untervogts Johannes Dietler. Er hat sich 1770 mit Anna Maria Brüderlin verheiratet. Dieser Ehe entspross nur eine Tochter (1771 Anna Maria), mit welcher diese Dietler-Linie ausgestorben ist.

Hingegen wurde ein Sohn seines Bruders Nicola (1750–1819), ebenfalls mit Vornamen Johannes (1781/1805–1887), verheiratet mit Anna Maria Schorr (1803–1883) Gemeinderat in Muttens. Nachkommen dieser Dietler-Linie leben noch heute in Pratteln. Der Zweig des sogenannten Untervogt-Dietler ist schon mit Johannes (1774–1785) ausgestorben.

Der Stammvater aller Dietler dürfte Hans Dietler, Müller in Brüglingen<sup>8</sup> gewesen sein, welcher 1544 das Basler Bürgerrecht erwarb und überaus zahlreiche Nachkommen hinterliess: Sein Enkel Peter, der Sägmüller, hatte 12 Kinder und sein Urenkel Hans Jakob, der Pulverstämpfer, 10 Kinder. Von welchen dieser oder anderer Nachkommen die Muttenser Dietler stammen, ist noch zu erforschen.

## Quellen und Anmerkungen

- 1 Lukas Heinrich Wüthrich: Christian von Mechel, Leben und Werk eines Basler Kupferstechers und Kunsthandlers (1737–1817). Basel 1956 (=Basler Beiträge zur Geschichtswissenschaft 63). Daraus sind die folgenden Angaben entnommen.
- 2 Lukas Heinrich Wüthrich: Das Oeuvre des Kupferstechers Christian von Mechel. Basel 1959 (=Basler Beiträge zur Geschichtswissenschaft 75).
- 3 Zitiert nach Gustav Adolf Wanner: Berühmte Gäste in Basel. Basel (2. Auflage) 1983, Seite 45. Gemäss Wüthrich (Anmerkung 1) Seite 84 fand der zweite

Besuch Goethes am 1. und 2. Oktober 1779 statt.

- 4 Wüthrich (Anmerkung 2) Seite 52.
- 5 Triglyph (=Dreischlitz) ist eine von Schlitzten gebildete Platte und Methope (=Zwischenfeld) eine viereckige, meist mit Reliefs geschmückte Platte am dorischen Tempel über dem Architrav, dem waagrechten Balken, der den Oberbau und das Dach trägt.
- 6 Der Aeskulapstab mit der Schlange ist das Kennzeichen der Apotheker (Heilkunst).
- 7 Verzeichnis der Familiennamen der Bürger des Kantons Basel-Landschaft. Herausgegeben von der Justizdirektion. Liestal 1938.
- 8 Jakob Eglin: Ein bäuerlicher Muttenser Bankier. In: Heimatkundliche Betrachtungen über Muttens. Muttens 1958.
- 9 An diesen Johannes Dietler (1722–1785), verheiratet mit Magdalena Wenk von Riehen, erinnerte auch eine Tafel am 1952 durch den Erderschlag am Wartenberg zerstörten Rebhaus: «Bannwarthaus heiss ich / Gemeinde Muttens erbaue mich / im 1769.ten Jahr, / als Johannes Dietler Untervogt war.» Diese Tafel befindet sich, schlecht renoviert, heute im Besitz von Eduard Dietler-Rauhaus, dessen Vorfahren bis auf Arbogast Dietler (1700–1730), den (einen) Bruder des eben genannten Untervogts, zurückverfolgt werden können.
- 10 Jakob Eglin: Meyer, Vögte und Präsidenten von Muttens. Eine lokalhistorische Studie. Seite 10. Muttens 1958.
- 11 Karl Gauss u.a.: Geschichte der Landschaft Basel und des Kantons Basellandschaft. Band 2, Seite 37. Liestal 1932.
- 12 Gemäss der freundlicherweise von Dr. Ulrich Dietler-Gürtler, Pratteln, überlassenen Stammtafel.
- 13 Gemäss Stammtafel Dietler im «Basler Wappenbuch», 1918–1929 herausgegeben von Wilhelm Richard Stachelin.

Muttenser Ausg. 1. 1994



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Wagner Hans Schöni, Arisdorf

Der *Wagnerberuf* stösst heute nur auf geringes Interesse: Letztes Jahr gab es in der gesamten Schweiz nur gerade vier Wagnerlehrlinge. Einer der wenigen, die diesen seltenen Beruf noch ausüben, ist Hans Schöni aus Arisdorf im Kanton Baselland. Schöni, der bereits 66 Jahre alt ist, hat seine Werkstatt mitten im Dorfkern von Arisdorf: Seit 36 Jahren übt er hier sein Handwerk aus.

Schöni arbeitet heute fast ausschliesslich für die *Reitsportfreunde*. Er stellt Pferdesportwagen her oder repariert sie. Zu seinen besten Kunden gehören daher Mitglieder des Reiterclubs beider Basel. Daneben stellt er auch Werkzeuge wie Beile, Hammer und Schaufeln her. Kleine Kunstwerke sind seine *Leitern aus Akazienholz*. «Bei meinen Leitern erhält man im Gegensatz zu den Metalleitern keine schwarzen Hände und friert im Winter nicht an die Finger. Sie können auch viel besser zur Reparatur von elektrischen Leitungen benutzt werden», erläutert Schöni.

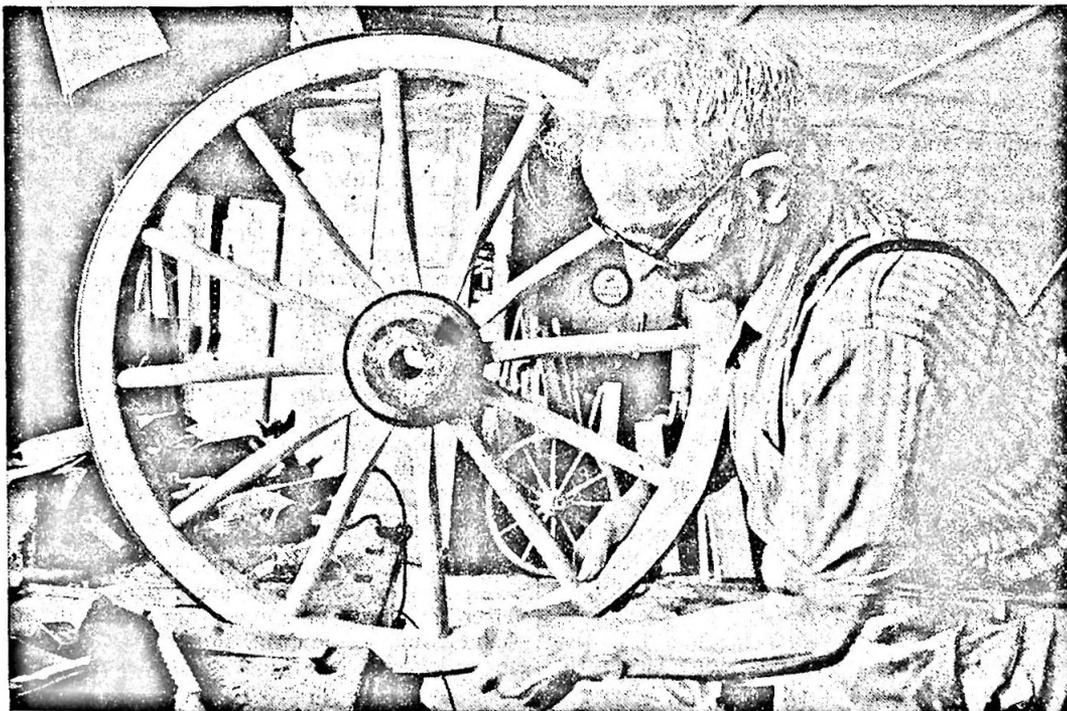
Wenn er einen Wagen bauen will, macht er sich zuerst einen Plan und zeichnet das Modell. Nachher fertigt er aus Holzleisten die Stückleisten an, welche er hobelt und zusammenbindet («verzäpft»). Bei den Rädern fabriziert er zuerst die Naben aus Nussbaumholz. Dann stellt er die Speichen her und schlägt sie mit dem «Be-

stickstock» in die Löcher der Nabe. Anschliessend werden die Felgenstücke verkeilt und mit Zäpfen befestigt. Die einzelnen Felgenteile werden schliesslich mit Lamellen verbunden. «Ueber die Gasse» bringt Schöni die Räder zum *Dorfschmied* Willy Lamprecht. Der Schmied legt um die Räder einen Eisenreif und um die Naben einen Eisenring. Für ein Rad benötigt Schöni gesamthaft rund *15 Stunden Arbeit* (Kosten für ein Rad: 450 Franken).

Das Wichtigste am Wagnerberuf aber ist eine ruhige Hand; denn das typische Werkzeug für den Wagner, das *Ziehmesser*, ist sehr schwierig zu führen und benötigt sehr viel Übung: Nur mit dem Ziehmesser lassen sich schöne Speichen herstellen. Befragt über die Zukunft des Wagnerberufes, erklärt Schöni: «Ich habe heute sehr viel zu tun. Es ist doch eigentlich schade, dass sich die Jungen nicht dafür interessieren.»

Das Biga ist nicht untätig geblieben: Am 1. August 1981 ist ein *neues Ausbildungsreglement für die Wagnerlehre* in Kraft gesetzt worden. Die Wagnerlehrlinge haben nun wie die Schreiner eine vierjährige Lehrzeit (vorher 3½ Jahre) zu durchlaufen. Schwergewicht der Ausbildung ist die Massivholzbearbeitung. Die gesamte Schulausbildung besteht der angehende Wagner zusammen mit den Schreinerlehrlingen.

Iso Ambühl



Ein Wagenrad bekommt den «letzten Schliff».

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

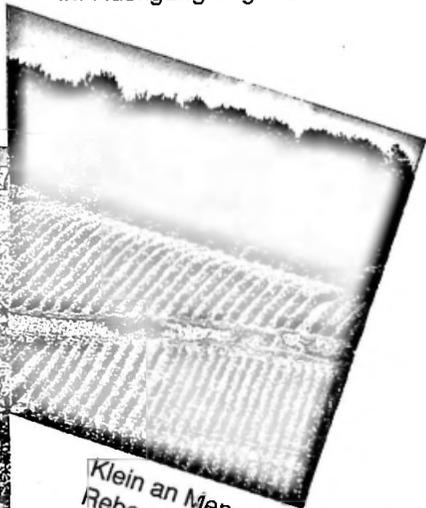


Der Getreidebau bildet eine wichtige Stütze der Baselbieter Landwirtschaft. Das Getreide wird wegen den geographischen Bedingungen eher extensiv angebaut.

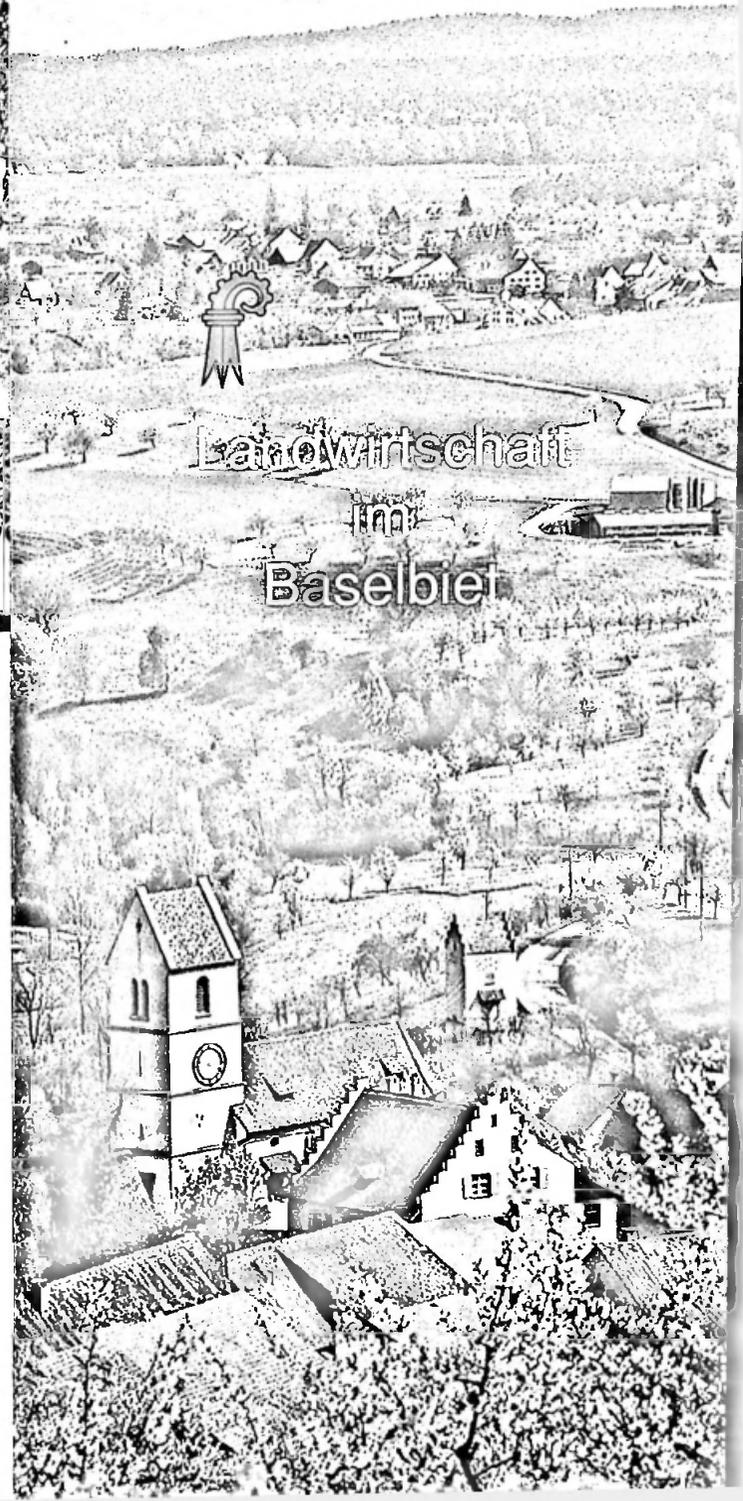


Ein Fünftel der Schweizer Kirschen kommen aus dem Baselbiet. Wegen des grossen Arbeitsaufwandes und der geringen Rentabilität ist der Kirschenanbau leider im Rückgang begriffen.

Der Gemüsebau kann sich trotz der Konkurrenz des nahen Auslandes halten. Gärtner und Bauern liefern etwa die Hälfte des Konsums von Basel und Umgebung.



Klein an Menge, aber fein ist der Wein von den 80 ha Reben. Es werden vor allem Blauburgunder und Friesling x Silvaner angebaut. Der Absatz verläuft problemlos.



# Landwirtschaft im Baselbiet

Der Kanton Basel-Landschaft besteht geographisch aus drei Teilen:

**Das Unterbaselbiet:** Im Westen, südlich der Stadt Basel, erstreckt sich das Sundgauer Hügelland mit fruchtbaren Lössböden. Das anschliessende Birstal und das Rheintal haben durchlässige Schwemmlandböden. In dieser warmen, niederschlagsarmen Gegend haben Ackerbau, Gemüsebau, Mast und Obstbau einen Schwerpunkt.

**Der Tafeljura** liegt auf 500–700 m ü. M. Steinige, flachgründige Böden wechseln mit tonigen Hanglehmen. Auf den Ebenen wird Ackerbau betrieben; die Südhänge eignen sich für den Obst- und den Weinbau.

Der **Kettenjura** steigt auf über 1000 m hinauf. Die Vegetationsdauer ist 5–6 Wochen kürzer als im Unterbaselbiet. Die Böden sind meist steil und wenig fruchtbar. Deshalb überwiegen die Aufzucht- und Milchviehbetriebe, die mit ihren Weiden das Landschaftsbild prägen.



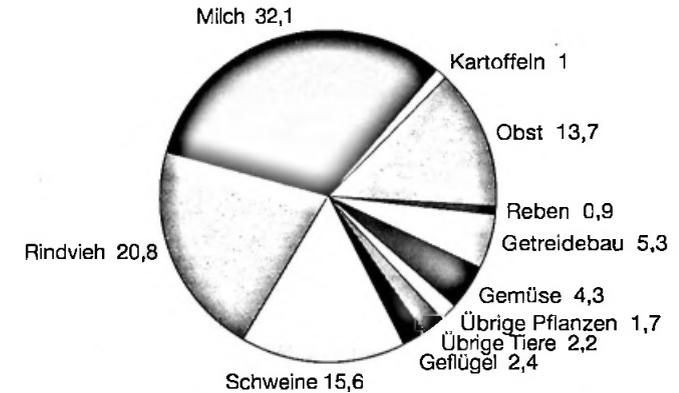
Von den 19000 ha Kulturland und 1500 ha Sömmerungsweiden gehören ca. ein Drittel zum Talgebiet. Die restlichen zwei Drittel liegen in der voralpinen Hügellzone und im Berggebiet mit entsprechend erschwerten Produktionsbedingungen. Die meisten Betriebe sind sehr vielseitig und verlangen häufig die Mitarbeit der ganzen Familie.



Im Kanton Basel-Landschaft arbeiten noch 3% der Berufstätigen in der Landwirtschaft. Die übrigen volkswirtschaftlichen Sektoren in der Agglomeration Basel bieten besseren, geregelten Verdienst an und fördern damit die Abwanderung. Dies führt zu einem bedeutenden Strukturwandel, d.h. die Zahl der Landwirtschaftsbetriebe geht stark zurück.

Noch vor wenigen Jahrzehnten bestand unsere Landwirtschaft vorwiegend aus Kleinbetrieben, meistens kombiniert mit der Heimposamenterei (Seidenbandweberei).

Endrohertrag nach Betriebszweigen 1980  
Quelle: SBS, Brugg 1984



Im Jahr 1990 wurden von 1587 Bauernbetrieben 898 als Haupterwerbsbetriebe bewirtschaftet. Die durchschnittliche Grösse dieser Betriebe beträgt gegen 20 ha. Das Baselbiet stellt 1,4% aller Haupterwerbsbetriebe der Schweiz.

Wichtigste Einnahmequelle bildet wie in der übrigen Schweiz die Rindviehhaltung, gefolgt von der Schweinehaltung. Mit durchschnittlich 1,1 Grossvieheinheiten pro Hektare hat das Baselbiet relativ wenig Tiere und damit auch kaum Schwierigkeiten mit dem Gewässerschutz.

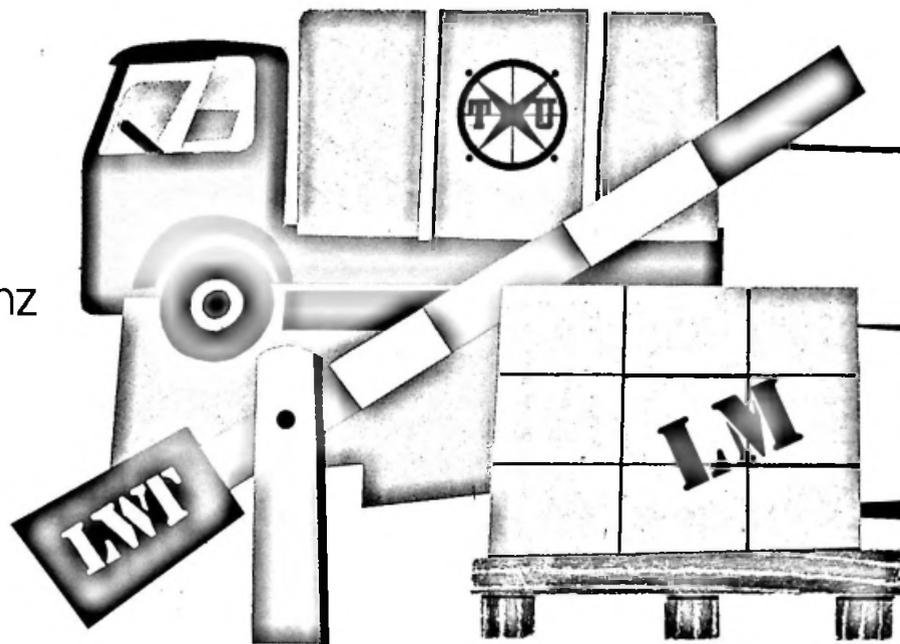
Über 27 000 Kühe, Rinder und Kälber leben im Baselbiet. Etwa die Hälfte gehört zur Simmentaler Rasse, gefolgt vom Braunvieh und Schwarzfleckvieh.

Im Baselbiet prägen 220000 Bäume des Feldobstbaues das Landschaftsbild. Die Hälfte davon sind Kirschen, gefolgt von Zwetschgen und Äpfeln. Hinzu kommen noch 200 Hektaren an Obstkulturen.

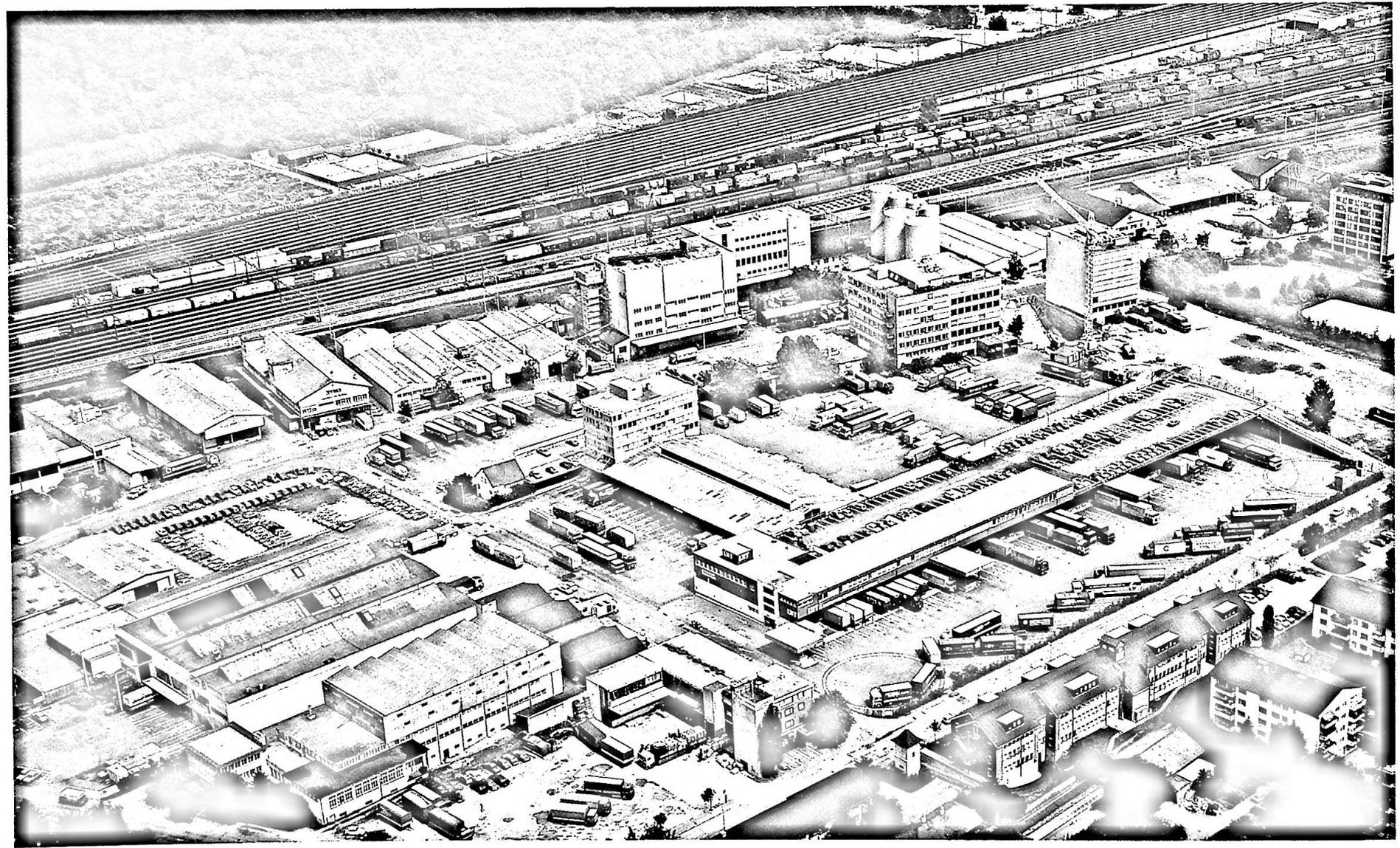
# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Dienstleistungszentrum Muttenz



# Das Dienstleistungszentrum MuttENZ

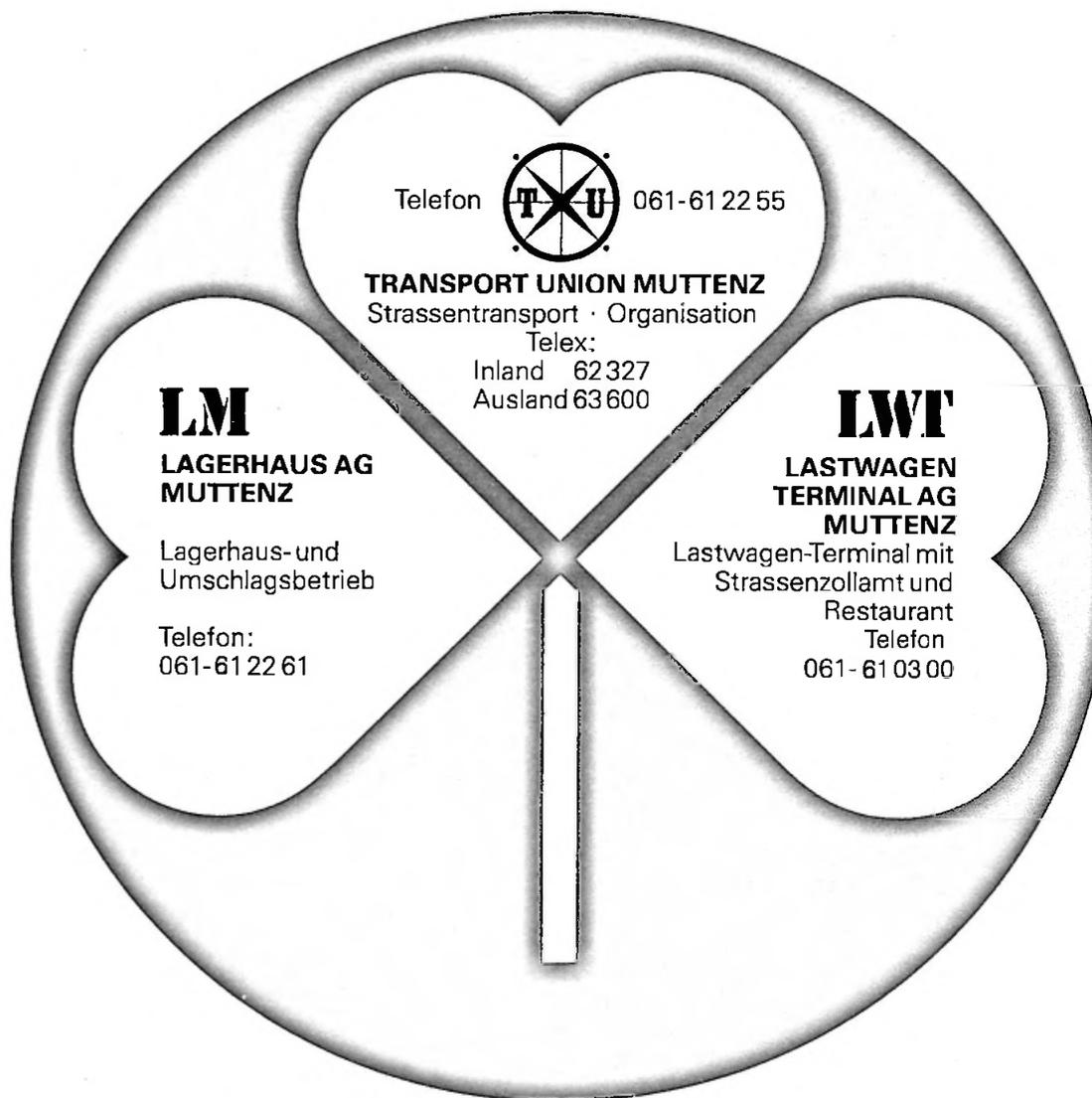


## Drei Firmen – eine Idee

Organisch gewachsen wie ein Kleeblatt sind die drei Firmen Transport Union, Lagerhaus AG Muttenz und LWT Lastwagen-Terminal AG Muttenz.

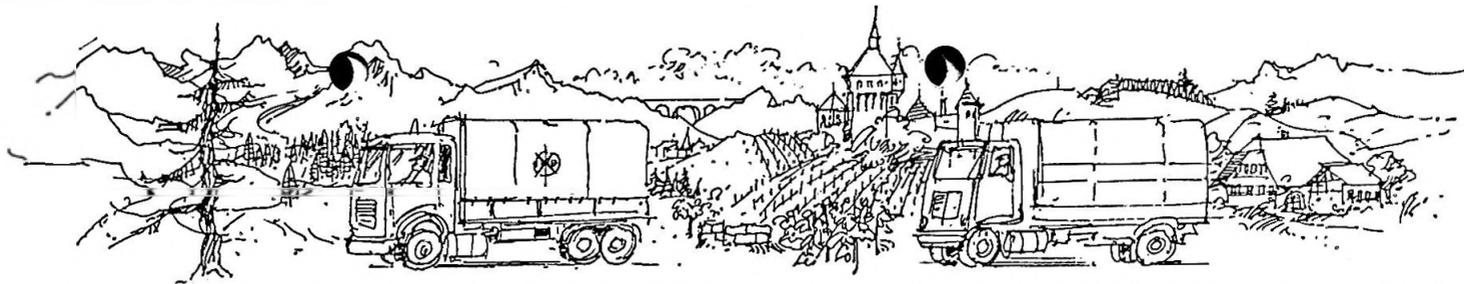
So sind im Laufe der Jahre drei Firmen entstanden, die sich sinnvoll ergänzen. Jede hat sich ganz bestimmte Aufgaben und Ziele gesetzt. Durch die Koordination ihrer Anstrengungen ist ein kaum zu überbietender Grad an Rationalisierung erreicht worden. Gemeinsam bilden die drei nebenstehenden Firmen das Dienstleistungszentrum Muttenz (DLZ). Es nimmt im nationalen und internationalen Strassengüterverkehr eine hervorragende Stellung ein und hat einen Standort, wie man sich ihn in verkehrstechnischer Hinsicht für die zu bewältigenden Aufgaben nicht besser vorstellen kann. Der direkte Zugang zum Autobahndreieck Gellert (knapp 500 m!), die unmittelbare Nähe der Grenzübergänge und der Huckepackbahnhöfe gewährleisten vorzügliche Verbindungen zu allen wichtigen Zentren im In- und Ausland.

In einer Zeit, in welcher Fragen der Umweltbelastung immer wichtiger werden, trägt das DLZ massgeblich dazu bei, die Wohngebiete im Raum Basel vom Schwerverkehr zu entlasten.



# Transport Union

Inland



Die Transport Union ist ein genossenschaftlicher Zusammenschluss führender schweiz. Transportunternehmen. Die Mitglieder, welche ihre volle Eigenständigkeit und Unabhängigkeit bewahrt haben, sind in allen Regionen der Schweiz domiziliert, so dass das ganze Land mit einem feinmaschigen Verteilernetz überzogen ist. Über die Schaltzentrale in Muttenz, wo die Fäden zusammenlaufen, erreichen Sie mit einem Anruf alle angeschlossenen Firmen.

Ein leistungsfähiger Fahrzeugpark von über 600 Lastwagen und Spezialfahrzeugen steht den Kunden für alle Bedürfnisse zur Verfügung. Die TU bietet nebst dem üblichen Ladungsverkehr:

- täglichen Stückgutverkehr nach der ganzen Schweiz
- Städteexpress-Dienst
- Stückgut-Transitverkehr nach Zürich-Embrach
- Kontainerverkehr
- Ausführung von Spezialtransporten jeglicher Art

Im weiteren stehen der Transport Union – als grösste Strassentransportorganisation der Schweiz – auch modernste Hilfsmittel wie leistungsfähige Umschlagslager, Autofunk, EDV usw. zur Verfügung, so dass den Kunden eine rationelle Abwicklung der Transportaufträge und ein umfassender Service geboten werden kann.

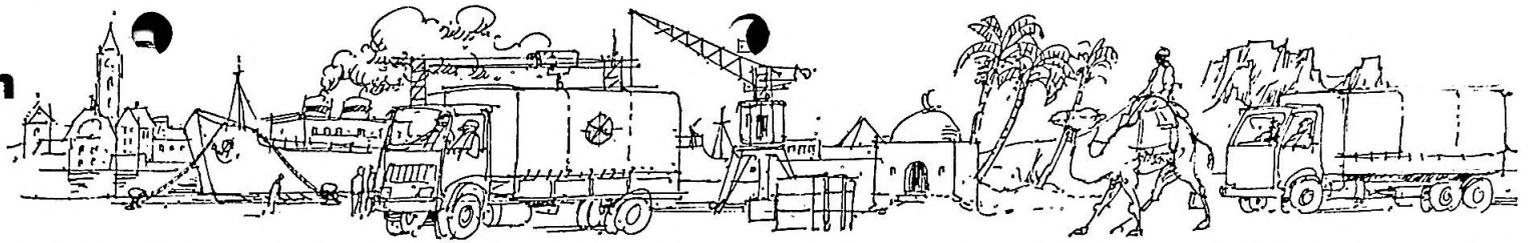


- |                      |                  |
|----------------------|------------------|
| 1 Verwaltungsgebäude | 5 Disposition    |
| 2 Tiefkühlwagen      | 6 EDV-Erfassung  |
| 3 Container-Fahrzeug | 7 Express-Flotte |
| 4 Rampenanlage       |                  |



# TU

**Transport Union**  
Auslandverkehr



Überall auf den Strassen Europas und des Vorderen Orients begegnet man den behäbigen Lastzügen der TU. Vornehmlich als neutrale Partner der Speditionsfirmen führen sie unsere Exportgüter in alle Herren Länder und bringen im Austausch dafür die für unsere Industrie wichtigen Rohstoffe und Halbprodukte in unser Land. Seit über 25 Jahren ist der tägliche Linienverkehr nach den Hansastädten Hamburg und Bremen eine eigentliche Spezialität der TU. Erfahrene Vertrauensleute sorgen in diesen Städten für die reibungslose Abwicklung der Transportaufträge und betreuen unsere Fahrer. Für den Spediteur ist es wichtig zu wissen, dass seine Interessen mit treuhänderischer Gewissenhaftigkeit gewahrt werden.

Aber auch nach den Beneluxländern, Italien und Österreich unterhält die TU regelmässige Dienste. Mehr und mehr werden als sinnvolle Ergänzung unseres Leistungsangebotes auch Fahrzeuge im Huckepack- und Wechselpritschenverkehr – also im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse – eingesetzt.

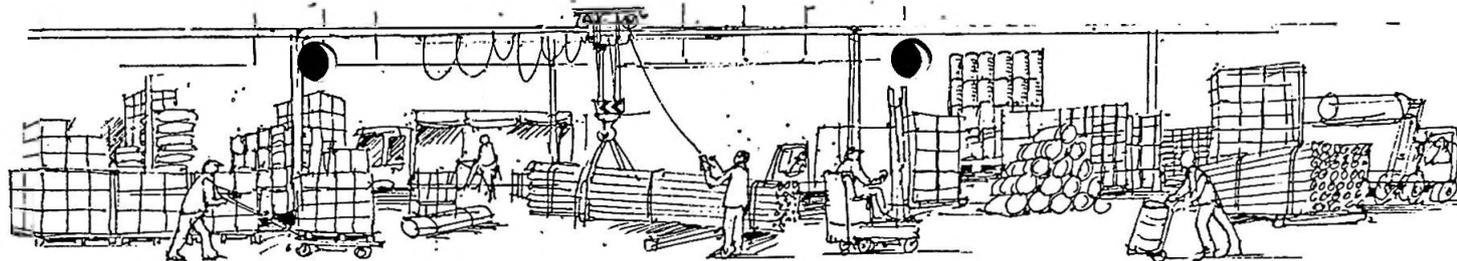
Aber auch für Spezialtransporte jeglicher Art nach dem Ausland stehen die nötigen Fahrzeuge zur Verfügung.



- 1 Wechselpritschen-Verkehr
- 2 Hafen Hamburg
- 3 Huckepack nach Italien
- 4 Fahrt im Wüstensand
- 5 Spezialtransport nach Täbris



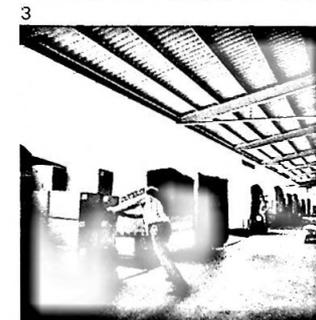
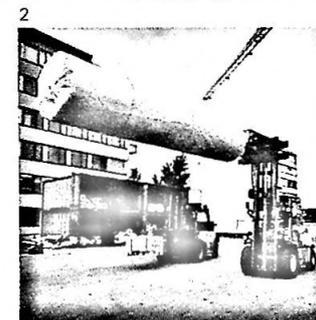
# LM Lagerhaus AG Muttenz



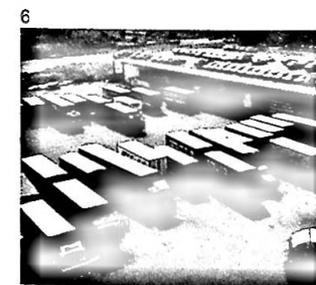
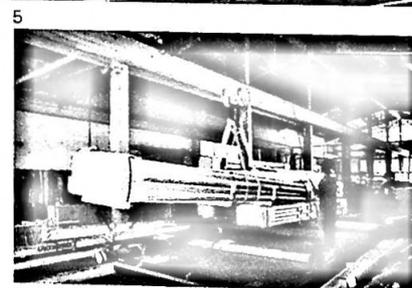
Auf einem Gesamtareal von über 45 000 m<sup>2</sup> befinden sich fünf Lagerhäuser der Lagerhaus AG Muttenz. Hier werden jegliche Art von Gütern umgeschlagen oder für kürzere oder längere Zeit eingelagert. Viele Kunden vertrauen der LM auch umfangreiche Auslieferungslager an. Für die sachgemässe Behandlung der Güter steht geschultes Personal zur Verfügung.

Um die Manipulationsarbeiten möglichst rasch und rationell durchzuführen, bedient sich die LM der modernsten Hilfsmittel. Leistungsfähige Krananlagen in einer separaten Maschinenhalle, eine Flotte von Staplern bis zu 7 t Nutzlast, Elektrofahrzeuge sowie grosszügige Rampenanlagen mit elektrischen Anpassrampen tragen dazu bei, dass die Wartezeiten der zu bedienenden Fahrzeuge auf ein Minimum reduziert werden.

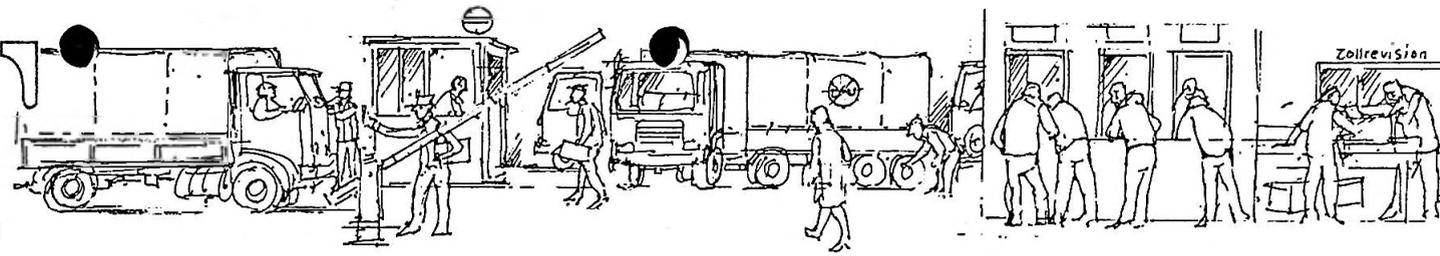
Vornehmlich an Speditions- und Transportfirmen vermietet die LM aber auch Büro- und Gewerberäume mit der dazugehörigen Infrastruktur. Auf dem unüberbauten Areal finden rund 100 Lastzüge und 300 PKW's Platz. Das Aussenlager verfügt über einen eigenen Geleiseanschluss, womit eine sinnvolle Zusammenarbeit mit der Bahn möglich ist.



- 1 Inland-Verteilzentrum
- 2 Staplerumschlag
- 3 Verladerampe
- 4 Bahnanschluss Lager Hard
- 5 Kranhalle
- 6 Lastwagenhof



# LWT Lastwagen- Terminal AG Muttënz



Eine Sonderstellung nimmt die LWT ein. Sie ist ein Gemeinschaftswerk der Lagerhaus AG Muttënz und verschiedener Speditionsfirmen, wobei die erstere zwei Drittel der Aktien besitzt. Auf dem Areal von über 13000 m<sup>2</sup> steht der Lastwagenterminal mit dem Strassenzollamt Muttënz. An der grosszügig konzipierten Rampeanlage finden 50 Fahrzeuge gleichzeitig Platz. 30–40 Zollbeamte sorgen für eine zügige Abfertigung der eintreffenden Güter. Durch die Einführung der EDV-Zollabfertigung wird ein bisher unerreichter Rationalisierungseffekt erzielt. Auf Wunsch ermöglicht die LWT-Data den interessierten Speditionsfirmen den Anschluss an den Zentral-Computer und liefert die nötige Hard- und Software für die verschiedenen Deklarantenbüros. Rohrpostanlagen für den internen Zollbetrieb und die Verbindung zu verschiedenen Stationen im Verwaltungsgebäude der Transport Union garantieren einen raschen Dokumentenfluss. Für eine schnelle Kommunikation innerhalb der Gebäude und auf dem offenen Areal sorgen Gegensprech- und Funkanlagen.

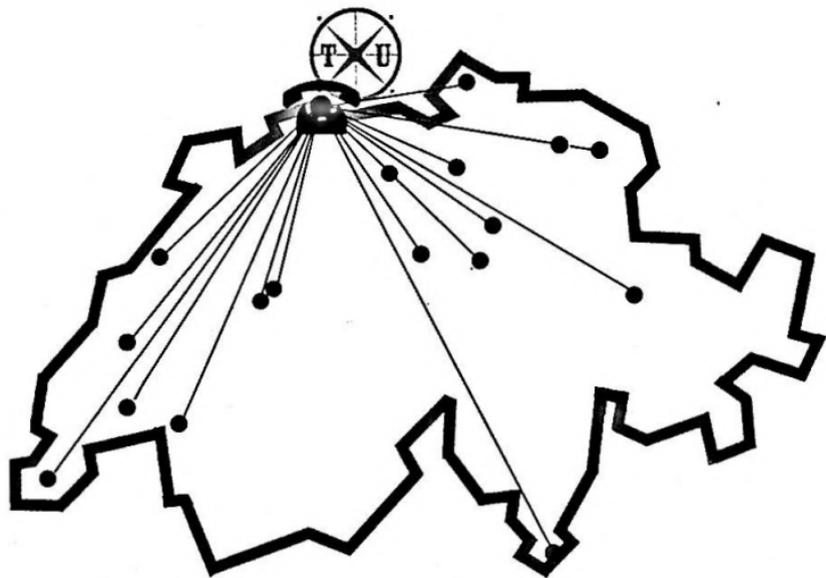
Das Restaurant «Drehscheibe» mit seiner vorzüglichen Küche bietet Spediteuren, Fahrern und andern Gästen gepflegte Gastlichkeit zu vorteilhaften Preisen.



- 1 LWT mit Zollrampe
- 2 Restaurant «Drehscheibe»
- 3 Zollhalle
- 4 Zollrevision
- 5 Zollschatler
- 6 Eingang Zollhof



Jederzeit  
für Sie  
bereit!



Standorte der Mitglied-Firmen

- Bern
- Bern Köniz
- Chiasso
- Chur
- Dintikon
- Einsiedeln
- Genf
- La Chaux-de-Fonds
- Luzern
- Montreux
- Morges
- Schaffhausen
- Schwyz
- St. Gallen
- Wil SG
- Yverdon
- Zürich

TRANSPORT UNION  
Stegackerstrasse 12  
4132 Muttenz

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

**50 Jahre  
Jauslin  
Facharbeit**



Jauslin + Sohn AG  
Schulstrasse 25  
4132 MuttENZ  
Telefon 061/61 66 22  
Fax 061/61 66 05

Sanitäre Anlagen  
Bodenleitungen in Kunststoff  
Schwimmbäder  
Sanitär-Laden  
Gut ausgebauter Kundenservice  
San. techn. Büro  
Bauspenglerei  
Blitzschutzanlagen  
Kunstspenglerarbeiten

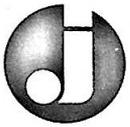
Im Obert 455  
4336 Kaisten  
Telefon 064/64 22 77  
Fax 064/64 22 82

Malzgasse 16  
4052 Basel  
Telefon 061/272 88 87



Jauslin + Sohn AG  
Herrenmattstrasse 25  
4132 MuttENZ  
Telefon 061/61 29 30  
Fax 061/61 27 77

Fassadenbau  
Isolierte Dach- und Fassadenverkleidungen



Jauslin Flachdach AG  
Sonnenmattstrasse 12  
4132 MuttENZ  
Telefon 061/61 29 92  
Fax 061/61 47 19

Flachbedachungen  
Bauwerksabdichtungen  
Oblichtkuppeln  
Dachbegrünungen  
Nassraumabdichtungen  
Ingenieurbauwerkabdichtungen  
Biotop- und Bassinabdichtungen

Sperrstrasse 61  
4057 Basel  
Telefon 061/691 29 80



Jauslin Flachdach AG  
Steinackerstrasse 26  
8902 Urdorf  
Telefon 01/734 10 90  
Fax 01/734 04 92

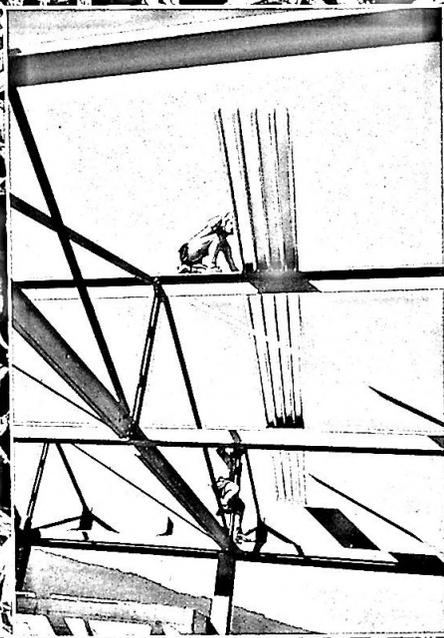
Flachbedachungen  
Spenglerarbeiten  
Bauwerksabdichtungen  
Oblichtkuppeln  
Dachbegrünungen  
Nassraumabdichtungen  
Ingenieurbauwerkabdichtungen  
Biotop- und Bassinabdichtungen  
Steildach-Unterdachbau System SARNA



Jauslin Steildach AG  
Sonnenmattstrasse 12  
4132 MuttENZ  
Telefon 061/61 47 29  
Fax 061/61 47 19

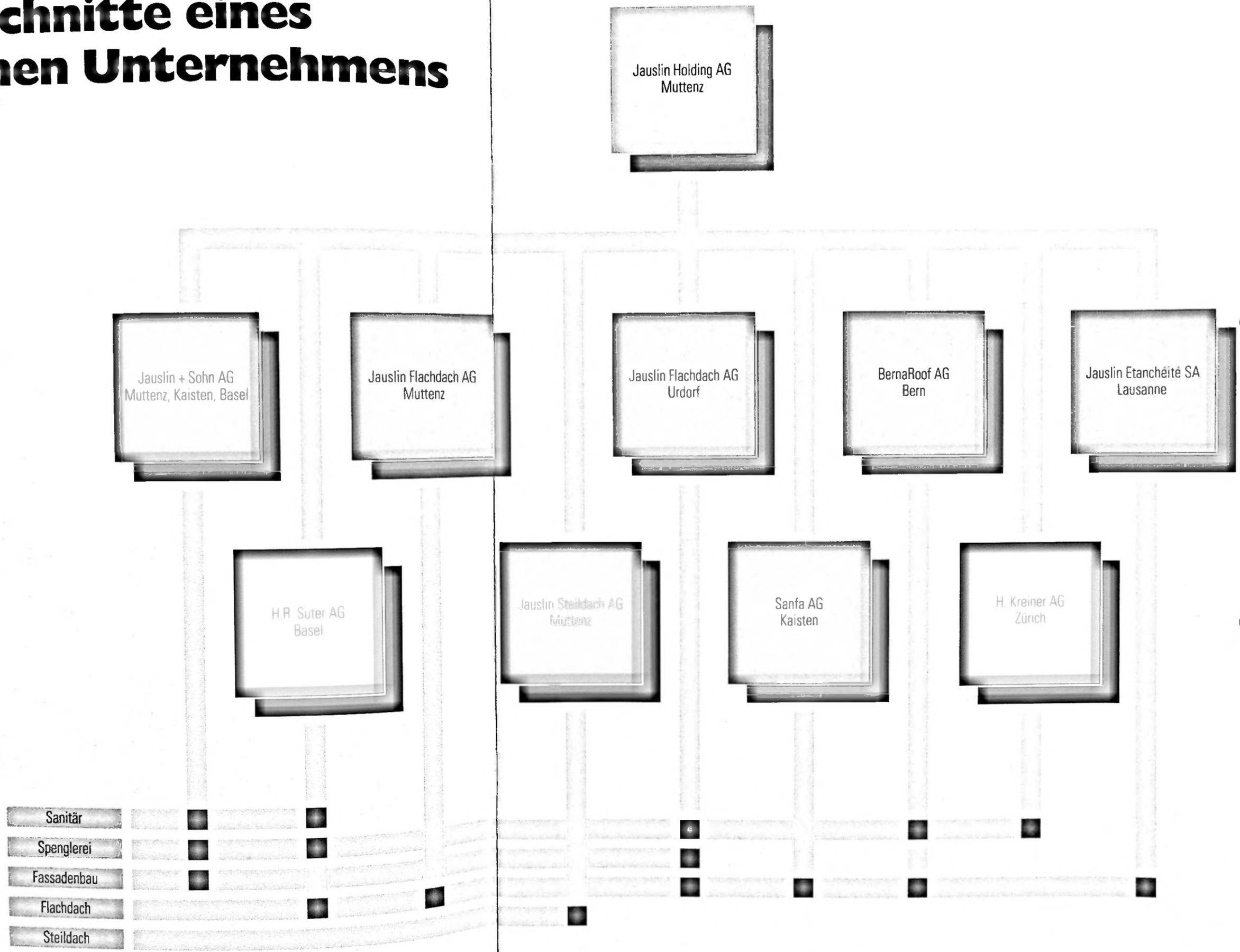
Steildach-Unterdachbau System SARNA

# Jauslin Haustechnik und Gebäudehüllen



# Lebensabschnitte eines erfolgreichen Unternehmens

- 1991  
Jubiläumjahr.  
«50 Jahre Jauslin Facharbeit»  
Der Jauslin Unternehmensgruppe gehören heute neun Tochterfirmen an.
- 1990/91  
Angliederung der Spenglereien H.R. Suter AG, Basel und H. Kreiner AG, Zürich.
- 1983  
Gründung der BernaRoof AG, Bern, und Pilatus Flachdach AG, Sarnen.
- 1982  
Gründung der Jauslin Steildach AG, Muttenz.
- 1974  
Gründung der Jauslin Holding AG.  
Gründung der Jauslin Flachdach AG, Urdorf.
- 1973  
Gründung der Jauslin Flachdach AG, Muttenz.
- 1970-1972  
Branchenerweiterung durch Kunststoffbedachung und Fassadenbau.
- 1967  
Erste Tochter der wachsenden Jauslin + Sohn: Sanfa AG, Kaisten.
- 1955  
Generationenwechsel.  
Kurt Jauslin führt die Familienspenglerei auf neue und selbständige Wege.
- 1941  
Hans Jauslin legt den Grundstein als Spenglermeister zu dem heute erfolgreichen und vielseitigen Unternehmen.



# Spenglerei

## Massarbeit in Blech



Leistungsfähige Spenglerei-Werkstätten mit moderner Infrastruktur leisten einen wichtigen Anteil der heutigen Wohn-, Geschäfts- und Industriebauten.

Verschiedene Metalle wie verzinktes und beschichtetes Eisenblech, Walzblei, Kupfer, Aluminium, Chromnickelstahl und Kupfer-Titan-Zink werden hier bearbeitet.

Blitzschutzanlagen, Dachrinnen, Ablaufrohre, Blechabdeckungen und vollständige Blechdächer werden in den Werkstätten vorbereitet und anschliessend auf dem Bau montiert.

Facharbeiten, die anspruchsvolles handwerkliches Können voraussetzen.

Jauslin + Sohn AG  
Muttenz  
Kaisten  
Basel

Jauslin Flachdach AG  
Urdorf

H. Kreiner AG  
Zürich

H.R. Suter AG  
Basel

BernaRoof AG  
Bern



# Sanitär

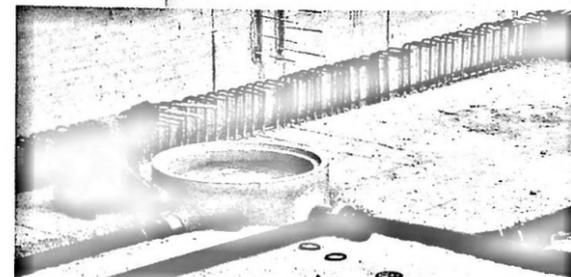
## Einheit von Installation und Wohndesign



Neubauten, Umbauten und Sanierungen bedürfen einer sorgfältigen Planung durch qualifizierte Fachleute für Wasser-, Gas- und Abwasser-Installationen. Termine behalten hier ihre Wichtigkeit wie z.B. bei anspruchsvollen Anforderungen der Hygiene-, Labor- und Industrie-Installationen.

Designverständnis ist für viele Objekte eine bedeutende Voraussetzung der Sanitär-Techniker und -Installateure, die bereits in der Planungsphase zum Tragen kommt.

Jauslin + Sohn AG  
Muttenz  
Kaisten  
Basel  
H.R. Suter AG  
Basel



# Fassadenbau

## Verschmelzung von Technik und Ästhetik

---

Der zunehmende Trend zu ästhetischen Industriebauten entspricht deutlich dem Know-how des Unternehmenszweiges Jauslin Fassadenbau.

Formschöne Metallfassaden in stilvollen Farbnuancen können kostengünstig und kurzfristig erstellt werden.

Profilbleche aus verzinktem Stahl oder Aluminium – je nach Wunsch blank oder farbig beschichtet – werden nach geprüfter Spezialtechnik auf Stahlkonstruktionen oder Betonwände montiert.

Die wirkungsvolle Isolierung ist ein Beitrag für optimale Heizungskosten.

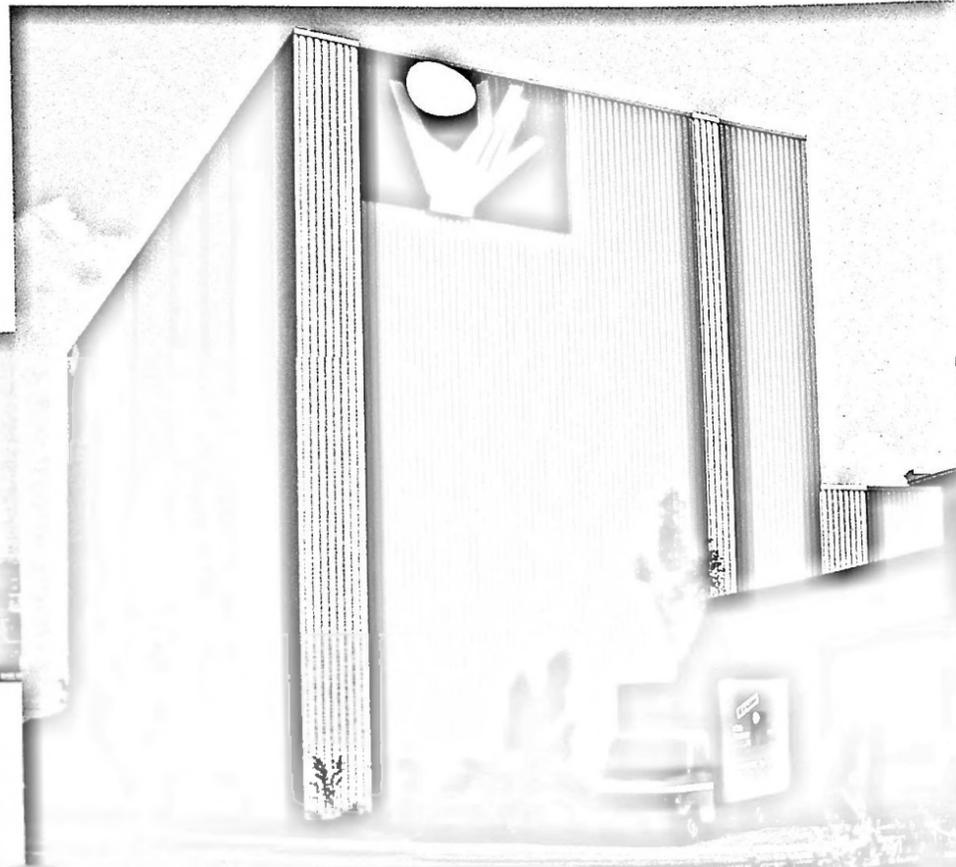
Prominente Referenzen kleiden sich mit Stil in Stahl oder Aluminium.

Jauslin + Sohn AG  
Fassadenbau  
Mutzzen

Jauslin Flachdach AG  
Fassadenbau  
Urdorf

Ein neues Fassadensystem aus Polymerbetonplatten wird besonders gerne und erfolgreich bei Fassadenrenovationen eingesetzt.

Diese hinterlüftete Fassaden-Aussenwärmesystem eignet sich ebenso für Neu- und Altbauten. Die Format- und Farbvarianten lassen einen weiten kreativen Gestaltungsfreiraum.



# Flachdach

## Neuste Technologie und Naturschönheit

---

Qualifizierte Spezialtrupps arbeiten in Höhen und Tiefen, wo niemals etwas durchsickern darf.

Hochwertige Abdichtungssysteme und einmaliges Know-how sind Voraussetzung und Garant.

Neubelegungen von Flachdächern, Dachbegrünungen und Oblichtkuppeln verlangen grosse Erfahrung und überdurchschnittliches handwerkliches Können.

Flachdachisolierungen verhindern das Eindringen von Feuchtigkeit und schützen wirkungsvoll gegen Hitze und Kälte.

Jauslin Flachdach AG  
Muttenz

Jauslin Flachdach AG  
Urdorf

BernaRoof AG  
Bern

Sanfa AG  
Kaisten

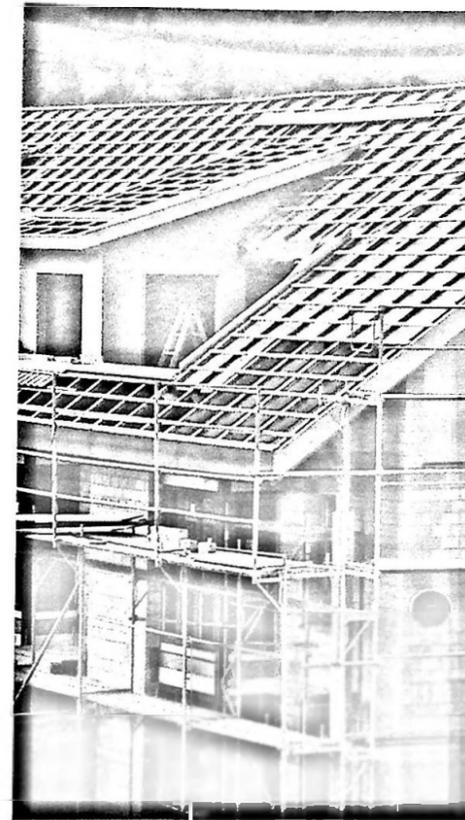
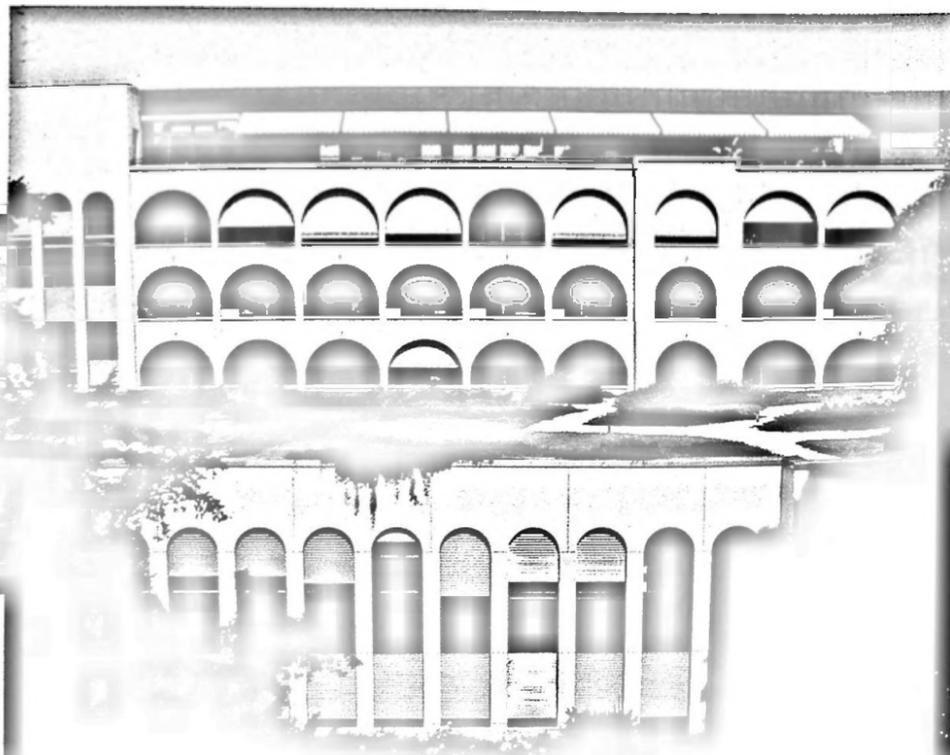
H.R. Suter AG  
Basel

Jauslin Etanchéité SA  
Lausanne

Ähnliche Technologien wie beim Abdichten von Flachdächern werden bei Ölwannen, Tankauskleidungen im Tiefbau und in Schuttdeponien eingesetzt. Objekte, die besonders grosse Sorgfalt erfordern, um Grundwasserverschmutzungen zu vermeiden.

Das Steildach bleibt auch morgen die gepflegte Kopfbedeckung des Hauses.

Nicht nur Schutz gegen Witterungseinflüsse sind gefragt, auch ästhetische Dach-Architektur soll zur Wertschätzung eines Hauses beitragen.



# Lexikon

## A

Abkantarbeiten  
Abwasserleitungen  
Alucobond  
Auswechslungen

## B

Badezimmerrenovationen  
Bauphysikalische Berechnungen  
Bauspenglerei  
Befahrbare Beläge  
Bauwerksabdichtungen  
Begehbare Beläge  
Beschichtete Bleche  
Bituminöse Abdichtungen  
Blei  
Blitzschutzanlagen  
Bodenleitungen Guss/Kunststoff  
Bodenkanalisationen aus PE

## C

Chromstahlleitungen  
Dachbegrünungen  
Dachbleche  
Dachentwässerungen  
Dachränder  
Dachrinnen  
Dachwasserabläufe  
Dachwassersammler  
Dampfsperren  
Doppeldächer  
Doppelfalzdächer  
Duodächer

## E

Einbauküchen  
Enthärtungsanlagen  
Eternit  
Experten  
Fassadenbau  
Fassadenpaneelen  
Fassadensanierungen

## F

Fassadenverkleidungen  
Filteranlagen  
Flachdächer  
Flachdachanschluss

## G

Gartenbewässerung  
Gasherde  
Gasleitungen  
Geschirrspüler

## H

Interlüftete Fassaden  
Industriespenglerei  
Ingenieurbauwerksabdichtungen  
Isolationen

## K

Kal-Zip  
Kamineinfassungen  
Kaltdächer  
Kirchturmspitzen  
Kompaktdächer  
Küchenapparate  
Kundenservice  
Kunstspenglerarbeiten  
Kunststoffdichtungsbahnen  
Kunststoffleitungen  
Kupferblechdach  
Kupferleitungen  
Kupfer-Titan-Zink

## L

Laborvorrichtungen  
Lichtplatten  
Lukarnenverkleidungen

## M

Mauerabdeckungen  
Metallfassaden

## N

Nacktdächer  
Neblichtkuppeln

## P

Plusdächer  
Pumpenanlagen  
Profilbleche  
Projektierungen, Planungen

## R

Reingasversorgungen  
Renovationen  
Rohrschlosserarbeiten

## S

Sandwichelemente  
Sanitäranlagen  
Sanitär-Laden  
Sanitäre Apparate  
Schwanenhäuse  
Schwimmbadanlagen  
Schwimmbadpflegemittel  
Schwarzdächer  
Spenglerei  
Steildächer

## T

Thermoelemente  
Tonnendächer  
Trapezbleche

## U

Umkehrdächer  
Unterdächer  
Unterhalt  
Unterkonstruktionen

## V

Verbunddeckenbleche  
Warmdächer  
Waschmaschinen  
Wasseraufbereitungen  
Wasserleitungen  
Wellband  
Winkelfalzdach  
Wohnraumfenster

## Z

Ziegeldächer



Jauslin Holding AG  
Hauptstrasse 64  
4132 Muttenz  
Telefon 061/61 66 27  
Telefax 061/61 90 14



Jauslin + Sohn AG  
Schulstrasse 25  
4132 Muttenz  
Telefon 061/61 66 22  
Telefax 061/61 66 05

Im Obert 455

4336 Kaisten  
Telefon 064/64 22 77  
Telefax 064/64 22 82

Schützenmattstrasse 19  
4051 Basel  
Telefon 061/261 75 07



Jauslin + Sohn AG  
Fassadenbau  
Herrenmattstrasse 25  
4132 Muttenz  
Telefon 061/61 29 30  
Telefax 061/61 27 77



Jauslin Flachdach AG  
Sonnenmattstrasse 12  
4132 Muttenz  
Telefon 061/61 29 92  
Telefax 061/61 47 19

Schützenmattstrasse 19  
4051 Basel  
Telefon 061/261 74 07



Jauslin Etanchéité SA  
En Budron, Case postale 70  
1052 Le Mont-sur-Lausanne  
Téléphone 021/653 24 95



Jauslin Flachdach AG  
Steinackerstrasse 26  
8902 Urdorf  
Telefon 01/734 10 90  
Telefax 01/734 04 92



Jauslin Steildach AG  
Sonnenmattstrasse 12  
4132 Muttenz  
Telefon 061/61 47 29  
Telefax 061/61 47 19



H. Kreiner AG  
Langmauerstrasse 27  
8006 Zürich  
Telefon 01/363 00 92  
Telefax 01/363 09 34



H.R. Suter AG  
Schützenmattstrasse 19  
4051 Basel  
Telefon 061/261 71 53  
Telefax 061/261 71 55



Pilatus Flachdach AG  
Rütistrasse 11  
6060 Sarnen  
Telefon 041/66 52 61  
Telefax 041/66 82 06



BernaRoof AG  
Stöckackerstrasse 62  
3018 Bern  
Telefon 031/992 31 31  
Telefax 031/992 32 04



Sanfa AG  
Im Obert 455  
4336 Kaisten  
Telefon 064/64 22 44

# MUMU Objekt beginnt

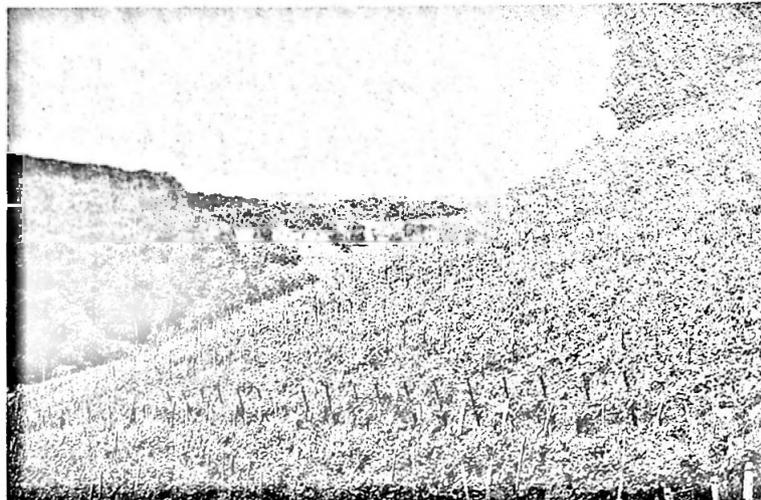
Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Ein Reblehrpfad für Muttenz

Zum Muttenzer 1200-Jahr-Jubiläum erstellte der Weinbauverein am Wartenberg einen Reblehrpfad. Jetzt können Sie sich naturnah in das Gebiet der Önologie hineinwagen.



rend des ca. halbstündigen Spaziergangs durch die Reben informieren und viel Wissenswertes über den Weinbau erfahren. «Wir sind auch gerne bereit, einer Schullehrer bei einer ersten Reise in das Gebiet der Önologie (Weinkunde) behilflich zu sein», sagt Thomas Schneebeli. Auf 17 Tafeln, die alle mit einem farbigen Signet gekennzeichnet sind, werden verschiedene Themenkreise, wie Traubensorten, Traubenqualität, Rebschutz, Geologie, Flora und Fauna aufgegriffen und dokumentiert. Das mitten in den Reben stehende Hallenhaus bildet das Zentrum des Reblehrpfades. Dort wird zusätzlich in Schaukästen zu aktuellen Themen informiert. Der Reblehrpfad ist nun ein Teilstück des kantonalen Rebwanderwegs Muttenz-Pratteln, der 1992 eröffnet wurde. *fd*



Fruchtbares Reb Gelände am Wartenberg ob Muttenz

Fotos Brigitte Ballmer



oben: Mitten in den Reben steht das Hallenhaus mit Schaukästen  
unten: 17 Tafeln informieren über Önologie (Weinkunde)

**BEGRÜSSUNGSTAFEL**



Lieber Weinfreund.

Anlässlich der Feierlichkeiten zum 1200 jährigen Bestehen des Dorfes Muttenz wurde der Reblehrpfad 1993 angelegt.

Sevor Sie ein Glas unseres herrlichen Muttenzer Weines kosten und genießen können, sind die wichtigsten Voraussetzungen:

- Die intensive Pflege der Reben,
- das Können des Winzers,
- das Einsehen des Wettergottes und
- das Geschick des Kellermeisters.

Gerum, lieber Besucher, gilt im Rebberg:

- Dem Wanderer die Landschaft,
- dem Winzer die Trauben!

Wir danken Ihnen für Ihre Mithilfe, indem Sie die Rebäcker nicht betreten und so unsere Pflege unterstützen.

Weinbauverein Muttenz

**REBFLÄCHE**  
(einst und heute)



Um 1900 zählte Muttenz über 100 Bewirtschafter von insgesamt 36 Hektaren Reben. Infolge der Reblausepidemie und von Pilzkrankheiten erfolgte eine rapide Abnahme der Fläche auf den Minimalbestand.

Um 1960 auf ca. 5 Hektaren.

1992 zählt Muttenz wieder 35 Bewirtschafter und 9,5 Hektaren Rebfläche, davon entfallen auf die Sorten:

Blauburgunder	500 Aren
Riesling x Sylvaner	190 Aren
Gutedel	210 Aren
Pinot Gris	15 Aren
Spezial Sorten	35 Aren
(Garchus / Hybriden)	

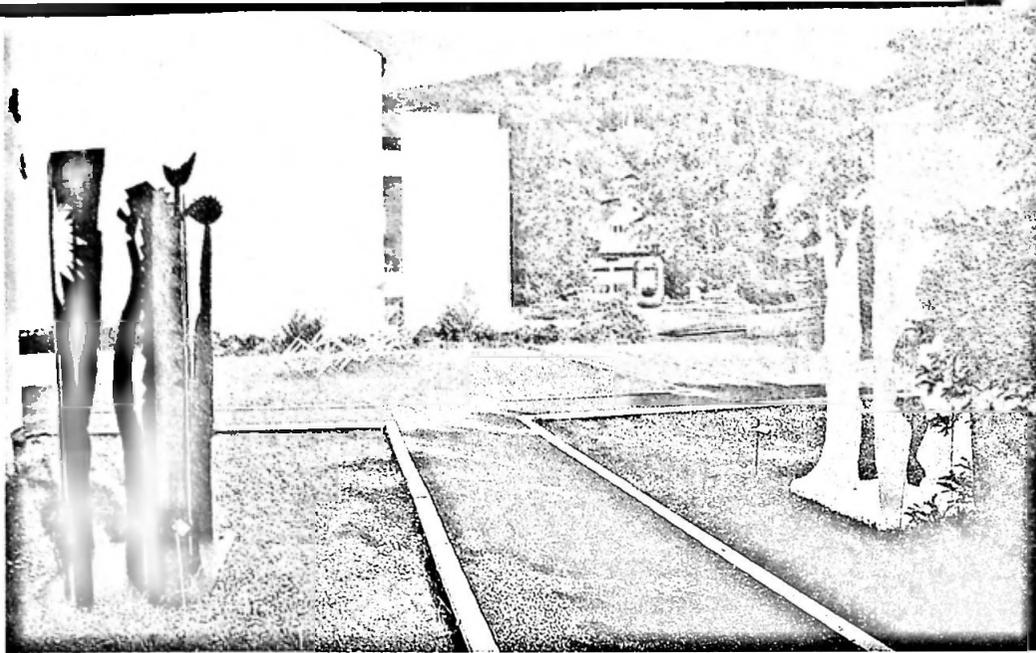


*Vakuum-Röhren-Kollektoren als wenig störendes Element auf dem Dach zur Unterstützung einer konventionellen Heizung*

*Referenzobjekt Gewerbe- und Bürogebäude in Münchenstein*

*Fotos: Brigitte Ballmer/Louis van der Haegen*





Ein «Kunstweg» führt durch den Skulpturengarten rund ums Gemeindezentrum «Mittenza»

Fotos Brigitte Ballmer

entwerfen, die andern kümmerten sich um das Ausstellungskonzept. Zusammen mit Kurt Burkhardt und Peter Mesmer hat man das Konzept gefunden, die einzelnen Werke ins Umfeld der «Mittenza» einzupassen – mit einem provisorischen Weg, der zu den 33 Objekten führt. Jeder Künstler erhielt einen Grundriss der Örtlichkeiten, und jeder konnte seine Lieblingsplazierungen aussuchen.» Erstaunlicherweise habe es praktisch keine Konfrontationen gegeben, erklärt «Ausstellungsmacher» Walter Suter. «Es war ausgesprochen angenehm, mit den Künstlern zu arbeiten. Jeder fand seinen Platz, für den er zum Teil eigens etwas schuf, zum Beispiel Reinhold Meyer mit seinem Riesen-Mobile aus Holz.»

Beim und im Durchgang des Gemeindezentrums findet man futuristische Objekte von Andreas Spitteler, die einiges Kopfschütteln provoziert hätten, meint Walter Suter. Es sei ja mit die Absicht gewesen, die Leute herauszufordern. «Man muss nicht immer etwas Hübsches machen. Da wurde natürlich auch etwas geschnödet oder man hörte Sprüche, aber ich bin der Meinung, das gehört zum bildhauerischen Schaffen und zur Objektgestaltung dazu.» Auch Valery Heussler mit ihren Chromstahlobjekten mitten in den herausgerückten Stühlen und Tischen des Restaurants wolle etwas manifestieren, etwas aussagen: «Sehen – hören – fühlen: Lesen durch die Form.»



«Zig-Zag» von Walter Suter

Nach der Absicht der Ausstellungsmacher soll sich Kunst in bestehenden Strukturen und Räume integrieren

Die Arbeiten von Ruedi Tschudin – reflektierende Metallkörper – und von Niklaus Mohler – Stein-Metallkombinationen – sowie von Paul Agustoni – Steinplastiken – säumen den interessanten Kunstweg rund um das Gemeindezentrum «Mittenza». Walter Suter selbst entwirft und entwickelt «Gestaltungen für die Architektur» sowie freie Objekte, von denen er zwei auf dem Platz zwischen den einzelnen Gebäuden zeigt nach dem Motto: «Kunst soll sich in bestehende Strukturen und Räume integrieren.»

#### Auch Innenausstellung

Die Idee der Gestaltung des Aufgangs zum Karl Jauslin-Saal sei gewesen, dass die ausstellenden Künstler sich selbst präsentieren und dokumentieren sollten in Form eines Modells oder eines Plakats, respektive Skizzen, um ihre jeweilige Arbeitsweise zu demonstrieren. «Dafür haben wir eigens Rahmen oder Vitrinen geschaffen, wo jeder seine Handschrift zeigen kann als Ergänzung zu den draussen ausgestellten Werken.»

Bei der Finissage sind Führungen geplant, wo die Dorfbewohner die Möglichkeit erhalten, sich zu äussern. Dann werden auch alle Künstler anwesend sein, um mit den Muttentzern ins Gespräch zu kommen.

Peter O. Rentsch



**Confiserie - Café**

Chocolat-Spezialitäten  
Pralinés (60 Sorten)  
Konfekt, Torten, Pâtisserie  
Glacé. Alles Eigenfabrikat  
in erstklassiger Qualität.

**Boulevard-Café**

Sonntags geschlossen

Liestal, Tel. 921 60 40  
Wasserturmplatz 1  
Bushaltestelle  
Nähe Parkhaus Büchel

**Restaurant Altmarkt**  
u. Bildergalerie 4410 Liestal

- Bei uns essen Sie gut und preiswert
- Behagliche Atmosphäre
  - Gutbürgerliche Küche
  - 20 Sorten Spaghetti
  - Schöne Gartenwirtschaft
  - Kinderspielplätze und grosser P

Das gemütliche Beizli  
für jedermann  
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Gisela + Peter Mühlheim-Schaub  
Standweg 3, 4410 Liestal  
Telefon 061 921 17 70  
Mo geschlossen  
Di - So 10.30 - 24 h, So 16 h - 24 h

RESTAURANT-TIPS

**Restaurant Murenberg**

W. und A. Kraft-Ulrich  
Tel. (061) 931 14 54 • Fax (061) 931 18 46  
4416 Bubendorf

A-la-carte Service  
im Garten

Mittwoch/Donnerstag  
geschlossen

- Vorzügliche Fische und Krustentiere
- Gepflegter Weinkeller
- Anlässe bis 30 Personen

**Restaurant Schlössli**  
4456 Tenniken  
Telefon 061/971 29 46



Das Dorfbeizli mit der  
heimeligen Ambiance

Es freuen sich auf Ihren Besuch:  
J. und G. Mohler-Sutter  
Dienstag Ruhetag und jeweils letzter  
Montag im Monat geschlossen.

**Da haben Sie den Salat...**

... von unserem abwechslungsreichen  
Salat- und Vorspeisenbuffet  
immer frisch und gluschtig  
auf Ihren Teller

täglich geöffnet - Minigolf - grosse Terrasse - Parkplätze - alkoholfrei



**RESTAURANT ERPEL**  
im Hallenbad Gitterli, Militärstrasse 14, Liestal, 921 49 86

**RESTAURANT ZUR BRÜCKE**

Warum nach den  
Sternen greifen?  
Sieh, das Gute  
liegt so nah.



Bahnhofstr. 4  
GRELLINGEN  
Tel. 061/74112 36  
Ganze Woche geöffnet P

**APKLÄZZO SULU RESTAURANT**  
Asiatische Küche

Jeden Mittag ein Menü  
für Fr. 10.- bis 12.-

Öffnungszeiten:  
Mo - Do 8 - 23 Uhr  
Fr 8 - 24 Uhr  
Sa 9.30 - 24 Uhr  
So Ruhetag

Fam. Martin Reyes  
Liestal, Tel. 921 96 96

**D**reht man in Gedanken das Zeitradd bis ins erste Jahrhundert nach Christus zurück, erlebt man vielleicht, wie römische Landherren am Wartenberg Reben pflanzen, Trauben ernten und in ihrem Keller den Wein kelterten. Denn Funde von Resten römischer Weinkeller lassen vermuten, dass in jener Zeit neben Kirsche, Pflaume und Apfel auch die Rebe in Muttenz heimisch wurde.

Bis heute ist Muttenz der Reb- bau am Wartenberg erhalten ge- blieben. Um die Jahrhundertwen- de bebauten über hundert Bewirt- schafter eine Fläche von insge- samt 36 Hektaren. Eine Reblaus- epidemie und Pilzkrankheiten in den sechziger Jahren dezimierte die mit Reben bebaute Fläche auf nur noch fünf Hektaren. Nach str- ken Regenfällen im Jahr 1984 rutschte ein grosser Teil des war- tenberg-Südwesthangs ab und zer- störte mit Reben bepflanztes Kul- turland.

Heute wird in Muttenz auf knapp 10 Hektaren am Wartenberg Wein angebaut, nebst der «Aescher Klus» das bedeutendste Anbau- gebiet im Kanton. Die Weinbau- ernfamilien Jauslin und Stocker sind professionelle Winzer, dane- ben bewirtschaften 35 «Hobby- weinbauern» ihren Rebberg und lassen zum Teil ihre Trauben ge- meinsam kelterten. Angebaut wer- den 500 Aren Blauburgunder, 190 Aren Riesling x Sylvaner und 210 Aren Gutedel, daneben Pinot Gris und andere Sorten.

Anlässlich der Feierlichkeiten zum 1200-jährigen Bestehen von Muttenz hat sich nun ein Organi- sationskomitee des Weinbau- vereins mit Unterstützung der Ge- meinde entschlossen, einen Lehr- pfad in den Reben am Wartenberg zu anzulegen. Thomas Schneebe- li, OK-Präsident und selbst Hob- bywinzer, erklärt: «Wir möchten den Weinbauinteressierten näher in das Geschehen um den Wein- bau in Muttenz einbeziehen. Der Lehrpfad wurde nach dem Vor- bild eines Reblehrpfads in Aug- gen in Deutschland in zweijähri- ger Fronarbeit erstellt». Wein- liebhaberInnen können sich wäh-

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Prattler Anzeiger  
Frau E. Honegger  
Schlossstrasse 57  
4133 P r a t t e l n

Geschätzte Frau Honegger,

der Zufall hilft manchmal (oder öfters?) nicht nur den zünftigen Historikern, sondern auch den Amateuren:

Heute hat das Muttenzer Museum von einer Gönnerin den als Kopie beiliegenden "Anzeiger" erhalten, von dessen Existenz ich bis heute keine Ahnung hatte.

Da habe ich natürlich nichts Eiligeres zu tun, als Ihnen zu schreiben und Sie anzufragen, ob Sie vielleicht - vielleicht! - eine Kopie der Nr.6 (vom 22.1.1921) beschaffen könnten - gegen Bezahlung! -, damit wir auch den ersten Teil des Berichtes über die Trameinweihung unserem Archiv anvertrauen können.

Vielleicht wissen Sie auch, ob dieser Anzeiger ein Vorläufer des heutigen 'Prattler Anzeigers' war, wann 'Muttenz' dazu gekommen ist und bis wann er Bestand hatte. Das alle interessiert mich sehr, dass ich für jeden auch kleinsten Hinfröh bin.

Für Ihre Bemühungen danke ich zum voraus.

4132 Muttenz, 16.2.1993  
Karl Bischoff  
Unter-Brieschhalden 4  
Telefon 61 21 92

Mit freundlichem Gruss

# Prattler Anzeiger

Verlags AG

---

Schlossstrasse 57  
4133 Pratteln  
Telefon 061 / 821 25 95  
Telefax 061 / 821 25 85

---

Herrn Karl Bischoff  
Unter-Brishalden 4  
4132 MuttENZ

Pratteln, 19. März 1993

---

Sehr geehrter Herr Bischoff,

herzliche Gratulation, Herr Bischoff, zur Spende "Anzeiger für die Gemeinden Pratteln und MuttENZ", die das MuttENZer Museum erhalten hat.

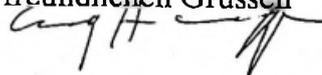
Interessant und für mich neu ist, dass die damalige "PA-Druckerei" Bopp diesen Anzeiger herausgegeben hat.

Anlässlich des 60jährigen Bestehens des Prattler Anzeigers im Jahre 1979 haben wir die PA-Geschichte recherchiert, sind dabei aber nicht auf diesen Anzeiger gestossen. Die PA-Geschichte haben wir dann in der Jubiläums-Ausgabe vom 5. Dezember 1979 publiziert, auf deren Titelblatt das Titelblatt Nr. 15 vom 22. September 1917 reproduziert wurde. Dieses Titelblatt von 1917 haben wir als Geschenk von einem treuen PA-Leser und -Sammeler erhalten. Wie gut, dass es Sammler gibt – auch wenn sie nicht vollständig sammeln. Leider gehörte Herr Bopp selig nicht zu dieser Kategorie Menschen... Mit der Sammlung des Prattler Anzeigers wurde erst 1935 begonnen.

Es tut mir wirklich leid, sehr geehrter Herr Bischoff, Ihnen nicht weiterhelfen zu können.

Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Freude an Ihrer Museums-Arbeit, die nicht genug geschätzt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen



Beilage: Jubiläums-Ausgabe PA 1979

# Volks = Zeitung

## Abonnementspreise:

3 Monate . . Fr. 2.20      6 Monate . . Fr. 4.20  
12 Monate . . Fr. 8.—

Druck und Verlag der Buchdruckerei Hans Bühler,  
Pratteln. Telephon 22. Postcheck-Konto V 6273.

Erscheint Mittwoch und Samstag.  
Inserate: Die 1-spaltige Petitzeile oder deren  
Raum 20 Cts. für Baselland und Stadt, übrige  
Schweiz 25 Cts., Ausland 30 Cts., Reklamen 40 Cts.

## Der Kampf ums Brot.

1. Aus Bern kommt die Nachricht, daß der Bundesrat beschlossen hat, den 3. März 1929 zum Abstimmungstag über die drei die Getreideversorgung betreffenden Vorlagen zu machen. Damit ist nun der Zeitpunkt gegeben, an welchem die zweite große „Getreideschlacht“ im Schweizerlande geschlagen werden wird, die uns endlich einmal den Getreidefrieden bringt. Es ist keine leichte Aufgabe, die die Schweizerbürger an diesem Tage zu erfüllen haben, denn über nicht weniger als drei verschiedene Fragen hat der Stimmberechtigte an diesem Tage zu entscheiden. Zunächst muß geurteilt werden über die Initiative für eine monopolfreie Lösung, die übrigens nunmehr von den Initianten selber fallen gelassen worden ist. Der Bürger wird sich deshalb fragen, warum muß denn erst noch über diese Initiative abgestimmt werden. Unsere verfassungsrechtlichen Bestimmungen gehen dahin, daß die Bundesversammlung nach freiem Ermessen jeder Initiative einen die nämliche Verfassungsmaterie beschlagenden eigenen Entwurf gegenüberstellen kann, sofern sie dem Entwurf der Initianten nicht beistimmen kann und ihn nicht einfach ablehnen will. Die Initianten aber haben in einem solchen Falle das Recht, ihren Entwurf zurückzuziehen, sofern die Unter-schriftenbogen dem Initiativauschuß diese Vollmacht ausdrücklich einräumen. Als im Jahre 1926 im heißen Kampfe für und gegen Getreidemonopol die Initiative eingereicht wurde, haben die Initianten auf dieses Recht des Zurücknehmens der Getreideinitiative verzichtet, im Glauben, der Bundesrat beharre auf seiner Monopollösung. Nunmehr aber hat ja auch der Bundesrat befeht und es muß nun nicht nur der Entwurf der Initianten, sondern auch der Gegenentwurf des Bundesrates vor das Volk.

versammlung annehmen und endlich die Frage: wollt ihr die Erhöhung der statistischen Gebühr annehmen? Die ersten zwei Fragen beschlagen die Verfassungsrevision, die letztere ist eine Aenderung des Zollgesetzes. Es ist nun wichtig zu wissen, daß bei der Abstimmung über die Verfassungsrevision nur Stimmzettel gültig sind, welche eine der beiden Fragen mit Ja, die andere mit Nein beantworten und solche, die beide Fragen verneinen. Stimmzettel aber, welche beide Fragen bejahen, sind ungültig. Und hier liegt nun die große Gefahr nämlich, daß sogar mancher Freund der monopolfreien Lösung in überstürztem Eifer beide Fragen bejaht und dadurch eben eine ungültige Stimme abgibt. Die Aufklärung über die Abstimmungstaktik wird in diesem Falle viel notwendiger sein, als die Aufklärung über den Inhalt der Vorlagen, das sollten sich die Vertreter der monopolfreien Getreideversorgung heute schon sagen und dafür besorgt sein; denn es ist leider nur allzuwahr, daß unsere demokratischen Schweizerbürger gar oft aus Unkenntnis der rechtlichen Grundlage etwas beschließen oder verwerfen, worüber sie letzten Endes dann selber höchst überrascht sind, sodaß sie sagen: Ja so haben wir die Sache nicht gemeint und verstanden. Schon heute sei darauf hingewiesen: Am 3. März hat der Stimmbende ein ganz kleines Nein zu schreiben für die Initiative, ein großes Ja für den Entwurf der Bundesversammlung und ein ebenso großes Ja für die Erhöhung der statistischen Gebühr.

Ueber die gegen die Erhöhung der statistischen Gebühr erhobene Referendum noch kurz ein Wort. Wenn man den sozialdemokratischen Tiraden glauben wollte, handelte es sich dabei um den Schutz des Konsumenten. Dem ist aber nicht so. Gerade dadurch, daß die Finanzierung des An-

## Bundesratswahl.

Die „Neue Basellandschaftliche Volkszeitung“ kann eidgenössische wie kantonale politische Fragen ohne Rücksichten erörtern und vor das Volk bringen. Es soll deshalb einmal in einer Art, wie sie sonst von der Presse nicht behandelt wird, über die Bundesratswahl hier gesprochen werden.

Die diesmalige Wahl hinterließ im Schweizer-volk mehr Eindruck als frühere, da sie unter größeren Schwierigkeiten zustande kam. Es zeigte sich erstmals, wohin es führen kann, wenn für die einzige Behörde unseres Landes, die unseren Bundesstaat zu regieren und zu repräsentieren hat, allzu sehr kantonale Gesichtspunkte die Wahl bestimmen. Bern, Zürich und Waadt müssen „vertreten“ sein, da hilft nichts, und wenn ein „Vertreter“ eines dieser Kantone zurücktritt, dann muß der Nachfolger aus dem gleichen Kanton gewählt werden, auch dann, wenn ein anderer Kanton einen weit befähigteren Anwärter hätte und der Heimatkanton des Ausgeschiedenen in die größte Verlegenheit kommt, sei es, daß er zu viel oder zu wenig „Holz“ auf Lager habe. So haben es die Väter des Bundesstaates sicher nicht gemeint. Es ist ja gut, daß der Bundesrat sich nicht einseitig zusammensetzt, daß man die Sprachen und auch die Parteien berücksichtigt. Das braucht nicht bewiesen zu werden. Auch die Berücksichtigung der Kantone ist an sich gewiß nichts Verwerfliches, immer vorausgesetzt, daß dadurch nicht erste Qualitäten hinter zweite und dritte gestellt werden. Aber es ist verkehrt, von einer „Vertretung“ zu sprechen in einer Behörde, die alles eher als eine Vertretung der Kantone ist und sein soll. Aber man spricht nicht nur mißbräuchlich von einer solchen Vertretung, sondern der Begriff hat sich in weiteren Kreisen schon festgesetzt. Es ist aber nicht

## Eidgenossenschaft.

**Vom Existenzminimum des Handwerksmeisters.**  
Lieber die Frage von nicht zu unterschätzender Bedeutung äußert sich Rechtsanwalt Dr. Hans Blarner in Zürich im „Schweizerischen Baublatt“, indem er über das Existenzminimum des Handwerksmeisters folgendes ausführt: Nach unserm Schuldbetreibungsgefes können Lohnguthaben, Gehalte und Dienstentlohnungen nur soweit gepfändet werden, als sie nicht nach dem Ermessen des Betreibungsbeamten dem Schuldner und seiner Familie unumgänglich notwendig sind. Obwohl nun das Gefes unter den Begriffen Lohnguthaben, Gehälter und Dienstentlohnungen in erster Linie die Vergütung des Arbeitgebers an den Angestellten aus Dienstvertrag im Auge hat, ist die Rechtsprechung richtigerweise entsprechend dem wirklichen Sinn des Gefeses dazu gekommen, auch Forderungen des Handwerksmeisters aus Werkverträgen insoweit als unpfändbar zu bezeichnen, als darin der Ertrag der eigenen Arbeit des Schuldners enthalten ist. Selbstverständlich sind auch solche Forderungen aus Werkverträgen nur soweit unpfändbar, als sie für den Unterhalt des Schuldners und seine Familie unbedingt notwendig sind. Derjenige Teil der Forderung aus Werkverträgen aber, der die Entschädigung für verwendetes Material und den Lohn einer Hilfskraft (Arbeiter, Gehilfen usw.) darstellt, kann unbeschränkt gepfändet werden, abgesehen davon, ob Material und Lohn bezahlt seien. Die Betreibungsbehörden gehen bei dieser Praxis davon aus, daß auf das wirtschaftliche Verhältnis abzustellen sei und daß der Handwerksmeister nicht schlechter gestellt werden dürfe als der Lohnarbeiter, der ja ohnehin alle Risiken des selbständigen Berufes übernommen hat. Würde man dem Handwerker das Arbeitsprodukt im vollen Umfang pfänden, so würde

# Prattler Anzeiger

Allgemeines Publikationsorgan für Pratteln, Schweizerhalle und Augst — Druck und Verlag: Buchdruckerei Seiler u. Co., Pratteln, Schmiedestr. 5, Tel. 81 64 44, Postcheck V 26 280 — Abonnementspreis: Jährl. Fr. 9.—  
Insertionspreis: Lokal 11 Rp., ausserlokal 12 Rp. für die einspaltige Milli meterzeile, Reklame 40 Rp. Chiffregebühr 50 Rp. — Inseratenannahme: Buchdruckerei Seiler u. Co. und Schweizer-Annoncen AG, Tel. 22 28 75

Erscheint jeden Freitag

Nr. 1

Pratteln, den 3. Januar 1958

## 1958, das Jahr der Schweizerfrau

Sb. Wir stehen am Anfang eines neuen Jahres. Was es wohl bringen mag? Eines wissen wir heute schon, es ist uns mit einer ganzen Serie von Zeitungsberichten und Interviews mit den Organisatorinnen angekündigt worden. Das Jahr 1958 wird uns eine zweite SAFFA bringen, eine neue, erweiterte Schau über das Arbeiten und Wirken der Frau innerhalb unseres Volkslebens.

Die erste SAFFA ist vor 30 Jahren veranstaltet worden; sie war ein großer Erfolg. Sie liegt nun freilich schon so weit zurück, daß sich viele von denen, die sie einst besucht haben, kaum mehr an sie zu erinnern vermögen, während sie für die Jungen eine unbekanntere Sache darstellt, die ihnen kaum etwas zu sagen hat.

Die Frage der politischen Gleichberechtigung der Frau, die Frage des Frauenstimmrechts ist in den letzten Jahren nie mehr zum Verstummen gekommen; sie wird es auch nicht, bis sie endlich eine zeitgemäße und gerechte Lösung gefunden hat. Die SAFFA II, wie sie sich nun in Zürich im Aufbau befindet, dürfte berufen sein, eindrücklich zu zeigen, welche Rolle die Frau heute in unserm wirtschaftlichen, sozialen und geistigen Leben spielt. Sie dürfte auch zur eindrucksvollen Demonstration für die politische Gleichberechtigung der Schweizerfrau werden.

Die SAFFA 1958 will die Schweizerfrau, ihr Leben und ihre Arbeit zur Darstellung bringen. Die Neue Helvetische Gesellschaft hat ihr, wenn auch nur in bescheidenem Rahmen eines Jahrbuchs, die Lösung dieser Aufgabe gewissermaßen vorweggenommen. Sie widmet ihr Jahrbuch 1958 der Schweizerfrau oder vielmehr, sie hat seine ganze Gestaltung in die Hände der Frauen gelegt, die hier selbst die Bedeutung der Frau und ihrer Arbeit auf den verschiedensten Gebieten zur Dar-

hat eine Ehefrau, gut gerechnet, drei Kinder. Wenn ihr jüngstes Kind das Alter von 15 Jahren erreicht hat, liegt bei einer mittleren Lebenserwartung von 71 Jahren noch eine Spanne von 25 Jahren vor ihr. Während es früher beinahe die Regel war, daß die Mutter starb, ehe das letzte Kind ins erwerbsfähige Alter trat, hat die Mutter von heute noch eine Reihe von Jahren vor sich, wenn das jüngste ihrer Kinder erwachsen ist. Es ist naheliegend, daß diese Verschiebung die Stellung der Frau ganz allgemein beeinflußt und daß sie ihr auch Muße schenkt, ihr einst ferner liegende Probleme anzupacken.

So sind wir doppelt überrascht, wenn die selbe Statistik enthüllt, daß die Zahl der werktätigen Frauen in den letzten 70 Jahren im Verhältnis zur Gesamtzahl der Werktätigen nicht zugenommen hat. Das mag einerseits in der bedeutenden wirtschaftlichen Besserstellung begründet sein, die sich unsere Arbeiterschaft seit den achtziger Jahren erkämpft hat, andererseits auch, wie der Statistiker selbst erwähnt, in der Schwierigkeit des Erfassens der nur teilweise oder nur vorübergehend beschäftigten Frauen.

## Jede Gemeinde hat die Zeitung, die sie verdient

Die Presse ist ein absolut unentbehrlicher Faktor unserer Kultur, unseres gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Lebens. Deshalb kommt keine Gemeinde ohne ihre Zeitung aus. Sowohl der Staat wie die Gemeindeverwaltung benötigen die Presse, und die Öffentlichkeit ist auf eine umfassende Orientierung über die Ereignisse in- und außerhalb der Gemeinde angewiesen. Weder Wahlen noch Abstimmungen sind

Doch, wenn sich die Zahl der beruflich tätigen Frauen im Laufe der vergangenen Jahrzehnte auch nicht wesentlich geändert hat, ist doch ihre Arbeit von zunehmender Bedeutung, weil die Stellung der Frau in unserem Erwerbsleben eine andere geworden ist.

Während noch vor wenigen Jahrzehnten die berufliche Arbeit auf die Bäuerin und die Arbeiterfrau beschränkt blieb, die ihrem Manne mit-helfen mußte, das Lebensnotwendige zu verdienen, hat die sogenannte bessere Tochter überhaupt keinen Beruf erlernt und sich mit der Vorbereitung auf ihre zukünftige Hausfrauenpflicht begnügt. Diese «bessere» Tochter gehört der Vergangenheit an. Die SAFFA dürfte uns darüber ein eindrückliches Bild vermitteln, auf welchen, ihr bis vor kurzem noch verschlossenen Arbeitsgebieten die Frau heute Eingang gefunden hat. Im Jahre 1874 eröffnete die erste Aerztin der Schweiz und die erste Frauenärztin von ganz Europa in Zürich ihre Praxis. Heute zählen wir in der Schweiz über 900 Aerztinnen. Wir haben heute auch weibliche Anwälte, Architekten, ja sogar Theologen.

Das Jahr 1958 soll dem ganzen Schweizervolk so recht bewußt werden lassen, welche hohe Bedeutung den Werken und dem Wirken der Frau in unserem Lande zukommt.

als bedeutend, als wesentlich erscheinenden Artikel oder Nachrichten unterzubringen sind, die von allgemein öffentlichem Interesse sind.

Freilich darf man sich nicht vorstellen, daß die Redaktion mit starren schematischen Aufstellungen arbeiten kann; wesentlich für die Aufnahme ist auch der Zeitpunkt des Eintreffens des Manuskriptes in der Druckerei, die den Text besser mit bereits vorhandenen Inseraten in Einklang

auf den Instinkt, der ihm sagen muß, welcher Grad von Stimmungsgehalt in einer Veranstaltung steckt. Daneben muß er selbst zu entscheiden wissen, ob sein Bericht dem Umfange nach dem öffentlichen Interesse entspricht. «Bandwürmer» haben die größte Chance, in den Papierkorb zu wandern oder rigoros gekürzt zu werden, so daß meistens wesentliches unter «der Schere» bleibt.

Der Neujahrswunsch unserer Redaktion sei deshalb all' den Mitarbeitern nahe ans Herz gelegt: Einfach, klar und sauber schreiben, lebendig und interessant berichten. Nur so können wir ein züliges, gern gelesenes Gemeindeblatt gestalten, zur Freude all' unserer Abonnenten und Freunde.

## Lokale Chronik

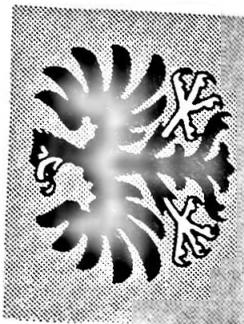
### Weihnachtsfeier der STIA

Mit großer Begeisterung versammelte sich kurz vor Weihnachten die Belegschaft der Schweizerischen Teer-Industrie AG zur traditionellen Weihnachtsfeier im Eßraum bei Tee und Süßigkeiten. Hier konnten wir auch das übliche Geschenk in natura in Empfang nehmen, nachdem wir am 12. Dezember das Geschenk in bar bereits erhalten hatten. Dr. Ahl begrüßte die Anwesenden, besonders die Pensionierten, und gab der Freude Ausdruck, daß sie auch nächstes Jahr wieder unter uns seien. Abschließend gab Dr. Ahl noch bekannt, daß ab Neujahr die 46-Stunden-Woche in Kraft trete. An dieser Stelle möchten wir der Direktion der beste Dank aussprechen und wünschen der STIA alles Gute. (Einges.)

### Gratulation

Wie wir vernehmen, wurde Hans Bryner-Wäger, Buchhalter in der Firma P. Pfirter & Co. auf den 1. Januar 1958 zum Prokuristen ernannt. Wir möchten auch an dieser Stelle unserem Mitbürger aufs herzlichste gratulieren und Glück wünschen.

### Schachklub Pratteln



# Prattler Anzeiger

**Amtliches  
Publikations-  
organ der  
Gemeinde  
Pratteln**

Insertionspreise für die 1-spaltige mm-Zeile:  
31 Rp., TV- und Radioseite 37 Rp. pro  
mm-Zeile, Reklame 105 Rp. pro mm;  
Im Amts-Anzeiger: 35 Rp., pro mm-Zeile,  
Reklame 125 Rp. pro mm.  
Chiffregebühr: Fr. 3.-

Jahresabonnement: Fr. 35.-

Inserate für die Zeitungsgemeinschaft  
(Inseratenkombination zu günstigem Tarif  
bei folgenden Zeitungen: Riebener Zeitung,  
Birsfelder Anzeiger, Muttener Anzeiger,  
Prattler Anzeiger) pro 1-spaltige mm-Zeile:  
Annonce: 55 Rp., Reklame 180 Rp.

Inseratenannahme: Schweizer Annoncen AG,  
ASSA, 4001 Basel, Tel. 061 23 66 06.

Allgemeines Publikationsorgan für  
Pratteln, Augst und Schweizerhalle.

Druck und Verlag: Zobrist & Hof AG,  
4133 Pratteln, Hauptstrasse 95,  
Telefon 061 81 64 44, Postcheck 40-26280.  
Redaktion: Frau E. Monaggar

AZ erscheint jeden Freitag

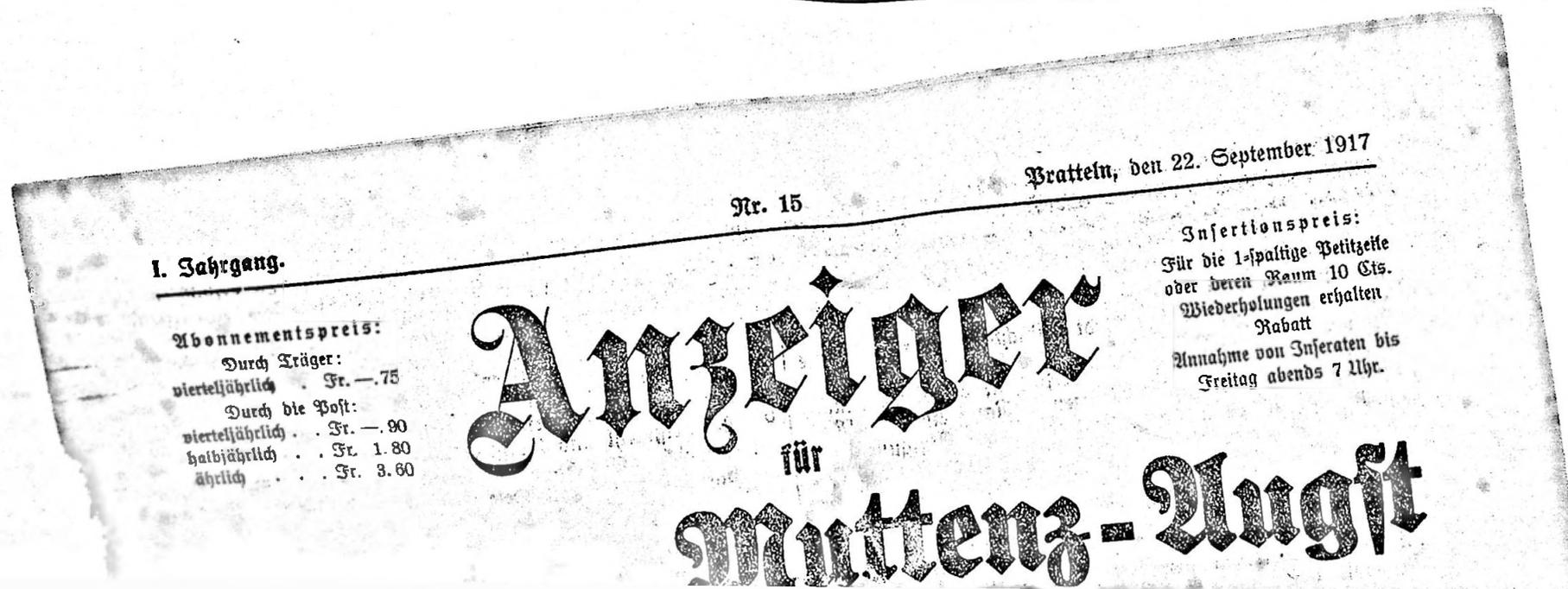
## Inhaltsverzeichnis

- Grusswort des Gemeindepräsidenten
- IGOP gratuliert
- Kleine Zeitung - grosse Aufgabe
- Von 1917 bis 1979
- Z+H - und was noch?
- Die Öffentlichkeitsarbeit des  
Gewerbes - die Lokalzeitung als  
Informationsträger
- Gesellschaft, Wirtschaft und Presse
- PA heute und morgen
- Herzlichen Dank
- Stellen Sie sich den PA ohne  
Inserate vor
- Pratteln in seiner Geschichte
- PA 1959 - 1979
- Als Lehrling beim PA
- Gutenberg machte es möglich
- Gutenberg mit Lichtgeschwindigkeit
- Inserenten gratulieren

5. Dezember 1979 Nr. 49/a

60. Jahrgang

# Jubiläums-Ausgabe



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

P O S A M E N T E R L I E D

O WIR ARMEN SYDENRUPFER, SPÜELIMACHER, RYSPIZUPFER  
WIRD ES DANN AUF DIESER ERDEN  
EINMAL FÜR UNS BESSER WERDEN.

TROLLALLA .....

DIE SEIDE, DIE WIRD IMMER REINER  
UND DER LOHN WIRD IMMER KLEINER  
UND DAS MASS WIRD IMMER LÄNGER  
UND DIE VORSCHRIFT IMMER STRENGER

TROLLALLA .....

DURCH DIE BRILLE MUSS MAN GUCKEN  
DA GIBTS GASSEN, BLÄTTERLUCKEN  
KOMMEN DANN DIE GRAUEN HAARE  
HEISSTS: IHR SCHAFFT UNS SCHLECHTE WARE

TROLLALLA .....

ACH WAS NÜTZT DAS REKLAMIEREN  
KANN MAN DOCH NICHT IMMER SCHMIEREN  
KOMMT EIN BRIEFLEIN DANN GEFLOGEN  
EUCH WIRD EUER STUHL ENTZOGEN

TROLLALLA .....

BLEIBT DIE ARBEIT ZEITWEIS AUS  
IST DAS ELENDE DANN IM HAUS  
IST DER TROG UND KASTEN LEER  
IST DAS LEBEN DOPPELT SCHWER

TROLLALLA .....

DARUM MÜSSEN SCHINDEN WIR UND SCHAFFEN  
BIS WIR GEBEN ALTE AFFEN  
KOMMT DER WAIBEL DANN INS HAUS  
UND VERKAUFT UNS HAB UND HAUS

TROLLALLA .....

JA WENN UNSER STÜNDLEIN SCHLAGET  
UND MAN UNS ZU GRABE TRAGET  
WO KEIN SCHUTZ UNS MEHR PROSCHIERT  
UND KEIN WECHSEL MEHR FALLIERT

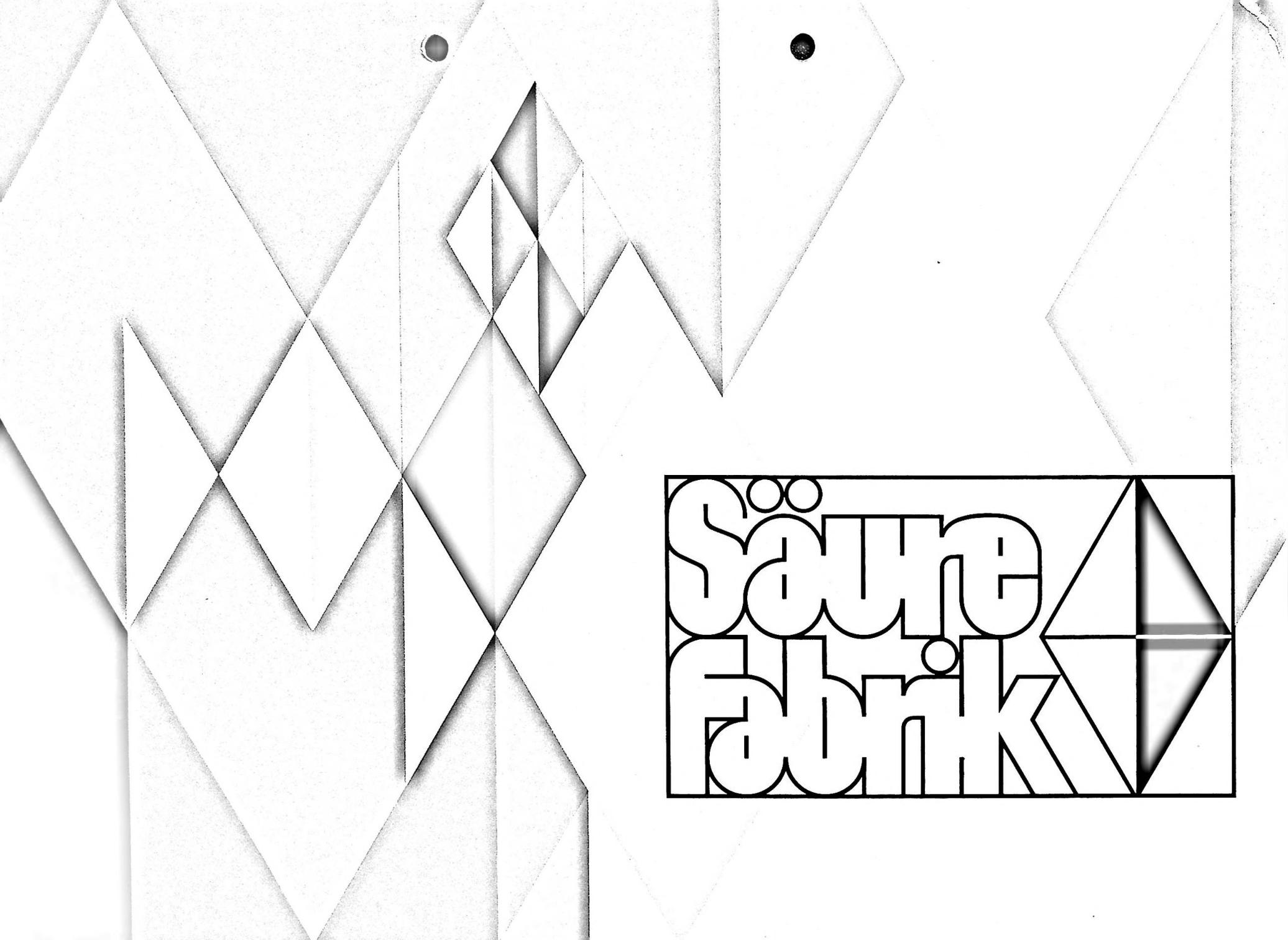
TROLLALLA .....

O WIR ARMEN SYDERUPFER, SPÜELIMACHER, RYSPIZUPFER  
WIRD ES DANN AUF DIESER ERDEN  
EINMAL FÜR UNS BESSER WERDEN

TROLLALLA .....

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Säure  
fabrik

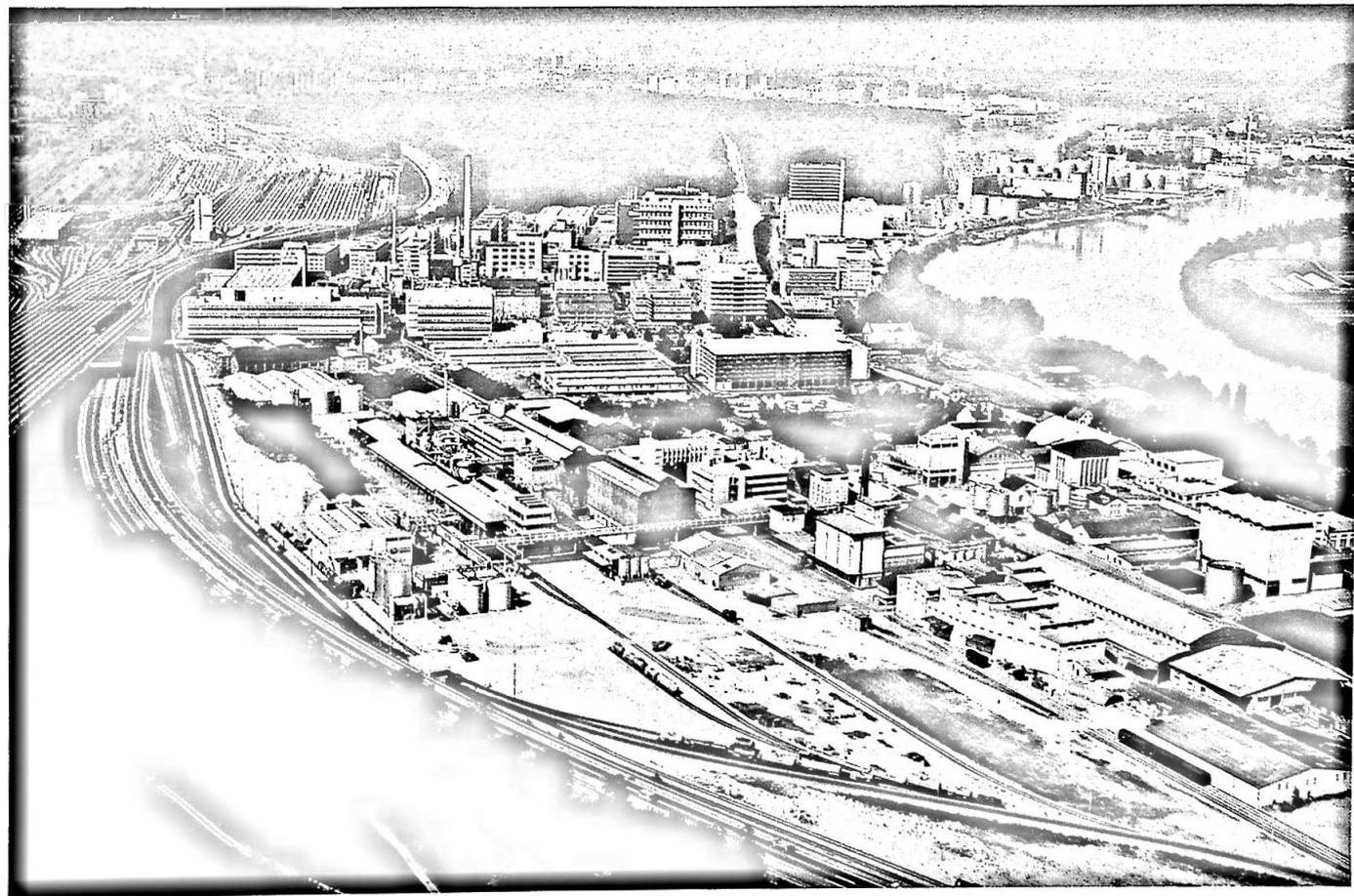
## Schweizerhalle

Ein Industrie-Raum östlich der Basler Hard und je zur Hälfte im Gemeindebann von Muttenz und Pratteln gelegen. Die Namensbezeichnung «Schweizerhalle» steht im direkten Zusammenhang mit dem Kochsalzvorkommen, welches der aus Hall, Deutschland, gebürtige Geologe Oberbergrat Carl Christian Friedrich Glenck am 30. Mai 1836 nahe beim ehemaligen «Rothaus» entdeckt hatte. Einer alten Überlieferung gemäss, Stätten der Salzgewinnung mit «Hall» oder «Halle» zu bezeichnen (z. B.

Hall, Schwäbi Hall, Reichenhall, Hallein) wurde diesem Fundort mit regierungsrätlicher Genehmigung vom «4. Hornung 1837» der Name «Schweizerhalle» gegeben.

Mit der Erschliessung dieses Salzvorkommens wurde der Grundstein zur industriellen Entwicklung des Raumes Schweizerhalle gelegt. Dem Salinenbetrieb folgte bald die Chemie, welcher das Kochsalz als wichtiger Rohstoff dient. Aus bescheidenen Anfängen ist Schweizerhalle zu einem gewichtigen

Industrie-Gebiet mit mehreren tausend Arbeitsplätzen angewachsen. Dazu beigetragen hat aber auch die verkehrstechnisch vorteilhafte Lage im unmittelbaren Bereich der Rheinhäfen von Basel-Stadt und Basel-Land und im Drehpunkt eines Bahn- und Strassen-netzes von internationalem Rang.

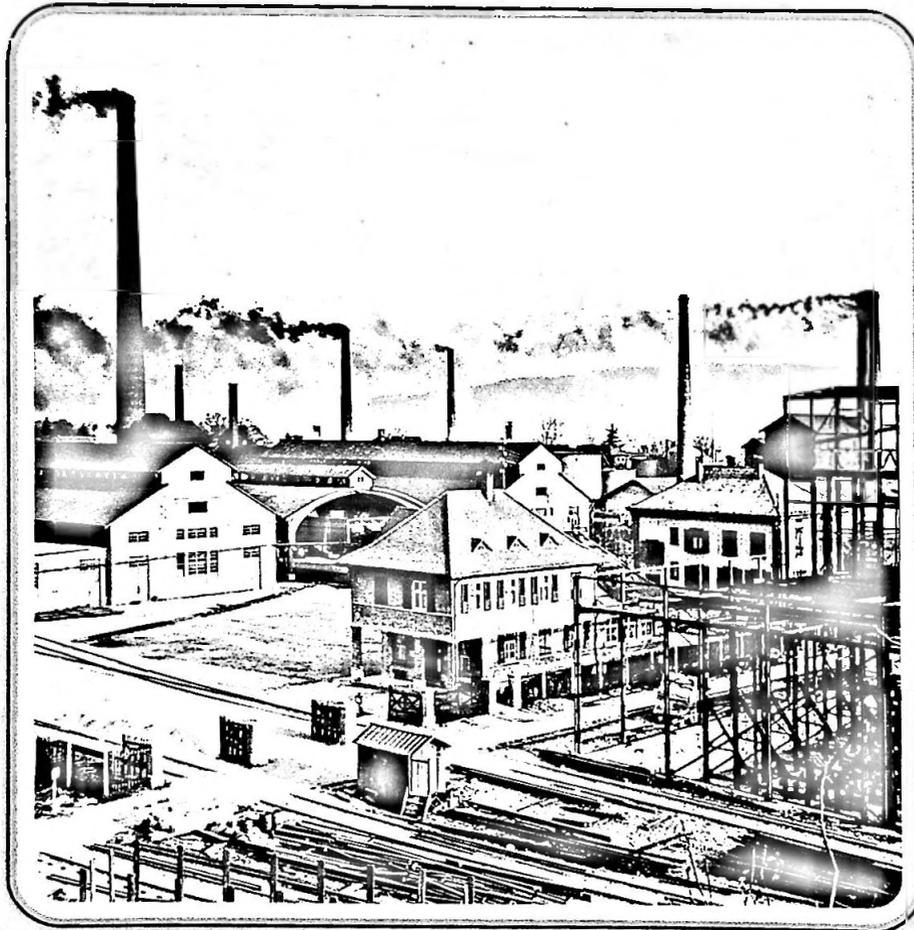


Das Industriegebiet Schweizerhalle, zwischen SBB/  
Autobahn und Rhein gelegen.

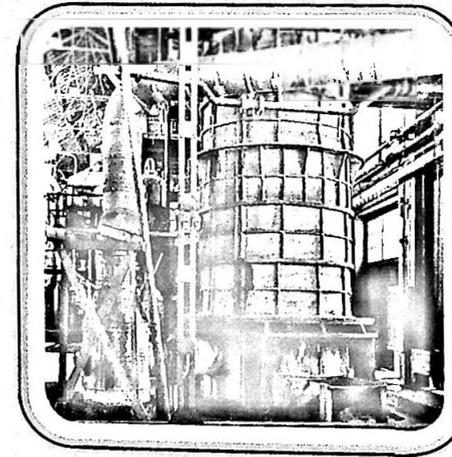
## Die Säurefabrik Schweizerhalle

Am 23. Januar des Weltkriegsjahres 1917 gegründet, hatte die Säurefabrik zur Hauptaufgabe, die Versorgung der chemischen Industrie vornehmlich im Raume Basel mit lebenswichtigen Grundstoffen sicherzustellen. Die Gründerfirmen waren in Schweizerhalle zum Teil bereits niedergelassen, oder sicherten sich im anschliessenden Areal des ehemaligen Rothaus-Gutes nahmhafte Landreserven. Diese Gegebenheiten und der Vorteil, den für die Säurefabrik wichtigen Rohstoff Kochsalz praktisch vor der

*Anno 1923*

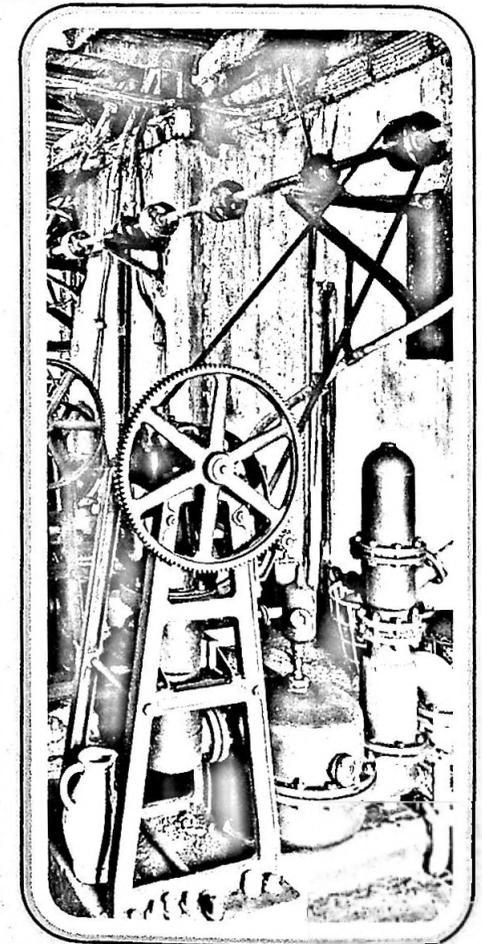


Tür zu haben, waren die Hauptargumente für die Wahl des Standortes Schweizerhalle. Als weitere gewichtige Gründe zählten die unmittelbare Anschlussmöglichkeit an das europäische Bahn-, Strassen- und Wassernetz, ein eigener Anstoss an das Rheinufer für die Beschaffung von Kühlwasser, sowie die Möglichkeit zum Bau von Werkwohnungen im näheren Betriebsbereich.



*Schwefelsäure Kontaktanlage*

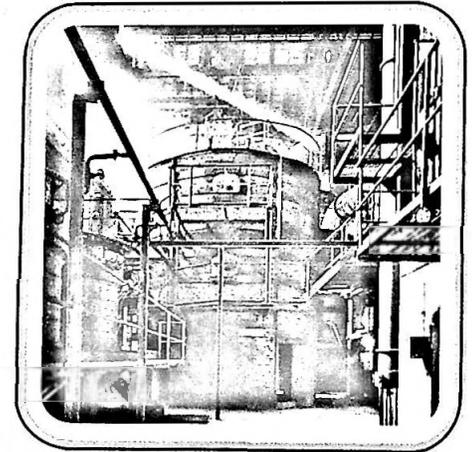
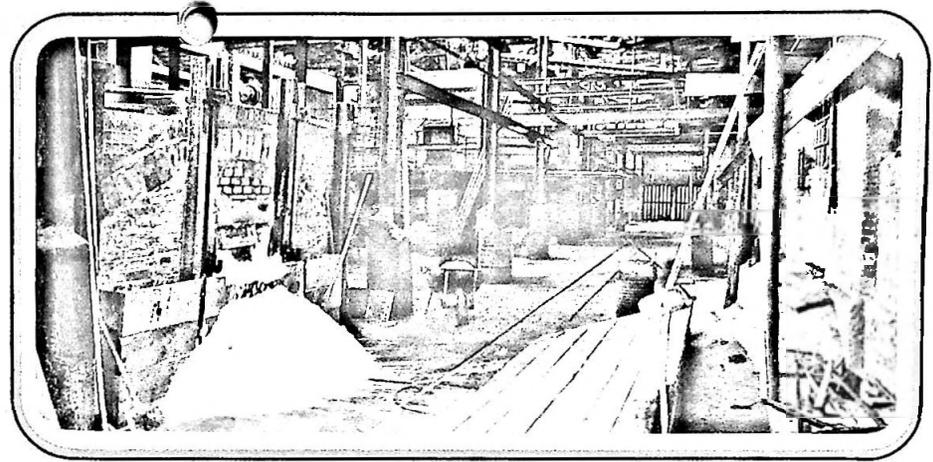
*Oberes Bild:  
Erstes Verwaltungsgebäude  
(ehemals Rothaus)*



*Schwefelsäure Kolbenpumpen*

Schwefel, neben Kochsalz ein weiteres wichtiges Ausgangsprodukt, wurde ursprünglich als Pyrit (Schwefel-/Eisen-Erz) aus europäischen Vorkommen bezogen, später in elementarer Form aus den Gruben von Sizilien und aus Förderungen in Übersee, vornehmlich Texas. In neuerer Zeit kommt dieser Rohstoff aus der Erdgas-Raffination im europäischen Raum.

*Sulfat-Handkessel für Salzsäure-Herstellung*

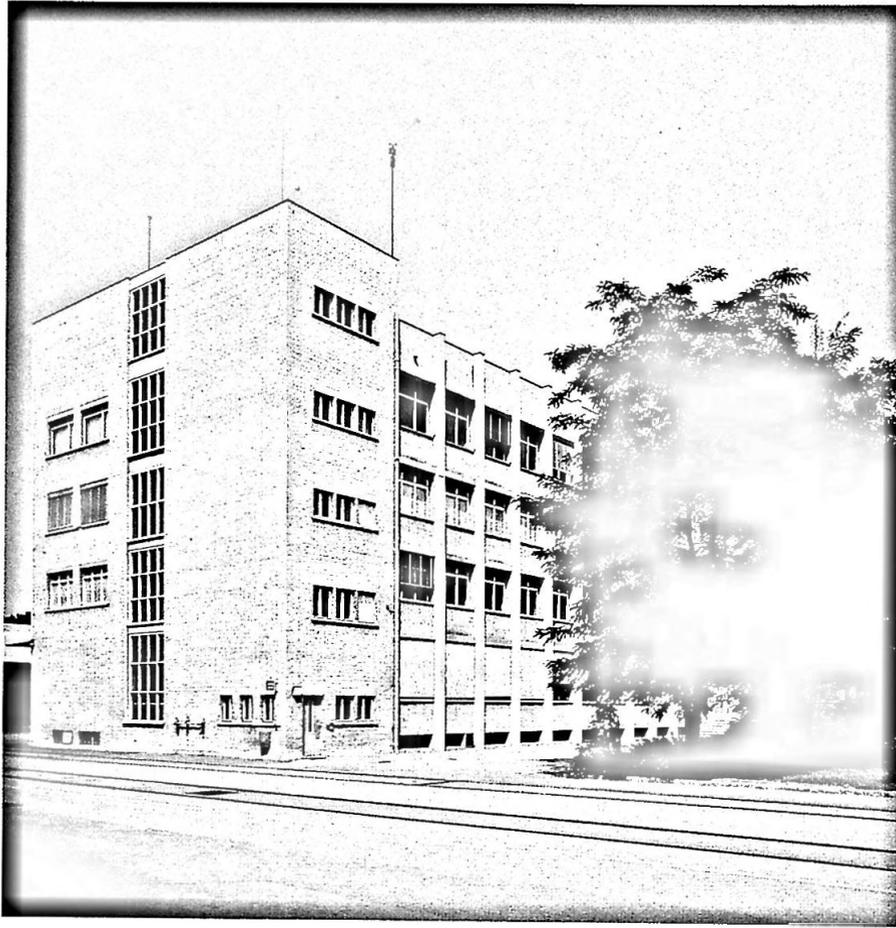


*Pyrit-Röstofen*

## Wir und unsere heutige Arbeitsstätte

Verlangte die frühere Betriebsweise mit ihren herkömmlichen Verfahren und Einrichtungen noch viel manuelle Arbeit und daher vorwiegend robuste Muskelkraft, so hat die moderne Technik hier eine vollständige Wendung gebracht. Eine perfektionierte Automation in der Lenkung der Produktionsanlagen mit hochentwickelten Mess- und Regel-Instrumenten und eine zentral gesteuerte Überwachung der Bedienungs- und Kontroll-Einrichtungen stellen erhöhte Anfor-

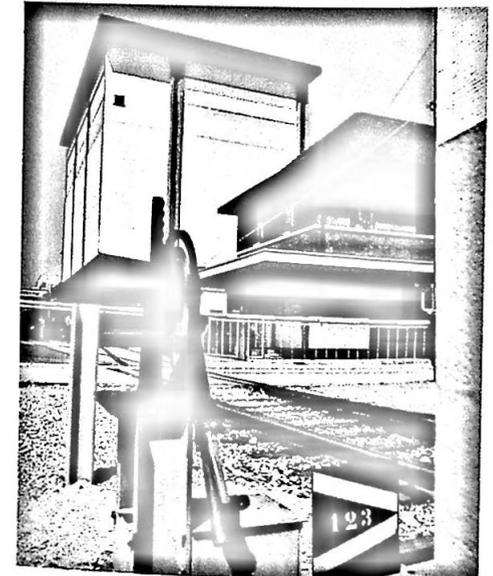
Verwaltungsgebäude



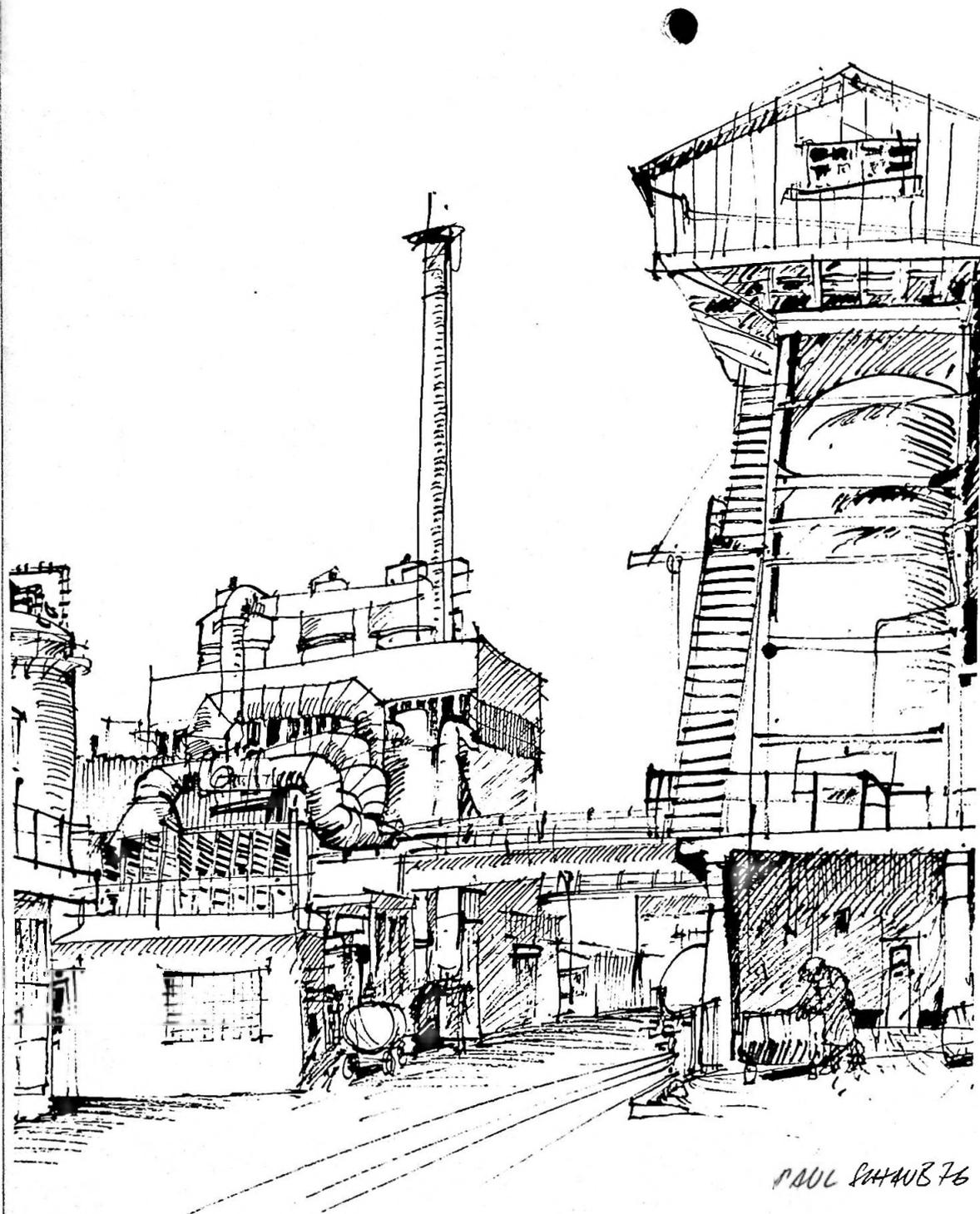
derungen an die geistigen Qualitäten des Betriebspersonals. Die neuzeitlichen Verfahrenstechniken verlangen aber auch neue, hochwertige Werkstoffe und stellen so erhöhte Ansprüche auch an den technischen Dienst.

Chlorsulfonsäure/Chlorwasserstoff

Symphonie der Natur im werktäglichen Bereich



Eingangspartie Ost



Jede qualifizierte Leistung setzt indessen voraus, dass der Einzelne in seiner Arbeit Erfüllung und Befriedigung findet. Unsere Anstellungsbedingungen und die Sozialvorsorge entsprechen den Normen der chemischen Grossfirmen in Basel. Aber auch Sicherheit, Ordnung und Umweltschutz und nicht zuletzt auch eine naturbezogene Bereicherung der Arbeitsstätte sind für uns verpflichtende Begriffe.

Sie bilden die Grundlage für ein angenehmes Arbeitsklima und fördern die zwischenmenschlichen Beziehungen. Begleitend dazu zählt die Pflege eines persönlichen Kontaktes auch zu den pensionierten Mitarbeitern.

Elektrolyse-Anlage



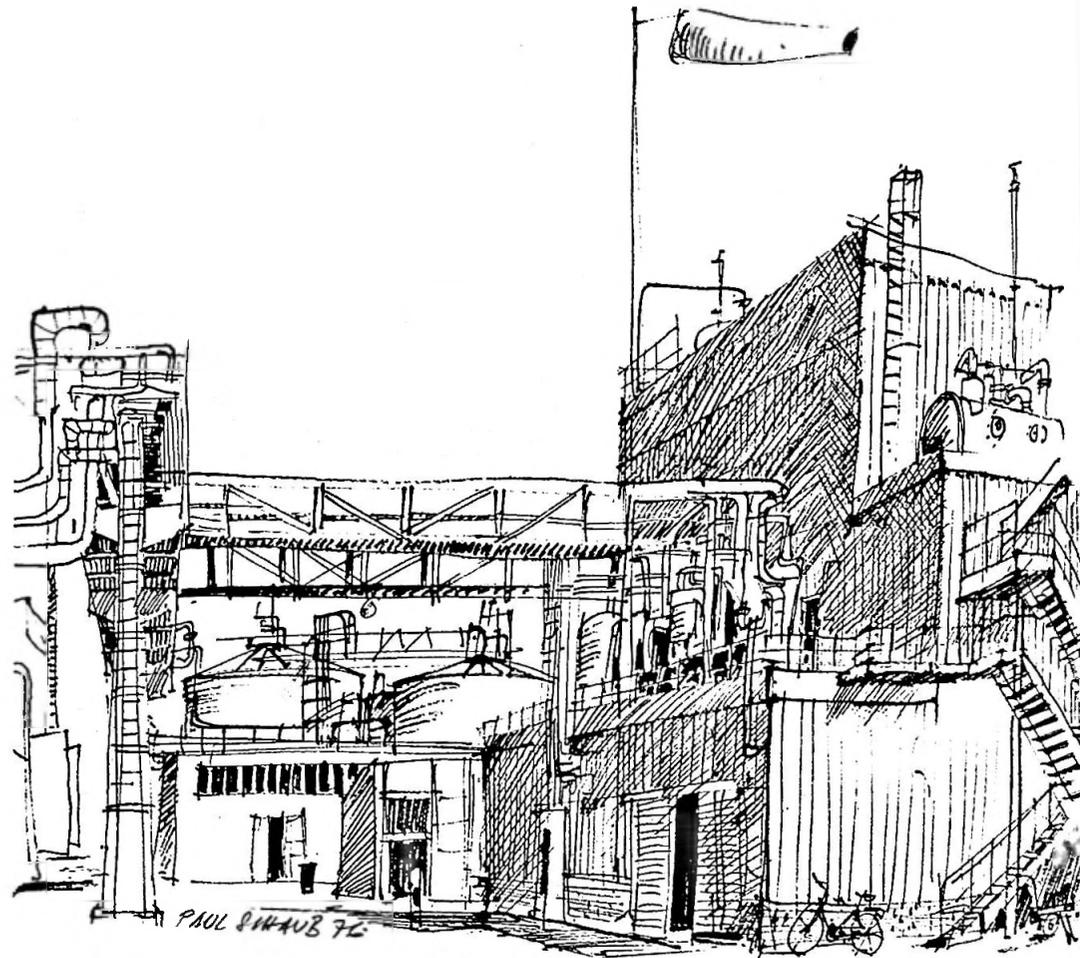


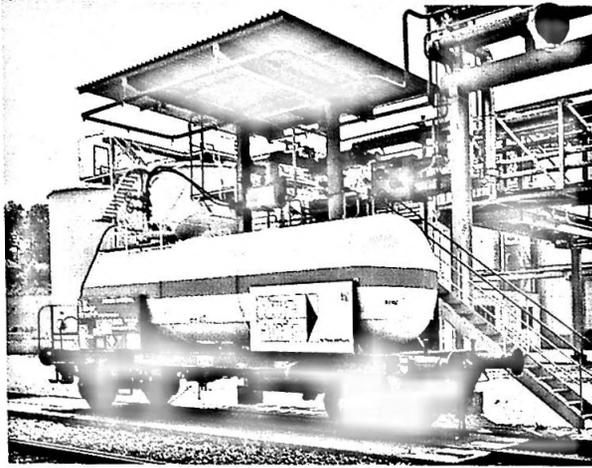
## Unsere Produkte im täglichen Leben

Chemie ist aus unserem hochentwickelten Lebensstandard nicht mehr wegzudenken. Wo immer zivilisiertes Leben pulsiert, treffen wir auf das Medium Chemie in dieser oder jener Form und ziehen Nutzen aus Forschung und modernen Fabrikationsmethoden.

Wohl treten unsere Erzeugnisse auf dem breiten Markt nicht in Erscheinung, da sie naturgemäss nur an einen eng begrenzten Kreis von Grossverbrauchern gehen.

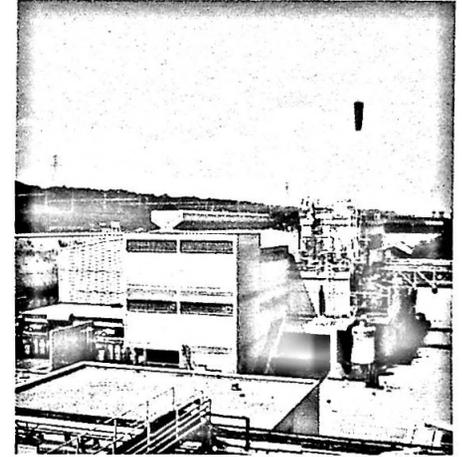
«Kochsalz-Brücke» Saline/Säurefabrik



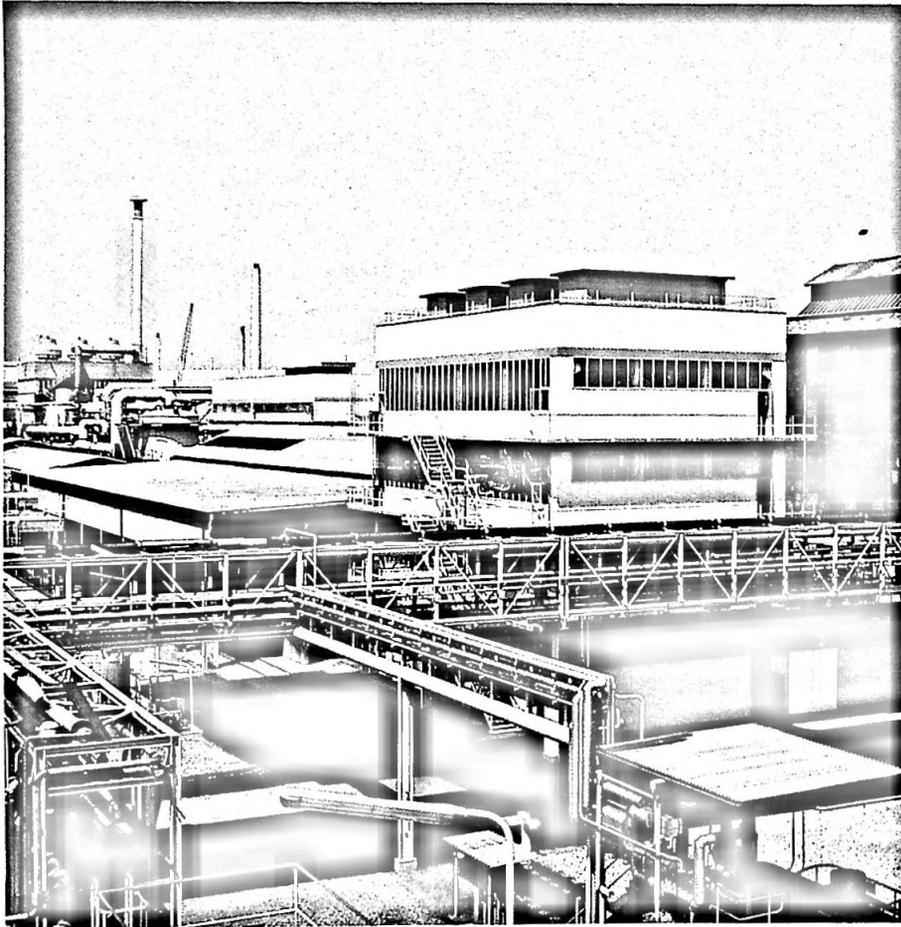


Chlor-Abfüllstation

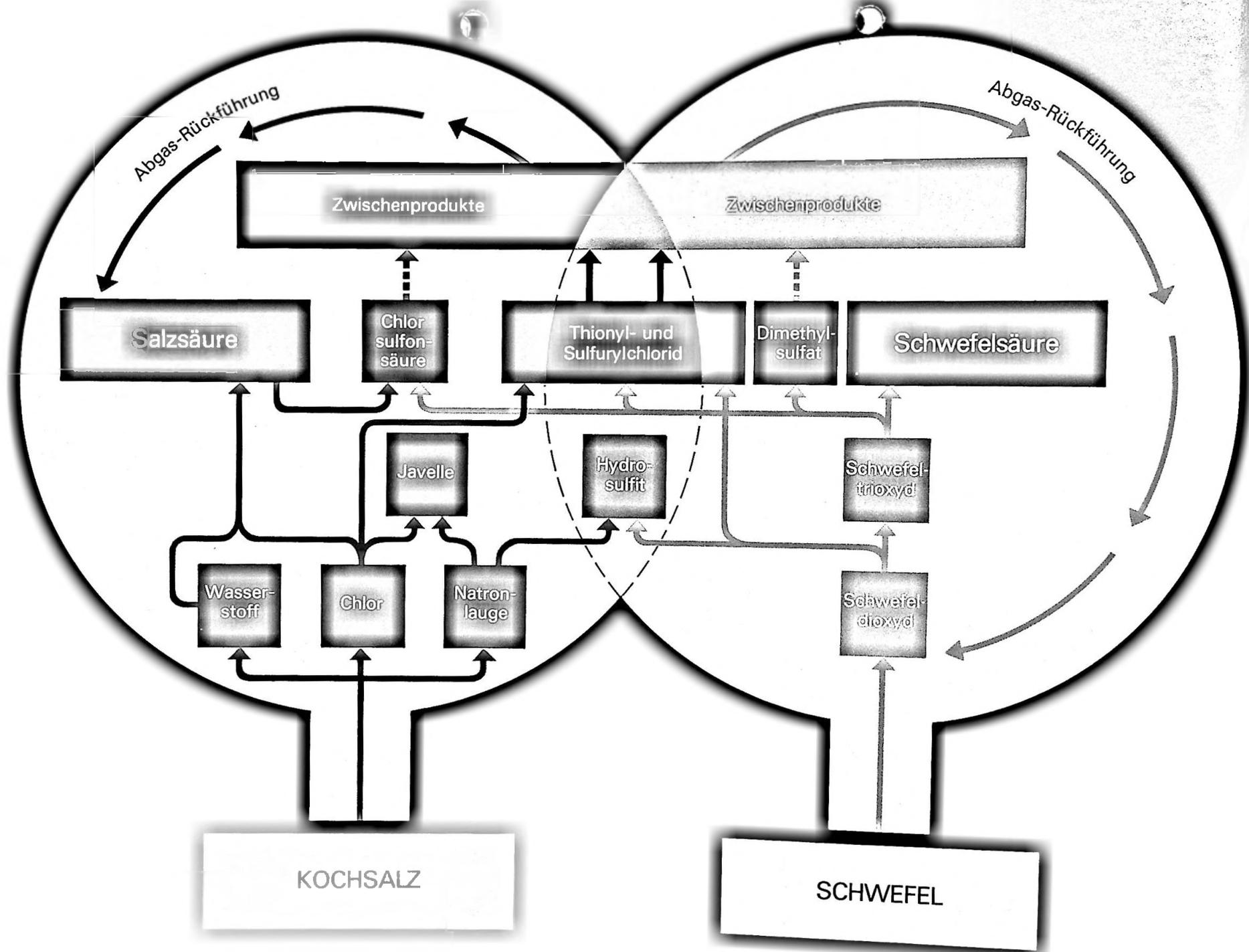
Über die Verarbeitung zum allgemeinen Gebrauchsartikel aber gelangen sie in den Haushalt, in die Landwirtschaft, in die Nahrungsmittel- und Bekleidungsindustrie, in die Werkstätten der Maler und Lackierer, in die Kosmetik und nicht zuletzt mit der Arznei in die Hausapotheke – dies, um nur einige wenige Beispiele zu nennen.

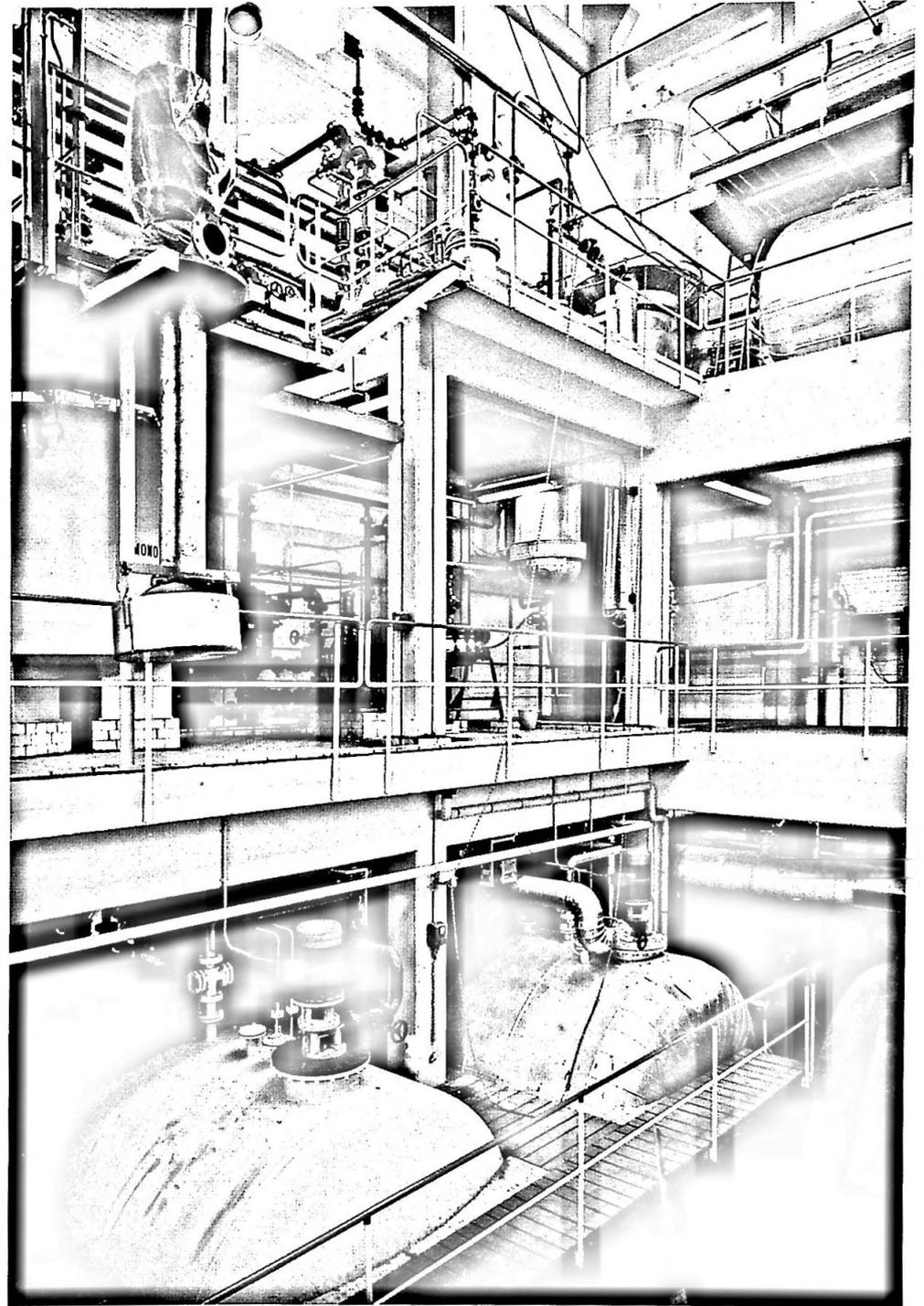


Chlor-Elektrolyse



Schönheit der Technik





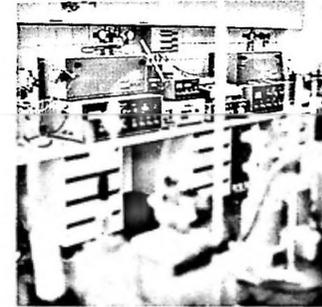
Produktionsanlagen Schwefelsäure

## Eigenentwicklung – unser Fundament

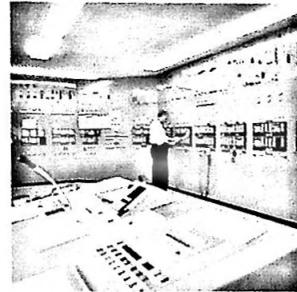
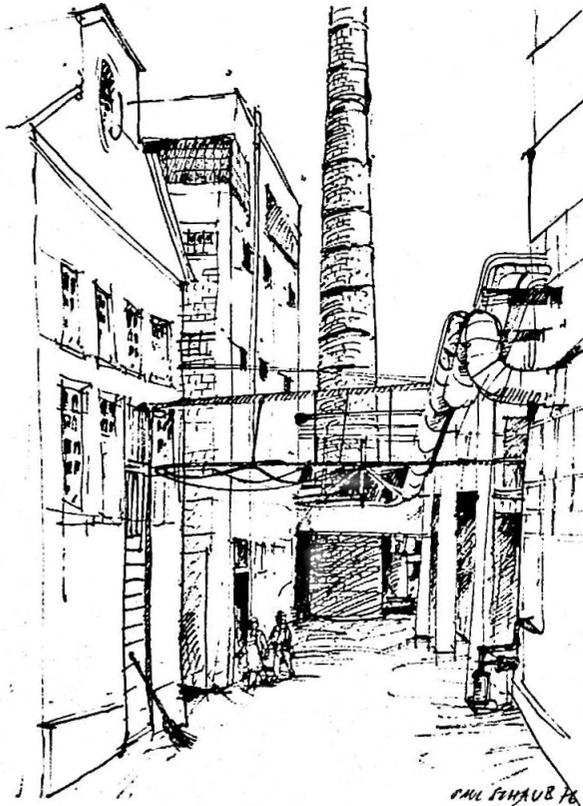
Die Verfeinerung von bestehenden und die Entwicklung von neuen chemischen Verfahren stellen hohe Anforderungen an fachliches Wissen und technische Ausrüstung. In einer grosszügig gestalteten Pilot-Plant-Anlage werden die im Laboratorium mit modernsten Analysen- und Messgeräten erarbeiteten Grundlagen im chemischen wie im technischen Bereich in den Grossversuch übertragen. Wenn diese Pilot-Versuche positiv verlaufen und auch alle übrigen Voraussetzungen erfüllt sind, so wird das



Modellbau



Moderne Laboratorien



Messwarte, zentrale Lenkung der Produktion

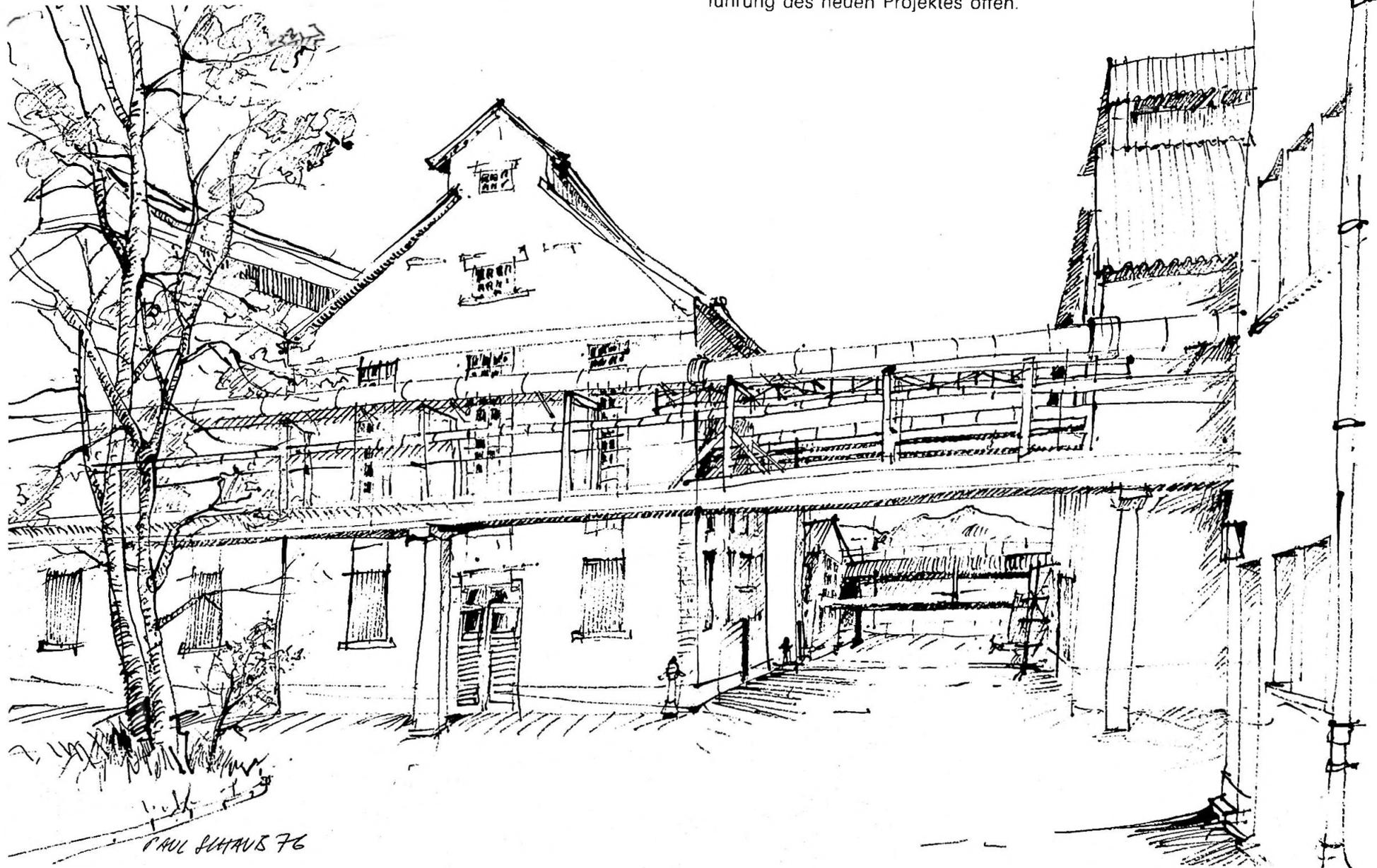
Oberes Bild:  
Produktionsanlage  
Chlorsulfonsäure



Laboratorien und  
Verfahrensentwicklung

neue Herstellungsverfahren von eigenen Fachkräften im Modell, Massstab 1:10, dargestellt. Ist auch diese dritte Stufe erreicht und der Produktionsablauf bis in die letzte Einzelheit durchdacht, so steht der Weg für die praktische Ausführung des neuen Projektes offen.

Unsere Eigenentwicklungen haben in Fachkreisen schon wiederholt weltweite Beachtung und Anwendung gefunden.



## Unser Gasthof «Solbad Schweizerhalle»

wegleitend. Das einst damals noch käufliche und geeignete Areal war die Liegenschaft des einstigen «Soolbad Schweizerhall». Von «Badwirth» Emil Brüderlin gegründet und anno 1850 eröffnet, wechselte diese Kurstätte nach dem grossen Bädersterben um die Jahrhundertwende mehrmals ihren Besitzer, um dann im Jahre 1917 in unser Eigentum überzugehen. Der Hoteltrakt wurde zu Wohnzwecken für das Werkpersonal hergerichtet und die Dependance in einen Landgasthof umgewandelt

Für die Wahl von Schweizerhalle als Standort der Säurefabrik war wie bereits gesagt u. a. auch der direkte Anstoss an den Rhein



Details der heimeligen Gaststuben



Das Projekt für eine nach nahezu sechzig Jahren fällig gewordene bauliche Sanierung dieser Gaststätte umfasste auch den Anbau eines Saaltraktes als Personalrestaurant. Seit 1976 steht unserer Mitarbeiterschaft eine freundliche, zu vorteilhaften Bedingungen direkt aus der Marmite des Chefs versorgte Verpflegungsstätte zur Verfügung. Der Saal ist auch für Konferenzen, Vorträge und Vereinsnänsse vorzüglich geeignet und wird rege benutzt. Die in rustikalem Stil ansprechend und zweckmässig

eingestüteten Gaststuben und Gästezimmer erfreuen sich eines lebhaften Zuspruchs. Seit der Renovation dieser Gaststätte wird die Anlegestelle «Solbad Schweizerhalle» von der Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft wieder fahrplanmässig bedient.

onalrestaurant



Unse  
«Soll

## Unsere Wohnsiedlung «Kilchmatt»

ende sach- und fachkundiges Personal der Produktion und des technischen Dienstes in nächster Nähe verfügbar ist. Sehr oft bevorzugen von auswärts zuziehende Mitarbeiter für ihre Familien eine werkeigene Unterkunft.

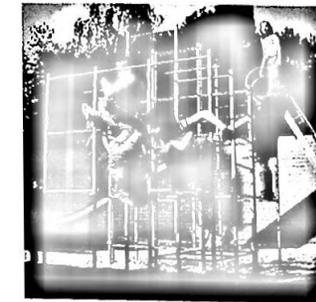
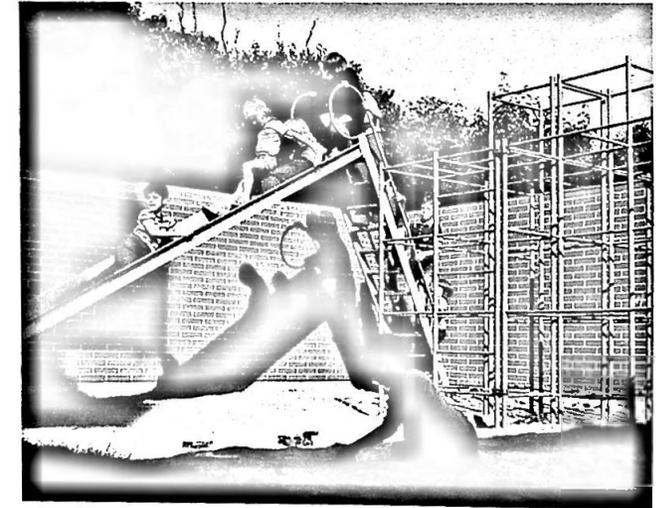
Unsere Wohnsiedlung «Kilchmatt», am Rande des Hardwaldes nahe des Dorfes Muttenz gelegen, zählt 84 Wohnungen. Sie wurde in den Sechzigerjahren gebaut und bietet mit ihrer komfortablen Ausstattung eine ideale, preisgünstige Heimstätte für unsere Mitarbeiter.

Für die  
Stand-  
wie be-  
direkte

Unsere Produktionsabteilungen arbeiten mehrheitlich im ununterbrochenen Schichtbetrieb. Dies bedingt, dass im Bedarfsfall auch zur Nachtzeit und über das Wochen-



Im Verbands des freiwilligen Firmensportes legen unsere sportbegeisterten Mitarbeiter in verschiedenen Sektionen für unsere Hausfarbe Ehre ein. Mit der Pflege des kameradschaftlichen Gedankengutes auch dieser Art helfen sie mit, den Namen Säurefabrik in einen erweiterten Umkreis zu tragen.



Raum für Wohnen, Spiel und Sport

Gestaltung schaub + sprich, Grafiker MuttENZ  
Fotos 27 Atelier Buchmeier, Brislach  
7 Foto Höflinger, Basel  
2 Lurgi, Frankfurt  
1 Swissair Foto AG, Zürich  
Fotolithos Interrepro AG, Münchenstein  
Druck Hochuli AG, MuttENZ

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Teilinbetriebnahme des Rangierbahnhofes Muttenz II

Innerhalb der Entwicklung der Basler Bahnanlagen ist der Neubau des Rangierbahnhofes Muttenz II ein bedeutender Baustein. Bereits während des Ersten Weltkrieges entstanden die Projekte für die Verlegung der Rangieraufgaben auf das Muttenzerfeld. Nach der Kreditbewilligung im Jahre 1919 wurde in den Jahren 1920–1935 der Rangierbahnhof Muttenz I gebaut. Bereits damals hätte der Rangierbahnhof Muttenz II mitgestellt werden sollen. Die Wirtschaftskrise und der nachfolgende Zweite Weltkrieg verhinderte jedoch nach der Fertigstellung des Rangierbahnhofes I die Fortsetzung der Bauarbeiten, so dass bis heute der Verkehr Süd–Nord bzw. Schweiz–Ausland in den alten Anlagen im Wolf zu rangieren war. Da die Anlagen im Wolf eine rationelle Bewältigung des ständig zunehmenden Verkehrs nicht erlauben, musste unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg die Projektierung für den Bau von Muttenz II an die Hand genommen werden. Im Jahre 1956 wurde das Vernehmlassungsverfahren für das neue Projekt eingeleitet. In den Jahren 1956–1961 wurde das Ausbauprojekt mit den Behörden und den zuständigen Fachdiensten der SBB bereinigt, so dass der Verwaltungsrat der SBB am 19. Dezember 1961 den Kredit von damals 120,5 Millionen Franken genehmigen konnte. Mit Baubeginn ab Frühjahr 1962 wurde auf 3 unabhängigen Bauplätzen mit den Bauarbeiten begonnen: 1. Zufahrten auf der Ostseite, 2. Neugestaltung der Wagenreparatur- und Depotanlage, 3. Zufahrten auf der Westseite.

## 1. Zufahrten auf der Ostseite

Nach rund 6 Jahren Bauzeit konnte der Bereich der Zufahrten auf der Ostseite im Dezember 1967 bereits dem Verkehr übergeben werden. In diesem Zusammenhang wurden folgende Veränderungen an den Bahnanlagen vorgenommen:

Bau von 4 neuen Bahnbrücken. Entflechtung der Personen- und Güterlinien im Bereich dieser Überwerfungsobjekte einschl. Anpassung des Linksverkehrs auf den Rechtsverkehr im Einfahrtsbereich beider Rangierbahnhöfe. Von den 8 Überschneidungen, die früher bestanden, blieben nur noch 2 unbedeutende Kreuzungen übrig. Verlegung der Hochspannungs-Übertragungsleitungen, Umgestaltung sämtlicher Fahrleitungsanlagen für den Endausbau inkl. neue Sektionierung des Vorbahnhofes Pratteln und Einfahrtsbereich in die Rangierbahnhöfe. Bau eines neuen Stromspeisernetzes inkl. zugehöriger Schaltposten. Bau eines neuen Gleisbildstellwerkes auf der Westseite des Bahnhofes Pratteln mit elektronischer Zugnummernmeldeanlage.

## 2. Wagenreparatur- und Depotanlage

Die bereits früher bestandene Wagenreparatur- und Depotanlage musste wegen ihrer zentralen Bedeutung und den nicht mehr zeitgemässen Arbeitsprozessen nach der Inbetriebnahme des neuen Rangierbahnhofes komplett neugestaltet und unter Betrieb ausgebaut werden. Die gesamte Bauzeit betrug etwas mehr als 7 Jahre und steht bereits seit Ende 1968 im Betrieb. Für die Neuanlage wurde eine neue Wagenreparaturhalle mit 60 000 m<sup>3</sup> umbauten Raumes errichtet. Ein zusätzliches Annexgebäude enthält die für den Reparaturbetrieb notwendigen administrativen und technischen Räume. Zusätzlich ist in diesem Annexgebäude eine Kantine mit 120 Plätzen samt Wohn- und Nebenräumen für das Kantinenpersonal eingerichtet. Die Reparaturen in der Halle werden im Fließbandbetrieb von West nach Ost ausgeführt. Im gleichen Bereich wurde eine neue Lokremise mit 9 500 m<sup>3</sup> umbauten Raumes gebaut. Die 3 durchlaufenden Geleise sind mit Putzgruben für den Kleinunterhalt ausgerüstet. In einem Neubau sind die notwendigen Personal-, Neben- und Magazinräume untergebracht.

## 3. Zufahrten auf der Westseite

Dieser Bauabschnitt reicht von der Freiverladeanlage Zeughausmatte bzw. Güterbahnhof Wolf bis zum Stellwerk I im Rangierbahnhof Muttenz II. Im gesamten Abschnitt wurden, verursacht durch den Ausbau der Rangieranlagen, 8 Bahnbrücken um- oder neu gebaut einschl. einer Fussgängerbrücke in der Hagnau. Eine Strassen- und eine Bahnbrücke wurden in diesem Abschnitt abgebrochen. Dazu mussten 4 neue Bahnbrücken für die Anpassung der Bahnanlagen im Bereich der Nationalstrasse errichtet werden und parallel zu den übrigen Ausbauten wurde eine weitere doppelspurige Autobahnbrücke über die Birs

errichtet, deren Zu- und Wegfahrten sich mit den Bahndämmen überschneiden. Die Verbindungslinie vom Güterbahnhof Wolf zum Rangierbahnhof musste aus technischen Gründen im Bereich des Schänzlis um ca. 3,5 m angehoben werden. Die hauptsächlichsten Bauarbeiten, inkl. Erdarbeiten und Ausrüsten mit Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen, nahmen ungefähr 8 Jahre in Anspruch. Wegen den verschiedenen Behinderungen durch die Bauten der Nationalstrasse im Gellert und in der Hagnau ergaben sich verschiedene Verzögerungen auf die Bauzeit der Bahnanlagen. So kann die Doppelspur nach dem Gellert, die bereits sehr früh hätte realisiert werden können, erst im Oktober 1973 dem Verkehr übergeben werden. Aus verschiedenen internen Gründen ergaben sich zudem Komplikationen in der Programmierung und Realisierung des Zentralstellwerkes West.

## Geleisegruppen

Ausfahrgruppe G, Einfahrgruppe E, Richtungsgruppe F.

Nachdem, im Einvernehmen mit dem Kanton Baselland, der Gemeinde Muttenz und den SBB, die Grenzacherbrücke über die N2 und den Rangierbahnhof II Ende 1964 fertiggestellt war, konnten die Erdarbeiten ohne Behinderung in Angriff genommen werden. In einem grossen Baulos wurden alsdann in den Jahren 1965/66, von insgesamt 550 000 m<sup>3</sup> Erdbewegungen, 250 000 m<sup>3</sup> im Gebiet der F-Gruppe ausgehoben und damit die Geleiseplanien der G- und E-Gruppen erstellt und gleichzeitig die Dammaufbauten der Güterlinie geschützt. Anschliessend erfolgte der Rohbau der Fahrleitungsanlagen, Fundamente, Masten mit Beleuchtung und Joche. Die notwendigen Leitungen wurden ab den fertig verlegten Geleisen verlegt. Die Montagearbeiten richteten sich dabei nach den finanziellen, personellen und zeitlichen Möglichkeiten der engagierten Fachdienste der SBB. Im Anschluss an diese Bauarbeiten konnten dann die Signal-, Sicherungs-, Fernmelde- und Beleuchtungsanlagen montiert werden.



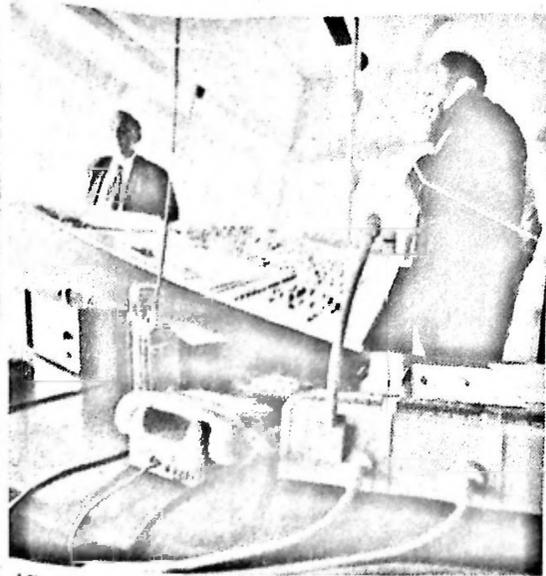
Das 9-geschossige Hauptstellwerk West mit Kommandoraum im 6. Stock

## Hochbauten

In den bereits erwähnten Bauten, Wagenreparaturhalle und Lokremise, wurden noch eine Vielzahl grosser und kleinerer Objekte im gesamten Bereiche der Rangierbahnhöfe I und II erstellt:

Dienstgebäude West, eingeschossig, unterkellert, ca. 2 600 m<sup>3</sup> umbauter Raum. Büroräume für franz. Zoll, Personal-Magazin, Werkstätte, Nebenräume für Betriebs- und Zugförderungspersonal der SBB, DB und SNCF.

Visiteurgebäude Ost, eingeschossig, unterkellert, ca. 2 200 m<sup>3</sup> umbauter Raum, Büro-, Aufenthalts-, Garderoben-, Werkstatt- und Nebenräume für SBB-Personal.



Alle Fäden des Rangierbahnhofes laufen in einer Hand zusammen.

Magazingebäude für Besserverlad, eingeschossig, 450 m<sup>3</sup> umbauter Raum.

Vorfabrizierte Bauten, Zollgebäude auf Zollrampe. Aufenthaltsgebäude am Hilfsablaufberg. Stellwerk-Hütte Hilfsablaufberg. Weitere 5 Bauten für verschiedene Bedürfnisse werden in den nächsten Monaten montiert.

Hauptstellwerkgebäude West, Turmbau, 9 Geschosse, umbauter Raum 17 500 m<sup>3</sup>. Der Kommandoraum mit den Stellischen im 6. Geschoss ist als auskragende Kanzel ausgebildet. In den übrigen Geschossen sind Relais-, Personal-, Werkstatt-, Magazin-, Büro- und Konferenzräume untergebracht.

Hauptdienstgebäude West, zweistöckig mit doppelter Unterkellerung, umbauter Raum 25 700 m<sup>3</sup>, vollklimatisiert. Hauptsitz der Bahnverwaltungen der SBB und SNCF, Schweizer und franz. Zoll sowie Spediteurbüros und Personalkantine.

Wohnbauten Schweizerastrasse Muttenz. 3 Hochhäuser mit 133 Wohnungen à 3- und 4-Zimmer, Verwaltung SBB. 4 Mehrfamilienhäuser mit 48 Wohnungen à 3- und 4-Zimmer, Verwaltung durch Eisenbahner-Genossenschaft für das SBB-Personal.

Nachdem es wegen grossen Schwierigkeiten in technischer Hinsicht nicht möglich war die rechnergesteuerte Ablaufanlage rechtzeitig fertig zu stellen, musste man sich entschliessen, einen Teil der Anlagen dem Betrieb für die unbedingt notwendigen Abstellbedürfnisse zur Verfügung zu stellen.

In Betrieb genommen wurden am 30. September 1973 folgende Anlagenteile: Geleise-, Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen, Geleisebeleuchtung, Fernmeldeanlagen, Zentralstellwerk West, Dienstgebäude West sowie die Bremsprüfeinrichtung in der Ausfahrgruppe.

Ein weiteres Handicap für das kontinuierliche Arbeiten an den neuen Bahnanlagen lag darin, dass parallel zu den eigenen Bauten die N2 im Gellertdreieck und in der Hagnau unter und über den Bahnanlagen zu realisieren waren. In den letzten 2 Jahren kamen dazu die arbeitsintensiven Anlagen des neuen Postbetriebsgebäudes über dem Personenbahnhof Basel. Die gleichen Fachdienste der SBB, die sowohl den Unterhalt wie auch die Neubauarbeiten auszuführen hatten, waren auch dort beschäftigt.

## Kosten für den Ausbau des Rangierbahnhofes Muttenz II

Bewilligte Kosten 1961	Fr. 120,5 Mill.
Zusätzlicher Nachtragskredit, welcher in den nächsten Monaten zur Genehmigung vorgelegt werden wird	ca. Fr. 90,0 Mill.
(davon sind 27,5 Mill. bereits bewilligt)	
Ausgabenstand Ende 1972	Fr. 120,1 Mill.
Budgetierte Ausgaben pro 1973	Fr. 42,0 Mill.

## Wie wird auf den neuen Anlagenteilen gearbeitet?

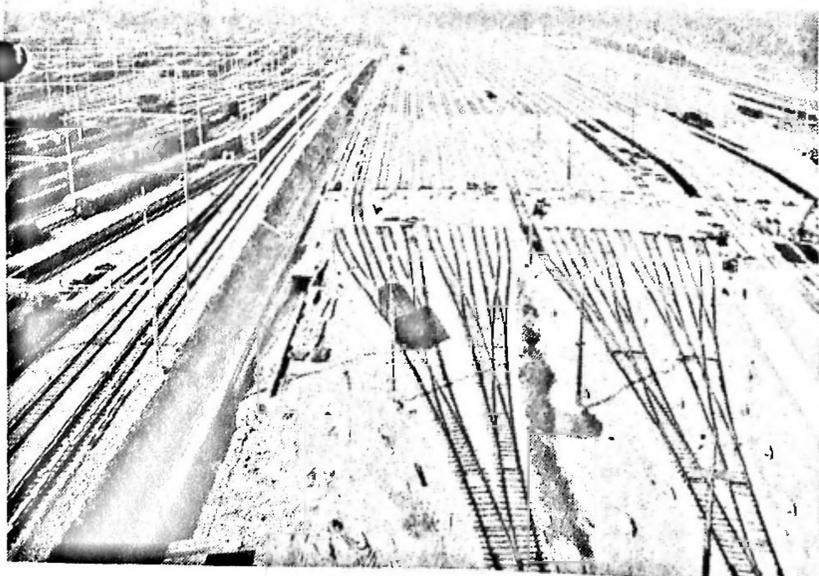
Da die Einfahrgruppe fehlt, müssen die Güterzüge in die G-Gleisgruppe einfahren. Hier warten sie auf die Weiterfahrt in irgend einer Richtung oder werden nach den F-Gleisen zurückgestellt. Diese dienen vor allem jenen Zügen und Wagen, die längere Zeit auf eine Weiterfahrt warten müssen. Administrativ wird an diesen Zügen nichts gemacht, denn die administrativen Dienste der Güterverwaltung verbleiben im Güterbahnhof, bis das Hauptdienstgebäude mit der Vollenbetriebnahme des RB bezugsbereit ist.

## Welche Aufgaben werden auf diesen Anlagen gelöst?

Alle über das Gleis 3 in Muttenz verkehrenden Ein- und Zweigruppen-Lebensmittelzüge, TEEM und Leerzüge Süd–Nord werden nach der G-Gruppe umgeleitet. Dadurch wird der Bf Muttenz vollständig von Transitgüterzügen Süd–Nord befreit.

Güterwagen und Personenwagen werden auf diesen Anlagen gesammelt und abgestellt. Für Basel Güterbahnhof Wolf und Rangierbahnhof bestimmte Güterzüge, die bisher zum Überbrücken der Verkehrsspitzen in den Anlagen rund um Basel zurückgehalten werden mussten, werden in diesen Anlagen angenommen und vorübergehend garagiert.

Für diese drei Hauptaufgaben ist eine minutiöse Fahrplanstudie erstellt worden, damit die Anlagen sofort optimal genutzt werden. Je nach Verkehrssituation werden zusätzliche betriebsorganisatorische Massnahmen vorgesehen, denn bei gleichbleibender fortdauernder wirtschaftlicher Prosperität in und rund um Europa zwingt das Wachstum des Güterverkehrs, bis zur Vollenbetriebnahme „Feuerwehraktionen“ auf diesen Geleisen durchzuführen.



Blick vom Stellwerk Ost auf die Anlagen des Rangierbahnhofes Muttenz II. Links der seit bald 40 Jahren in Betrieb stehende RB Muttenz I.

# MUMU Objekt beginnt

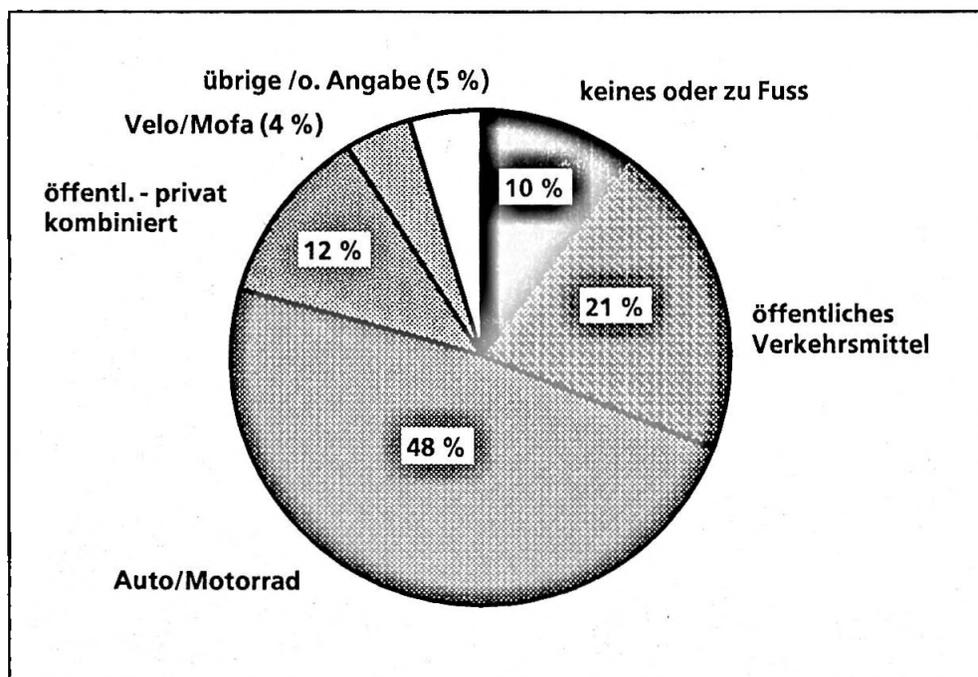
Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

**Pendler / Verkehr**  
1992  
Prözentanteile am Verkehr  
Grafikon: Statistisches Amt Basel-Land  
Publ: 'Mz 1993'  
Herkunft: StA BL

Ausgeliehen am/an:

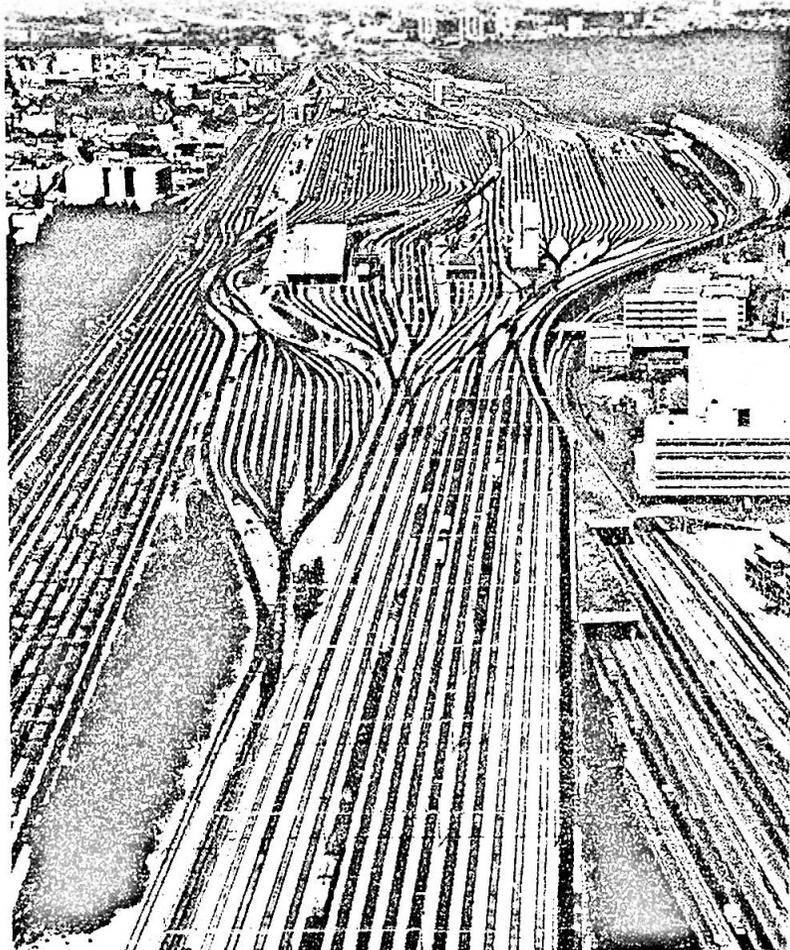
Zurück am/von:

**Pendleranteile in Prozent nach dem benutzten Verkehrsmittel**

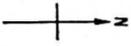
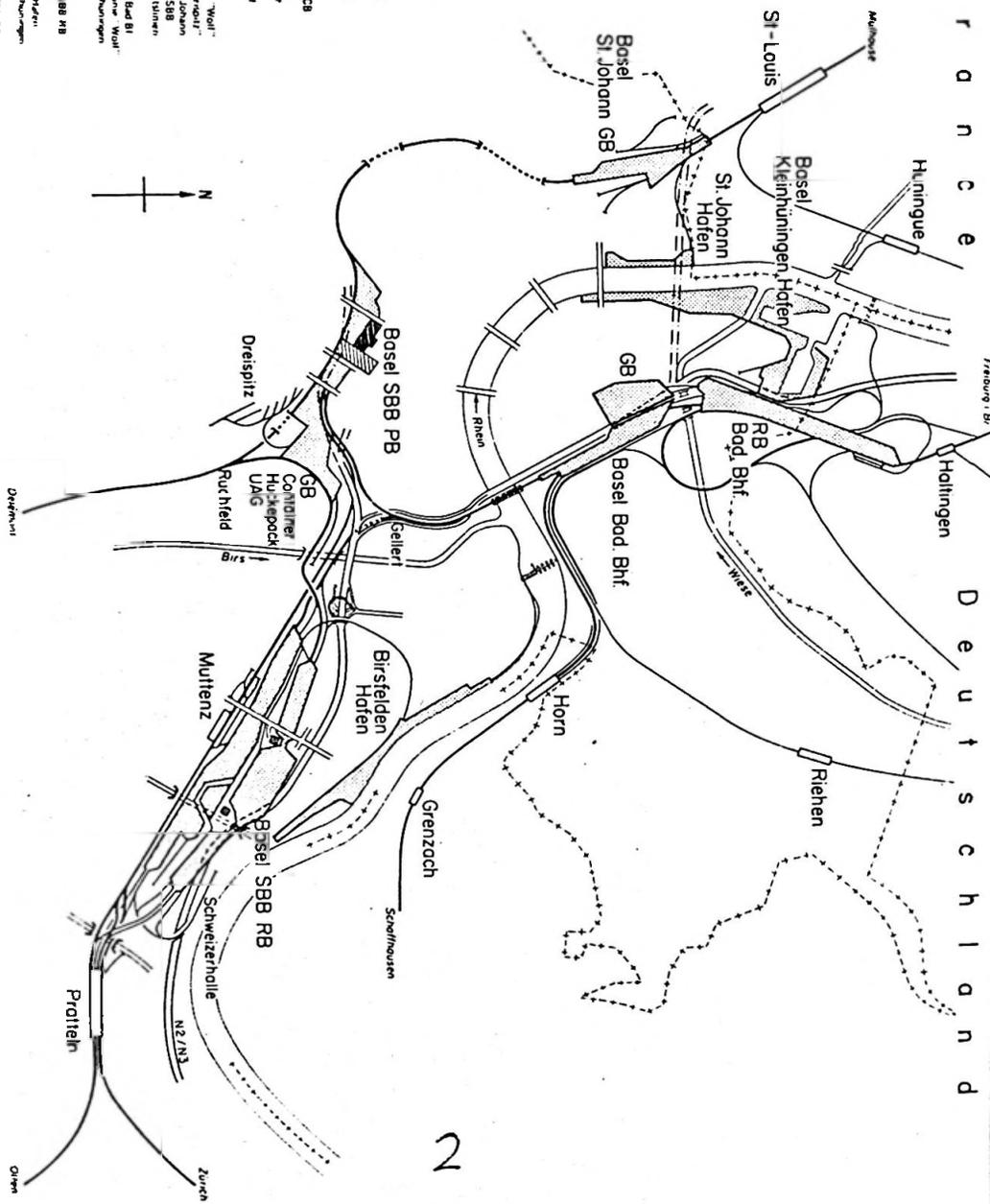


# Rangierbahnhof Basel SBB

Drehscheibe im europäischen Güterverkehr



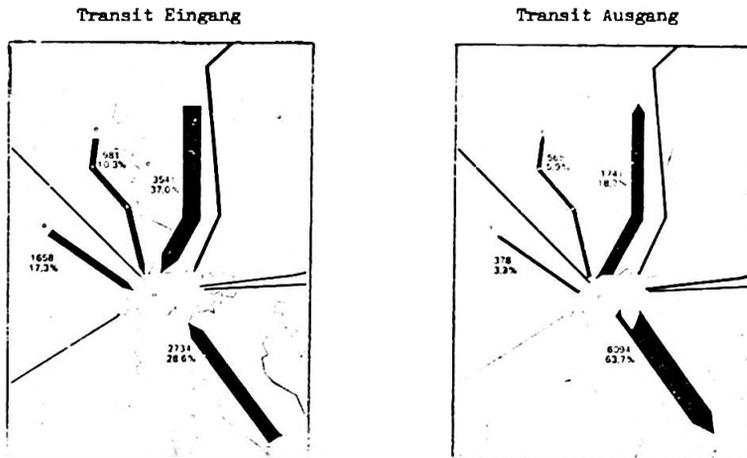
**BASEL**  
Übersichtspllan



- 1844 Betriebsübertragungen
- 1845 St. Louis - Basel
- 1846 Basel (SBB) - Liestal
- 1854 Basel (SBB) - Birmensdorf
- 1856 Basel - Sauraugen
- 1860 Grenzlandbahn Basel SGB
- 1867 Basel - Schönenbuch
- 1872 Rastatt - Schönenbuch
- 1873 Verbindungsbahn (VB)
- Basel SGB - Basel Bad Bf
- 1878 Basel - Oetwil
- 1879 Prättigau - Birmensdorf
- 1879 Basel - Sauraugen
- 1891 Kleinbasel - Birmensdorf - "Wald"
- 1891 Kleinbasel - Birmensdorf - "Wald"
- 1892 Grenzlandbahn Basel St. Johann
- 1897 heutige Bahnhof Basel SBB
- Fertigstellung der Zufahrtslinien
- Rheinthalen St. Johann
- 18913 Einölung Jura-Güterlinie "Wald"
- 1927 Rheinthalen - Basel - Karmelitenweg
- 1933 Bahnhof - urban
- 1933 Regensdorf - urban
- 1940 1. Teil Nord - Süd
- 1940 Rheinthalen - Basel - urban
- 1942 Rheinthalen - Basel - Karmelitenweg
- 1942 Regensdorf - Basel SBB RB
- 1938 Regensdorf - Basel SBB RB
- 1938 Regensdorf - Basel SBB RB

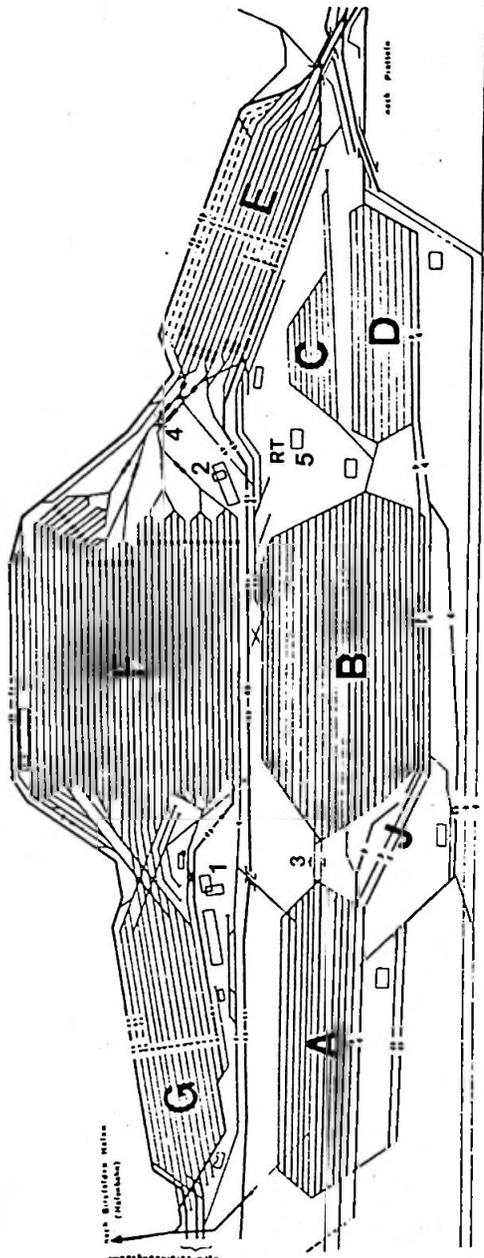
Basel nimmt im internationalen Güterverkehr der SBB eine dominierende Stellung ein: Zwei Drittel des Import- und Exportverkehrs der SBB und vier Fünftel des Transitverkehrs wickeln sich über diesen Grenzpunkt ab. Dem Rangierbahnhof Basel obliegt die Aufgabe, die Güterlasten aus den verschiedenen Richtungen zu sammeln, zu ordnen und den übrigen Rangierzentren und Grenzübergängen mit direkten Zügen zuzuführen, ferner die Region mit Nahgüterzügen zu bedienen.

Als Grenzbahnhof sind ihm besondere administrative Funktionen übertragen, z.B. die Datenerfassung für den internationalen Güterwagenaustausch, die technische Kontrolle der Fahrzeuge beim Grenzübertritt, Zollabfertigung und Behandlung der Frachtbriefe.



Bis 1930 wurde der gesamte Rangierdienst auf Schweizer Seite Basels im Güterbahnhof Wolf abgewickelt. Die beschränkten Platzverhältnisse bewogen die SBB, ein neues Rangiersystem ausserhalb der Agglomeration zu erbauen. Als Standort anerbot sich das Muttenzerfeld. Wegen des Ausbruches der Wirtschaftskrise und des Zweiten Weltkrieges wurde aber damals nur das Nord-Süd System (RB I) erbaut. Die Realisierung der Süd-Nord Anlage musste zurückgestellt werden. Die Verarbeitung des Verkehrs nach dem Ausland und den Rheinhäfen verblieb deshalb im Güterbahnhof Wolf, von dem aus die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Rheinhäfen Kleinhüningen, Birsfelden und Au nur über eine Spitzkehre in Basel RB erreichbar waren.

Nachdem die Rangieranlage Wolf in den 50er Jahren nahezu die Kapazitätsgrenze erreicht hatte, wurde 1962 mit dem Bau des zweiten Rangiersystems Süd-Nord (RB II) auf dem Muttenzerfeld begonnen. Nach 14jähriger Bauzeit konnte 1976 die modernste computergesteuerte Rangieranlage der Schweiz der Bestimmung übergeben werden.



- 1 Zentralstellwerk Mont
  - 2 Stellwerk Ost
  - 3 Ablaufberg
  - 4 Abrollanlage
  - 5 Wagenspannbur
- Von hier aus werden die Zugs- und Rangierfahrten auf der Westseite gesteuert. Im gleichen Ge-  
 bäude ist die Bahnhofüberwachung untergebracht, welche den gesamten Betriebsablauf des  
 Rangierbahnhofes koordiniert.
- Sicherung der Zugs- und Rangierfahrten auf der Ostseite, Steuerung der Abrollanlage über  
 den Operationsrechner.
- Mechanisierter Ablaufberg für die Zerlegung der Züge Nord-Süd. Die 1953 in Betrieb genommene  
 Anlage stellte in Bezug auf Automatisierung für die damalige Zeit eine Pionierleistung dar.  
 Die Züge werden von der Einfahrgruppe her mit einem Rangierlokom an den Ablaufberg gestossen,  
 worauf die Wagen in darauffolgenden Gefälle nach den Richtungsgleisen rollen.
- Rechnergesteuerte Anlage mit hydraulischen Gleisbremsen und elektrodynamischen Richtungsgleis-  
 bremsen. Die Richtungsgleise sind mit mechanischen Fördereinrichtungen ausgerüstet. Im Gegen-  
 satz zum Ablaufberg kann die Zerlegung der Züge ohne Rangierlokom erfolgen, da die Einfahrgruppe  
 E als schiefe Ebene angelegt ist.
- Ca. 25 der Wagen, welche den Rangierbahnhof transmittieren, sind schadhafte und müssen die  
 Reparaturanlage durchlaufen.

Der Rangierbahnhof Basel ist als Anlage mit hintereinanderliegenden Gleisgruppen erbaut:

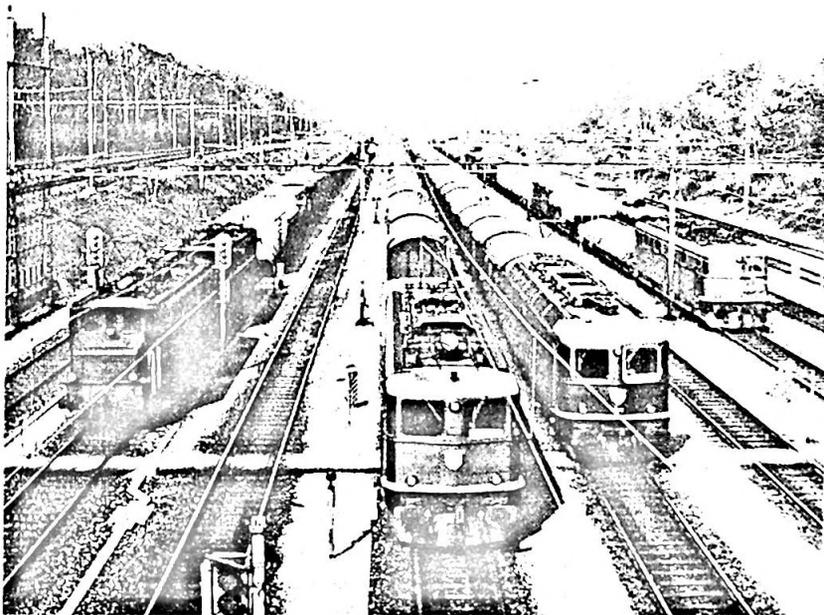
Einfahrgruppe - (Abrollanlage) - Richtungsgleisgruppe - Ausfahrgruppe

Die südlichen Gleisgruppen (A - B - C - D) gehören zum Rangiersystem I aus dem Jahre 1933. Sie dienen ausschließlich dem Nord-Süd Verkehr (Ausland - Schweiz). In der zusätzlichen Formationsgruppe C werden die Nahgüterzüge nachrangiert.

Die nördliche Hälfte mit den Gleisgruppen E - F - G gehört zum neuen Rangiersystem II, welches 1976 eröffnet wurde und den Süd-Nord Verkehr verarbeitet.

Die Zerlegung und Neuformierung der Züge erfolgt nach folgendem Prinzip:

Die Züge fahren in die Einfahrgruppe ein, d.h. in die Gleisgruppe A die Züge aus Frankreich / Deutschland bzw. in die Gleisgruppe E die Züge aus Richtung Schweiz. Nach erfolgter Eingangsbehandlung werden die Wagen oder Wagengruppen über den Ablaufberg (Anlage I) bzw. über die Abrollanlage (Anlage II) in die entsprechenden Richtungsgleise sortiert. Nachdem mehrere Züge auf diese Weise zerlegt worden sind, werden die Wagen der angefallten Richtungsgleise wieder zusammengekuppelt und von einer Rangierlokomotive in die Ausfahrgruppe gezogen, wo eine Streckenlok vorgespannt wird.

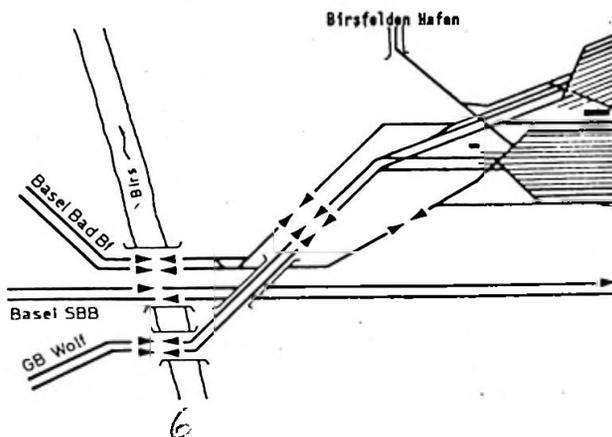
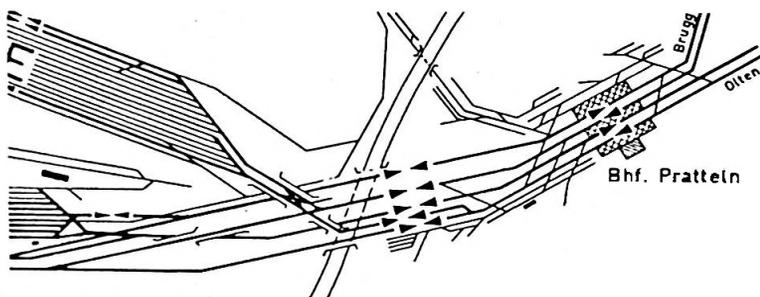


## Zufahrten von den Hauptlinien

Die Verbindungen zum Streckennetz erforderte ein besonders subtiles Studium. Die gegenseitige Lage der beiden Rangiersysteme berücksichtigt den Rechtsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der französischen Staatsbahnen im Elsass. Der Uebergang vom Rechtsverkehr im gesamten Rangierbahnhof zum Linksverkehr auf den Linien der SBB machte auf den östlichen Zu- und Wegfahrten eine Führung der Züge auf verschiedenen Ebenen notwendig. Durch den Bau von Ueberwerfungsbauten konnte die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Pratteln derjenigen der beiden von und nach dem Mittelland führenden Linien angeglichen werden.

Eine vollständig kreuzungsfreie Linienentwicklung liess sich auf der zur Verfügung stehenden Länge zwischen Rangierbahnhof und dem benachbarten Bahnhof Pratteln nicht erreichen. Von acht ehemaligen höhengleichen Kreuzungen verblieben jedoch nur noch deren zwei. Die Einfahrten können dabei mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h erfolgen.

Die Gleisentwicklung Seite Basel gestaltete sich einfacher, da beide Hauptlinien (gleich wie die Rangiersysteme) im Rechtsverkehr betrieben werden. Sämtliche Fahrten in die Einfahrgruppe können dank einem Ueberwerfungsbauwerk unabhängig von den Fahrten aus der Ausfahrgruppe erfolgen. Ausgenommen hiervon sind lediglich Züge von Birsfelden Hafen.



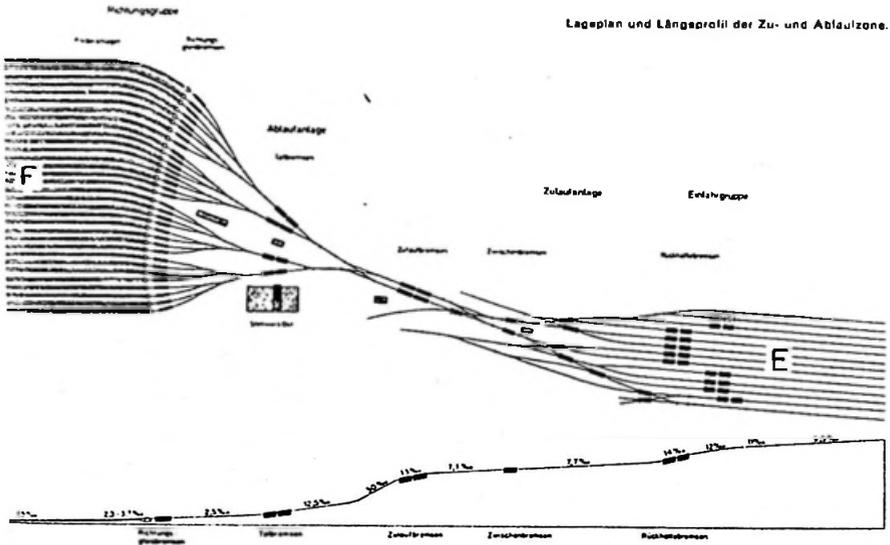


### Einige Zahlen

Länge des Rangierbahnhofes:	4,2 km	
Breite	400 m	
Gleislänge	150 km	(entspricht der Gleislänge Basel - Altdorf)
Anzahl Weichen	480	
Signale	680	
Kapazität Rangieranlage I	3'000 Wagen	Anzahl Wagen, welche pro Tag über den Ablaufberg bzw. über die Abrollanlage verteilt werden können.
" II	4'500 "	
	<hr/> 7'500 Wagen	

## Rangiersystem II: Verkehrsrichtung Süd - Nord

Im Gegensatz zum Flachlandbahnhof mit Ablaufberg ist die Anlage II ein Gefällsbahnhof. Hier hat man sich die günstigen topografischen Verhältnisse und vor allem die neuesten Erkenntnisse der Computertechnik zunutze gemacht. Dank dem natürlichen Gefälle von Ost nach West ist die Anlage in einer schiefen Ebene angelegt, künstlicher Ablaufberg und Schiebelok sind deshalb nicht mehr nötig. Ein Prozessrechner steuert und überwacht die Zerlegung der Züge. Automatische Mess-, Brems- und Fördereinrichtungen entbinden den Menschen von eintönigen oder gefährlichen Aufgaben.



Die in der Einfahrgruppe angekommenen Güterzüge werden in der hydraulischen Rückhaltebremse festgehalten. Die Daten der einzelnen Wagen (Zielbahnhof, Anzahl Achsen, Gewicht usw.) werden per Funk an den Korrespondenten im Zentralstellwerk West übermittelt und dort direkt dem Computer eingegeben. Letzterer erstellt eine Zerlegerliste, mit der die Bahnhofüberwachung die Auflösung des Zuges disponieren kann. Im gleichen Arbeitsgang sind im Rechner alle für die Zerlegung nötigen Daten abgespeichert.



Mit dem Startbefehl an den Prozessrechner löst sich die Rückhaltebremse, Wagen und Wagengruppen rollen selbständig nach den Richtungsgleisen ab. Unterwegs messen Radaranlagen laufend die Geschwindigkeiten, Lichtschranken kontrollieren die Abstände. Der Computer vergleicht diese Messungen sofort mit den eingegebenen Sollwerten und steuert die nachfolgenden Staffeln hydraulischer und elektrodynamischer Gleisbremsen. Die Weichen werden für die Abläufe automatisch in die richtige Stellung gebracht. Die Impulse für die Umstellung der Fahrstrassen werden durch die ablaufenden Wagen selbst gegeben. In den Richtungsgleisen schieben automatische Fördereinrichtungen die einzelnen Wagen kupplungsreif zusammen.

Mur die letzten Handgriffe werden in herkömmlicher Weise durch Rangierpersonal ausgeführt: das Zusammenkuppeln der sortierten Wagen untereinander und das Vorziehen in die Ausfahrgleise.

Dank dem Einsatz der modernen Technik ist es möglich geworden, die Leistungsfähigkeit gegenüber der Anlage I um 50% auf 4'500 Wagen im Tag anzuheben und somit den Bahngüterverkehr wirtschaftlicher zu gestalten.

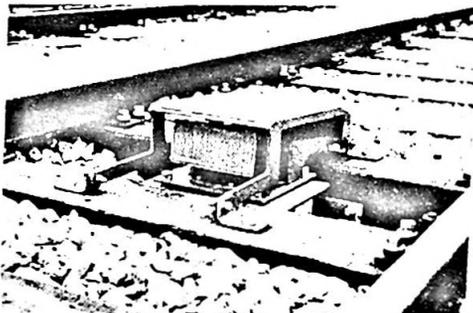


Foto Siemens



Foto Siemens

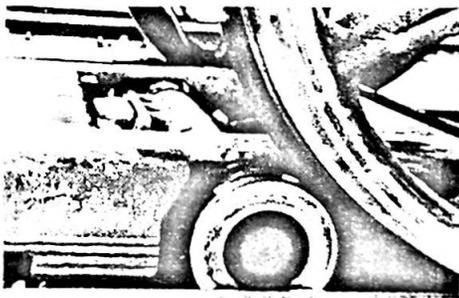
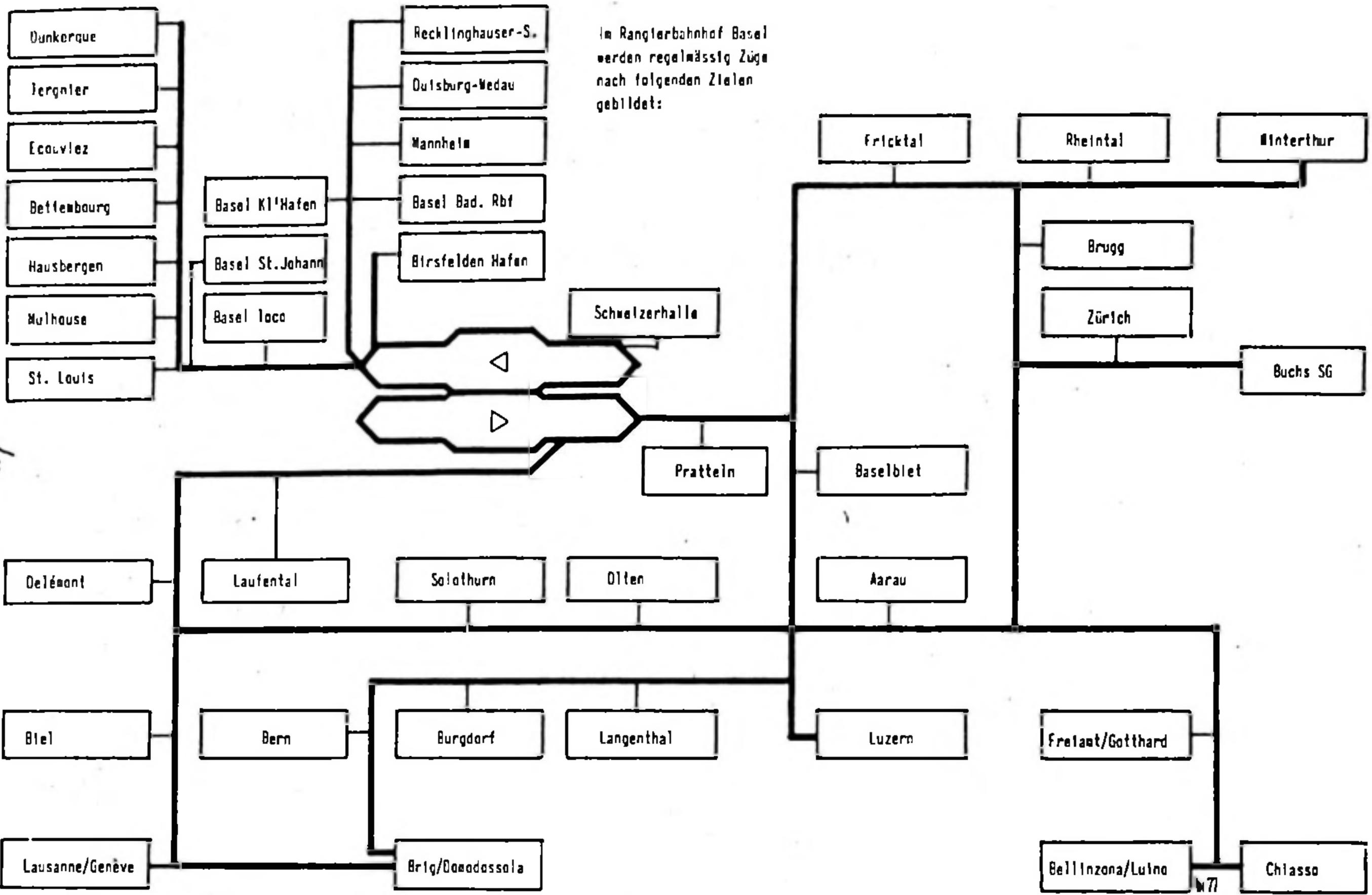


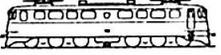
Foto Siemens



01

71

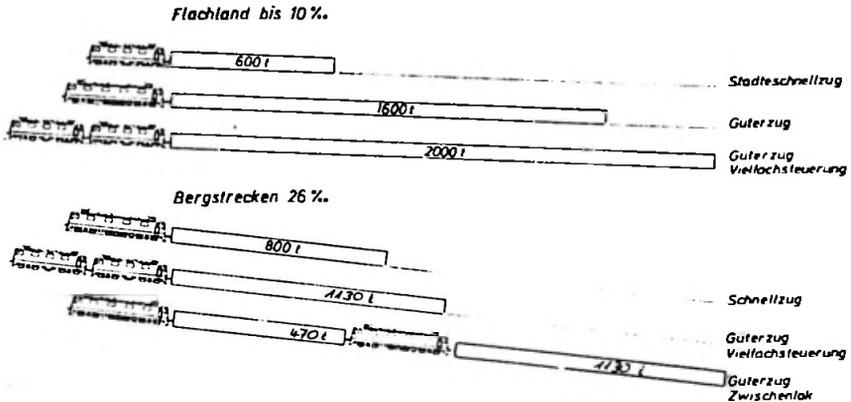
## Streckenlokomotiven

		Re 4/4 II	11 101-11 106	1964	6	5 450	140	80
			11 107-11 304	1967-1975	197	6 320	140	80
11 101-11 155	11 156-	Re 4/4 III	11 351-11 370	1971	20	6 320	125	80
		Re 6/6	11 601-11 689	1972-1979	89	10 600	140	120
		Ae 6/6	11 401-11 520	1952-1966	120	5 830	125	120

## Traktionsarten

Die Traktionsarten werden bestimmt durch das Zugsgewicht und die maximale Zugkraftlast, d.h. die zulässige gezogene Last mit Rücksicht auf die Stärke der Fahrzeugkupplungen. Die grösste Zughakenlast beträgt in der Ebene 2000 t und nimmt mit zunehmender Steigung ab. Am Gotthard ist sie auf 1130 t beschränkt.

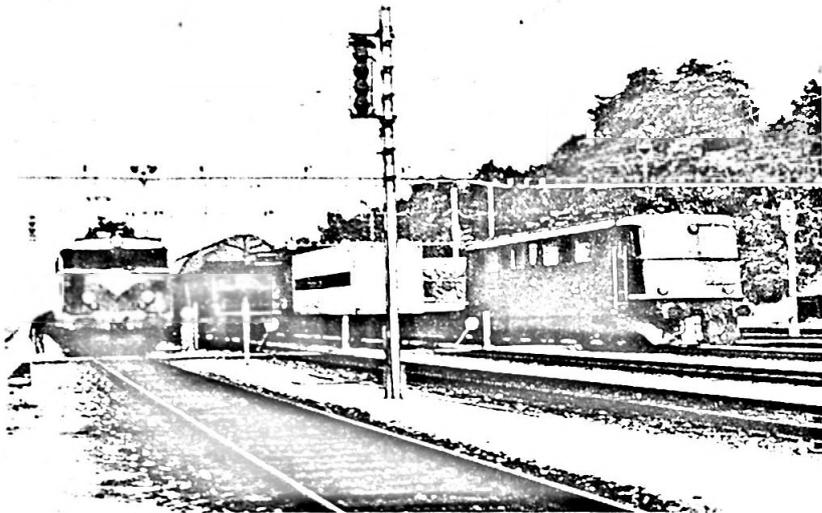
Hieraus ergeben sich folgende Traktionsarten:



Die Güterzüge in Richtung Schweiz verkehren mit Hochleistungslokomotiven vom Typ Re 6/6, Ae 6/6 oder Re 4/4 II und III in Doppeltraktion. Die Anhängelasten betragen 1800 - 2000 t. Für Gotthardzüge wird bereits im Rangierbahnhof Basel die Last auf 1130 t beschränkt. Ist ab Erstfeld eine Zwischenlok vorgesehen, kann die Anhängelast maximal 1600 t betragen.

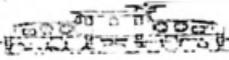
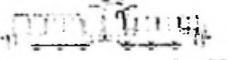
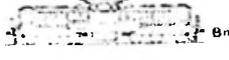
Nach Deutschland verkehren die Züge vorwiegend mit den Lokomotiven E 194, E 140 oder mit den Dieselloks V 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Bei Güterzügen, welche den Rangierbahnhof Basel SBB unverändert transitieren, wird der Lokwechsel im Badischen Rangierbahnhof der DB vollzogen.

Da Frankreich ein anderes Stromsystem besitzt, können Züge von und nach Frankreich nur mit Zweisystemlokomotiven der französischen Staatsbahnen (SNCF) geführt werden. In der Regel wird der Loktyp BB 20200 eingesetzt.



### Rangierlokomotiven

Typ

	Bau-jahre	PS	km/h	Ge-wicht (t)		Bau-jahre	PS	km/h
 Ce 6/8 II	1921-1922	2 240	65	128	 Bm 4/4	1960-1970	1 200	75
 Erm 6/6	1970-1971	elektr. 1 045 533 diesel	65	104	 Em 3/3	1959-1963	600	65
 Bm 6/6	1954-1961	1 700	75	106				

### Stellwerke

Das Rangiersystem I wurde von insgesamt 8 Stellwerken von unterschiedlicher Bedeutung gesteuert. Weil aber die Verständigung, Koordination und die einheitliche Abwicklung der Rangiersarbeiten durch eine derartige Zerapflitterung der die meisten Posten eines Bahnhofes erschwert wurde, versuchte man im neuen Rangiersystem die möglichst grosse Konzentration zu erreichen. So erhielt die Anlage II nur zwei Stellwerke (West und Ost), welche überdies noch die Aufhebung von drei Stellwerken der Anlage I erlaubten.

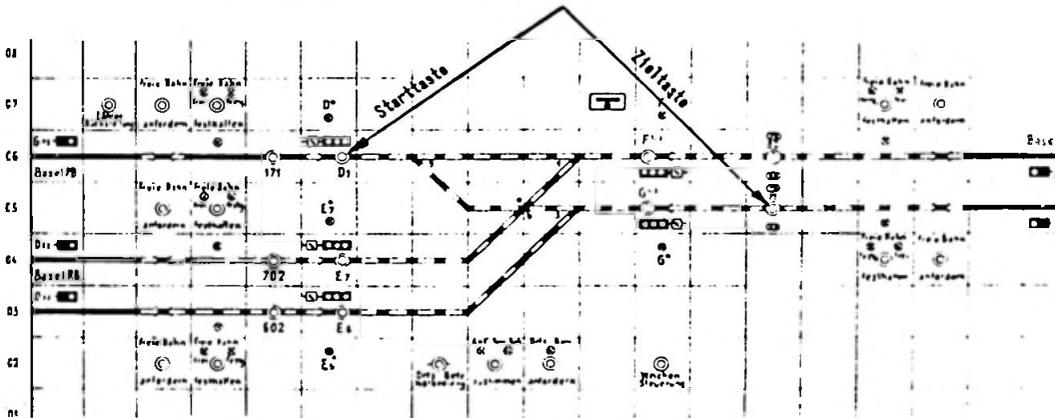
In der Anforderung nach einwandfreien Sichtverhältnissen gerecht zu werden, sind die beiden Hauptstellwerkgebäude West und Ost als Turmbauten konstruiert, deren Formatornure 16 - 20 m über den Gleisen liegen.

Die neuen Stellwerke sind mit Gleisbildstellwerken vom Typ SpDrS 60 von Siemens nach dem neuesten Stand der Technik ausgerüstet.

## Gleisbildstellwerk Typ SpDrS 60 (Spurplan-Drucktasten-Stellwerk)

**Bedienung:** Es werden immer 2 Tasten miteinander gedrückt, die Starttaste beim Signal, welches auf Fahrt gestellt werden soll und die Zieltaste im gewünschten Zielgleis.

**Beispiel:** Beim Drücken der folgenden 2 Tasten wird der Fahrweg für einen Zug von Jasel PB nach Basel DB (Gleis rechts) hergestellt.



Beim Drücken der beiden Tasten wird kontrolliert, ob  
- der gewünschte Fahrweg nicht durch einen Zug oder einzelne Wagen besetzt ist  
- der Fahrweg nicht durch eine andere Zugs- oder Rangierfahrt tangiert wird

Wenn diese Bedingungen erfüllt sind werden die Weichen automatisch in die richtige Stellung gebracht und in dieser festgehalten, bis sie vom Zug befahren worden sind. Weichen, die in den Fahrweg einmünden, werden in Schutzstellung umgesteuert und verschlossen, sodass eine Flankenfahrt nicht möglich ist.

Das Signal geht nun in Fahrtstellung. Es zeigt sofort wieder Halt, wenn eine der obgenannten Bedingungen aus irgendeinem Grund nicht mehr erfüllt ist (Störung, Beschädigung, entlaufener Wagen...). In diesem Fall kann eine erneute Fahrtstellung nur mit Hilfe einer plombierten Notaste erfolgen. Nach normal ausgeführter Zugfahrt wechselt das Signal automatisch auf Halt.

### Fahrstrassenspeicher

Es ist möglich, über eine Fahrstrasse, welche für einen Zug freigegeben wurde, eine weitere Fahrstrasse einzutasten. Der Befehl wird gespeichert und vom Apparat erst ausgeführt, wenn die erste Fahrstrasse durch den Zug befahren wurde und sich anschliessend automatisch aufgelöst hat.

### Ausleuchten der Fahrstrassen auf dem Stellcult

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| Grundstellung:               | Dunkel (Stellung der Weichen nicht ersichtlich)   |
| Fahrstrasse ist eingestellt: | Fahrstrasse wird weiss ausgeleuchtet  |
| Fahrstrasse wird befahren:   | Unmittelbar bei der Belegung der einzelnen Isolierabschnitte wechselt die Ausleuchtung von weiss auf rot und erlischt, sobald sie wieder frei werden. |
| Fahrstrasse ist gespeichert: | Die Start- und Zieltasten blinken, der Fahrweg leuchtet noch nicht auf  |



#### Bedienung mit Zehner-Tastatur

Die grosse Panoramatafel in Stellwerk Ost wird von einem separaten Stellpult aus mit einer Zehner-Tastatur bedient. Die Startgleis- und Zielgleisnummern werden eingetippt und dem Apparat durch Betätigung einer Identifikationsnummer Fahrstrassenart (Zugfahrt/Rangierfahrt) und Fahrrichtung eingegeben.

#### Datensichtgerät und automatische Zuglenkung

Auf dem Datensichtgerät in den Stellwerken leuchten die Zugnummern der Züge in den verschiedenen Gleisen auf. Die Nummer muss nur einmal eingegeben werden. Danach wird sie immer mit dem fahrenden Zug automatisch in das neue Gleis weitertransportiert. Mit der ersten Zahl (zusätzlich zur Zugnummer) wird der Zug programmiert (Fahrweg und Fahrziel). So steuert der Zug selbständig die richtige Fahrstrasse an und stellt die Signale auf Fahrt, sofern bei diesen der automatische Signalbetrieb eingeschaltet ist. Selbstverständlich wird auch in diesem Fall ein Signal nur grün, wenn alle Bedingungen zum Herstellen einer Fahrstrasse erfüllt sind. Das Eingeben der Zugnummern, das Programmieren der Züge sowie das Ein- und Ausschalten des automatischen Signalbetriebes erfolgt vom Stellpult aus.



### Zwergsignale

Für Rangierfahrten werden keine Hauptsignale auf Fahrt gestellt. Der Fahrbefehl wird mittels Zwergsignalen gegeben. In der Regel befindet sich der Standort eines "Zwerges" vor einer Weiche oder Weichengruppe. Der Fahrbefehl "Senkrecht" oder "Schräg" sagt nichts über die Stellung der Weiche aus, sondern nur, dass die Weiche richtig steht und in dieser Stellung verschlossen ist, d.h. gegen unbeabsichtigtes Umlegen geschützt ist. Ein feindlicher Fahrweg kann nun nicht mehr hergestellt werden.

Das Signalbild der Zwergsignale wird mit zwei weissen Lichtern dargestellt. Dabei bedeuten:



Waagrecht:

HALT



Schräg:

VORSICHT

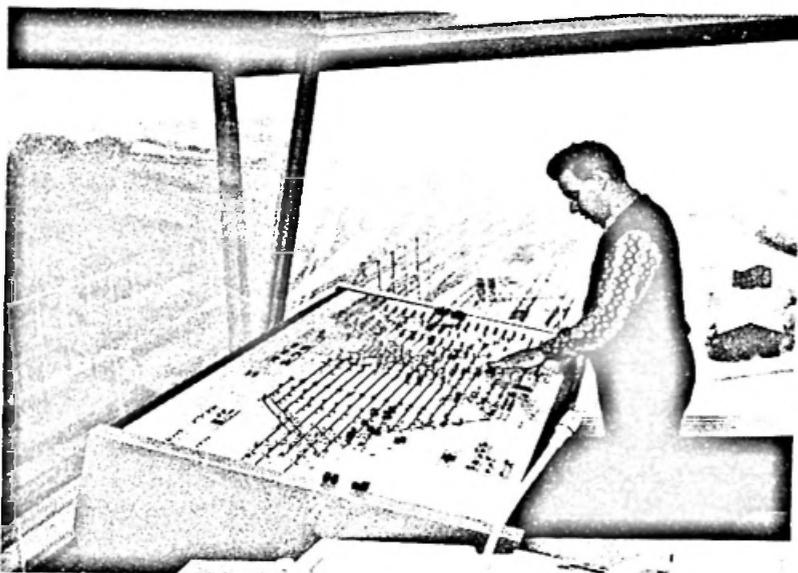


Senkrecht:

FAHRT

Die Stellung Schräg (Vorsicht) bedeutet, dass entweder nach dem Zwergsignal ein Hindernis zu erwarten ist, dass das nächste Zwergsignal Halt zeigt oder dass kein Zwergsignal mehr folgt.

Auf dem Stellpult wird der Fahrbefehl mit einem grünen Licht dargestellt.



Der Rangierbahnhof bietet rund 700 Arbeitsplätze. Rund um die Uhr, Tag und Nacht stehen die Eisenbahner im Einsatz, sei es im Rangierdienst, beim Unterhalt von Anlagen und Rollmaterial, bei der Lenkung des Betriebes, auf den Lokomotiven oder bei der Bearbeitung von Frachtpapieren oder administrativen Geschäften. Neben dem Personal der SBB sind hier auch Angehörige der französischen Staatsbahnen (SNCF) stationiert, der Rangierbahnhof wird als Gemeinschaftsbahnhof beider Verwaltungen betrieben.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Verschiedenes

### Bahnhofkiosk

Geöffnet: Mo - Fr 05.15 - 21.00  
Sa 05.15 - 20.00  
So 06.30 - 20.00

Tel 061 61 45 73

### Taxi

Regio-Funk-Taxi, Tel 061 61 22 22

### Hertz-Autovermietung

Anmeldung Tel 046 05 12 34

### Telefonkabinen

2 (auch mit Taxcard und DM/FF)

### Autoparkplätze

9 Kurzparking und 24 Park & Ride (gratis)

### Veloabstellplätze

3 gedeckte Unterstände für 110 Velos (gratis)

### Busverbindungen

BLT-Bus 63 zum Zentrum sowie nach Münchenstein, Bottmingen und zum Lutzert-Quartier, Gratisfahrplan am Schalter erhältlich

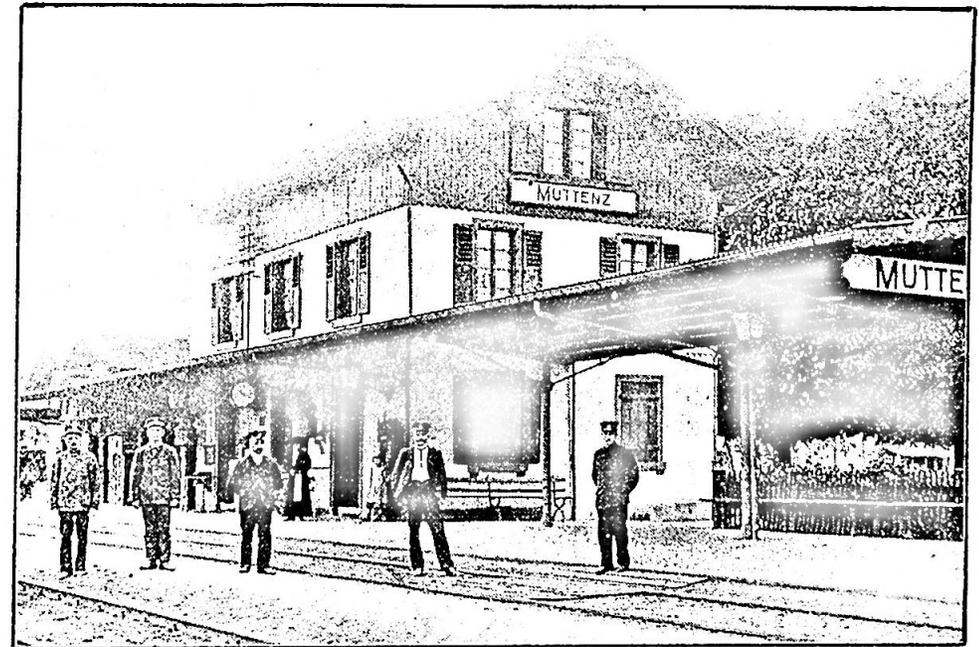
## Wir bedienen Sie

Mo - Fr	06.10 - 19.45 Uhr
Sa	06.10 - 11.45 Uhr 13.00 - 15.30 Uhr

Unser Telefon: 061 61 66 47

# Bahnhof MuttENZ

Foto: Bahnhof MuttENZ um die Jahrhundertwende



Das Foto wurde freundlicherweise vom Ortsmuseum MuttENZ zur Verfügung gestellt.

## Geschichtliche Daten

Bau erstes Bahnhofgebäude.....	1854
1. Zug Basel - Liestal.....	19.12.1854
Bau neues Bahnhofgebäude.....	1922-1924
Elektrifizierung Basel - Olten.....	1924
Elektrisches Gleisbildstellwerk.....	1974
Inbetriebnahme ESG.....	01.08.1992
Spatenstich Adlertunnel.....	04.12.1992
Muttenz - Liestal	
Inbetriebnahme 3. Gleis.....	06.05.1993
Basel - Muttenz	

## Wichtige Zahlen

Haltende Züge 1902.....	39
Haltende Züge 1992.....	91
Haltende Züge 1993.....	122

Anzahl Hauptsignale.....	17
Anzahl Zwergsignale (Rangier).....	41
Anzahl elektrische Weichen.....	18
Anzahl Handweichen.....	21

Büropersonal.....	3
Teilzeitangestellte.....	2
Lehrlinge.....	3

## Statistische Angaben 1992

Verkaufte Billette CH und Ausland.....	38569
Platzreservierungen.....	1024
Abonnemente und MFK (incl TNW).....	5049
Halbtaxabonnemente.....	2749
Familienkarten.....	776
Kollektivbillette.....	340
Gepäcksendungen CH und Ausland.....	3174
Cargo Rapid-Sendungen	
Empfang und Versand.....	588
Cargo Rail-Sendungen	
Empfang und Versand.....	3925

## Aus unserem Angebot

- **Billette Schweiz und Ausland aller Art**  
auch Tagesausflüge, Messekombibillette, Tageskarten, Euro-Domino, Inter Rail uvm
- **Abonnemente und Mehrfahrtenkarten**  
General- und Halbtaxabonnemente, Streckenabonnemente
- **Platzreservierungen**  
für Sitz-, Liege- und Schlafwagenplätze
- **Städtereisen Schweiz und Ausland**  
incl Hotelübernachtungen
- **Erlebnisfahrten**  
wie Riverraffing, Segeln, Kanufahrten, Gleitschirmschule, Surf-Kurse, Velotouren uvm
- **Vereins- und Firmenreisen**  
Alles-Inclusive-Reisen mit Übernachtung, Mahlzeiten, Verpflegung im Zug, Besichtigungen, Reservierungen
- **Gepäck Schweiz und Europa**
- **Transport- und Reiseversicherungen**
- **Geschenkgutscheine**
- **Fahrausweisversand**  
(ohne Versandkosten) an alle Firmen, Vereine, Schulen und Behörden sowie an alle Eurocard-Besitzer
- **Cargo Rapid / Int. Express**  
Express-Stückgut von Bahnhof zu Bahnhof Schweiz und Europa
- **Cargo Rail**  
Güter-Wagenladungen Schweiz und Europa

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Grundwasserfassungen in der Hard

Von Dipl. Ing. SIA. Hans J. Rapp, Muttenz

Die Bemühungen der Stadt Basel für ausreichende Wasserversorgung haben die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf das Problem der Grundwassergewinnung gelenkt. Eine Beschreibung der verschiedenen technischen Verfahren zur Gewinnung und Förderung von Grundwasser dürfte daher Interesse finden. Als Anwendungsbeispiele werden die in der Hard in Ausführung begriffenen Bauten einbezogen. Zu einer Gesamt-Darstellung der dortigen technischen, geologischen und rechtlichen Probleme hält sich jedoch der Verfasser dieses Aufsatzes nicht für berufen.

## Die Feststellung von Grundwasservorkommen

Nicht jeder Boden ist Träger von Grundwasser. In kompaktem Fels oder in Lehmschichten gibt es kein Grundwasser. Voraussetzung für dessen Bildung ist ein durchlässiger Untergrund, ein Untergrund mit Poren und Hohlräumen, in denen das Wasser frei zirkulieren kann. In unseren Gegenden sind es besonders die ausgedehnten

### Ablagerungen der eiszeitlichen Ströme,

die als Grundwasserträger in Betracht fallen. Man muss sich vorstellen, dass die früheren Flusstäler z. B. des Rheins, der Birs oder der Wiese bedeutend tiefer und breiter waren und dass diese Täler im Verlaufe der Jahrtausende wegen abnehmender Schleppkraft der Flüsse durch Geschiebe, Kies und Sand weitgehend aufgefüllt wurden. Ein Kennzeichen dieser Ablagerungen ist ihre terrassenförmig ebene Oberfläche.

Wenn solche Ablagerungen dauernden Zufluss von Wasser erhalten, sei es durch reichliche Versickerung von Regenwasser oder durch Zutritt von Flusswasser in den Untergrund, so sind die Voraussetzungen für die Bildung eines Grundwasserstroms gegeben. Es ist Sache des Geologen, den Verlauf solcher Ströme in groben Umrissen anzugeben. Dagegen ist der Wissenschaftler in den seltensten Fällen in der Lage, ohne direkte Bodenaufschlüsse genaue Aussagen über die Mächtigkeit des Grundwasserträgers oder die Ergiebigkeit des Grundwasserstromes machen zu können. Für die Erstellung eines Pumpwerks sollte jedoch beides möglichst genau bekannt sein, bevor mit dem Bau begonnen wird. Denn es ist klar, dass man das Pumpwerk dort zu bauen wünscht, wo die Voraussetzungen für die Leistungsfähigkeit nicht nur gut, sondern am besten sind. Diese Detailuntersuchung ist besonders dort unerlässlich, wo auf kleinem Raum erhebliche Unterschiede in der Formation und Beschaffenheit des Untergrundes bestehen, wie dies z. B. in der Hard der Fall ist.

Das gebräuchliche Mittel zur Erforschung des Untergrundes ist

### die Sondierung.

Sie besteht entweder aus einem von Hand gegrabenen Schacht, oder aus einem in den Boden getriebenen Rohr, oder aus der Kombination der beiden Möglichkeiten. Der Schacht bietet den Vorteil, dass sich die genaue Beschaffenheit der durchfahrenen Schichten an Ort und Stelle feststellen lässt. Die Methode wird aber mit wachsender Tiefe teuer und unwirtschaftlich; bei starkem Wasserandrang stösst ihre Ausführung auf grosse Schwierigkeiten. Der Sondierung mit Bohrrohren sind weniger enge Grenzen gesetzt; im Falle der Salz- oder Oelgewinnung werden wenn nötig mehrere hundert Meter Tiefe erreicht. Bei einer

### Sondierung mit Bohrrohren

stellen sich drei Aufgaben: der Vortrieb der Röhren, die Förderung des vom Rohr verdrängten Materials und das Herausziehen der Röhren nach Erreichung der gewünschten Tiefe. In einfachen Fällen genügt das Gewicht der stählernen Röhren, um die Reibung im Untergrund zu überwinden und sie zum Sinken zu bringen; unter Umständen wird man das Eigengewicht durch künstliche Belastung, z. B. Gusseisenstücke, vermehren.

In neuerer Zeit bevorzugt man schnellere Methoden, bei denen das Bohrrohr mit Hilfe von Schlagwerken gewaltsam in den Boden getrieben wird, ähnlich wie man dies beim Rammen von Spundwänden für den Kraftwerkbau in Birsfelden beobachten kann. Für die Förderung des verdrängten Materials stehen verschiedene Hilfsmittel zur Verfügung. Zu erwähnen sind die sogenannte Kernbüchse und die Kiespumpe. Jene besteht aus einem mit einer Fangvorrichtung versehenem Rohrstück, das im Innern des Bohrrohres in den Untergrund getrieben, periodisch herausgezogen und entleert wird. Die Verwendung der

### Kiespumpe

setzt wasserhaltiges Material voraus. In trockenen Schichten muss künstlich Wasser zugegeben werden. Sie besteht ebenfalls aus einem unten offenen Rohrstück, in dessen Innern ein Kolben auf und nieder bewegt werden kann. Durch diese Bewegung wird Wasser mit losem Material, Kies und Sand, in das Rohr gezogen. Eine Bodenklappe



Abb. 1: Rohrbrunnen in der Hard im Bau. Die Kiespumpe ist hochgezogen und der Inhalt wird

verhindert den Rückfluss des Materials. Abbildung 1 zeigt, wie eine solche Kiespumpe ihren Inhalt in einen Rollwagen abgibt. Die beiden genannten Hilfsmittel setzen voraus, dass der Untergrund aus relativ leicht beweglichem Material besteht, das ohne zu grosse Schwierigkeit gelöst und gefördert werden kann. Besteht das Material dagegen aus groben Blöcken, verkrümeltem Kesselschichten oder gar aus kompaktem Fels, so lässt man einen schweren «Meissel» ins Bohrrohr sausen, mit dem man den Widerstand zu zerklüffeln sucht. In unseren Gegenden sind es besonders Nagelfluhbänke, die sich auf diese Weise unangenehm bemerkbar machen.

### Das Herausziehen der Röhren

bietet oft grössere Schwierigkeiten als das Heruntertreiben. Gerade in der Hard musste diese Erfahrung mehrmals gemacht werden; es kam sogar vor, dass die Bohrrohre dem Zug nicht standhielten und zerbrachen. Die in Abbildung 2 bei einer andern Aufgabe gezeigten Press-Stempel dienen auch zum Herausziehen von Bohrrohren.

Im Gegensatz zum Sondierschacht erlaubt die Bohrung keine Besichtigung des Untergrundes an Ort und Stelle. Seine Beschaffenheit muss aus den ge-

### Bodenproben

«übersetzt» werden. Natürlich versucht man, diese Proben in möglichst ungestörtem Zustande an die Oberfläche zu bringen; vollständig störungsfreie Entnahme ist jedoch ausgeschlossen. Immerhin lassen sich aus den Proben etwa folgende Daten ablesen: geologische Formation, Anteil an feinem und grobem Material, Mächtigkeit allfälliger Hindernisse, Uebergang von den trockenen zu den wasserführenden

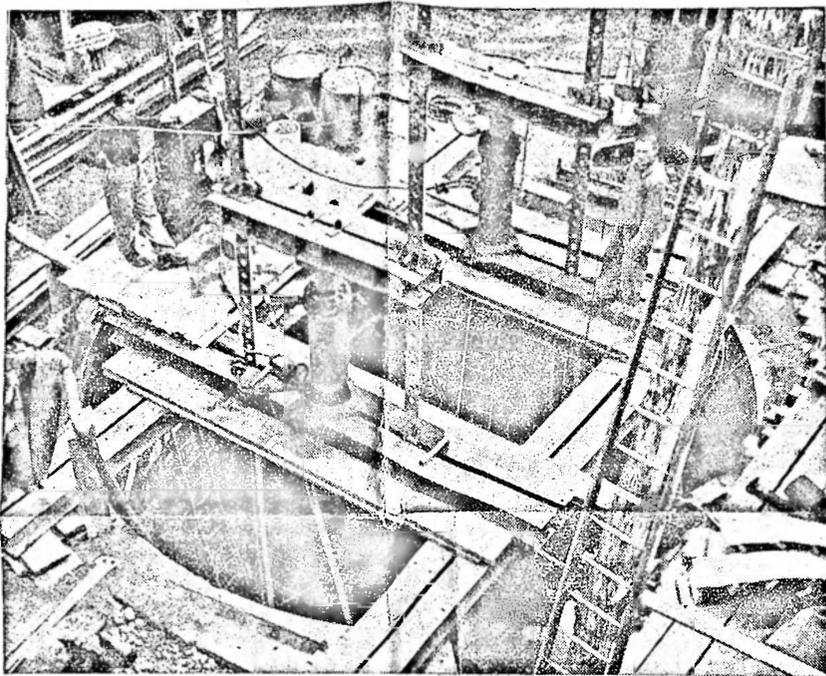


Abb. 2: Pumpwerk Auweg der Gemeinde Muttenz. Rückzug des Caissons mittelst hydraulischer Pressen. Im 17 Meter tiefen Schacht befinden sich Rohre und Schleuse zum Einsteigen in den Caisson. Photo Bertolf.

den Schichten, Lage und Beschaffenheit des wasserundurchlässigen Untergrundes. Aus den letzten zwei Angaben kann die Spiegelhöhe und die Mächtigkeit des Grundwassers bestimmt werden. Es ist stets daran zu denken, dass die Lage des Wasserspiegels keine unveränderliche Grösse darstellt; der Spiegel kann je nach der Jahreszeit stark schwanken, oder er kann allenfalls durch benachbarte Pumpwerke bereits beeinflusst sein.

### Indirekte Sondierungsmethoden

Neben diesen direkten Sondierungsmethoden gibt es auch noch indirekte, wie z. B. die elektrische oder die seismische. Im ersten Fall wird aus der Veränderlichkeit des elektrischen Widerstandes des Bodens auf dessen Formation geschlossen; im zweiten werden die durch eine Explosion erzeugten Erschütterungs-Wellen hierzu benützt. Beide Methoden sind aber für Detailaufschlüsse zu ungenau.

### Rutengänger

Bekanntlich gibt es Leute, die behaupten, mit Hilfe einer Haselrute, einer Uhr oder eines Fingerringes unterirdische Wasseradern feststellen zu können. Ein Zusammenhang zwischen Untergrund und individueller Reaktionsfähigkeit ist erwiesen, jedoch haben zahlreiche Versuche gezeigt, dass die Auswertung dieser Reaktionen vorderhand noch zu keinen eindeutigen Ergebnissen führt.

Die Sondierung allein erlaubt noch keine Voraussage der Ergiebigkeit des Grundwasserstromes an der untersuchten Stelle. Hierzu ist ein

### Pumpversuch

notwendig, d. h. eine dauernde Entnahme von Grundwasser und Beobachtung des Verlaufs der Spiegelchwankungen. Auch die Frage der bakteriologischen Reinheit und chemischen Beschaffenheit des Wassers kann nur auf Grund eines Pumpversuchs zuverlässig beantwortet werden.

Hat man mit Hilfe einer Reihe von Sondierungen den Verlauf des Grundwasserstromes erforscht, so kann man

### die geeignete Lage für die Gewinnungsstellen bestimmen.

Man wird natürlich danach trachten, das Wasser dort zu gewinnen, wo die Aussichten auf Ergiebigkeit am günstigsten sind, d. h. dort, wo die Grundwasserrinne die grösste Tiefe aufweist und die Höhendifferenz zwischen Spiegel und Sohle daher maximal ist. Ferner wird man die Stelle so wählen, dass keine Beeinflussungen durch eindringendes verunreinigtes Oberflächenwasser zu befürchten sind. Die Anlage sollte sich also möglichst weit von Siedlungen und allfälligen Infiltrationsstellen befinden. Ausserdem ist darauf zu achten, dass die Fassungsstelle nicht im Einflussbereich von geologischen Formationen liegt, die eine ungünstige Wirkung auf die chemischen Eigenschaften des Wassers ausüben; beispielsweise durch übermässigen Salz- oder Eisengehalt. Endlich sollte die Fassungsstelle nicht zu weit vom Ort des Wasserverbrauchs entfernt sein, damit die Kosten für den Bau der Leitungen in erträglichen Grenzen bleiben. Es ist selten möglich, eine Stelle zu finden, die alle diese Anforderungen erfüllt,

### Im Gebiet der Hard

(Abbildung 3) entwickelte sich die Kenntnis des Untergrundes wie folgt:

Zwischen Grenzach und Birsfelden, d. h. auf etwa 3 km Länge, bestanden bis zum Jahr 1946 keine Aufschlüsse. Man nahm allgemein an, dass die in Grenzach erschlossene Grundwasserrinne dem Rhein folge und nördlich des Auhafens verlaufe. Sechs Sondierungen, die in den Jahren 1946 bis 1950 im Auftrag der Gemeinde Muttenz im Hardwald ausgeführt wurden, ergaben das vom Geologen Dr. H. J. Schmassmann vermutete Resultat, dass die Rinne einen viel südlicheren Verlauf nimmt. Bohrungen, die der Kanton Baselland im «August» ausführen liess, bestätigten dieses Ergebnis. Im Herbst 1950 begann das Wasserwerk Basel die Möglichkeit der Wassergewinnung in der Hard abzuklären und setzte die Sondierungen fort.

Der Verlauf des Untergrundes in der Hard ist sehr kompliziert. Trotz der grossen Zahl von Sondierungen ist die Topographie des Untergrundes noch ungenügend bekannt, im Gegensatz z. B. zu den vollständig erforschten, jedoch auch viel einfacheren Verhältnissen im Birstal unterhalb Angenstein. Auch in chemischer Beziehung sind die Verhältnisse kompliziert, und als weitere Unbekannte tritt der im voraus schwer abzuschätzende Einfluss des Rheinstaus durch das Kraftwerk Birsfelden hinzu.

Der dringende Wasserbedarf der Stadt und in geringerem Masse auch der Gemeinde Muttenz machte es jedoch notwendig, schon vor der gänzlichen Abklärung der Verhältnisse einige Stellen als Gewinnungsstellen zu bestimmen. Sie sind in Abbildung 3 mit A, B, C und D bezeichnet, wobei A das im Bau begriffene Pumpwerk der Gemeinde Muttenz, B-D Gewinnungsstellen des Wasserwerkes Basel bedeuten.

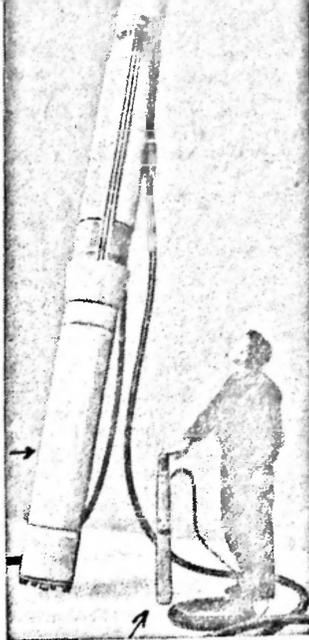


Abb. 9: Grosse Tauchpumpe «Pleuger-Hamburg» vor dem Abtransport nach Basel. Daneben eine sog. Hauswassertauchpumpe von kleinstem Format.

Arbeitskammer und Stelgschacht unter erhöhten Luftdruck, wodurch das Wasser bis auf die Tiefe der Schleuse weggedrückt wird. Die Schleuse vermittelt den Verkehr mit der Aussenwelt; sie besitzt zwei Türen, so dass sie wechselweise mit der Arbeitskammer oder mit der freien Luft in Verbindung steht. Nun kann

### durch fortgesetztes Untergraben der Schneide

der ganze Turm in den Untergrund versenkt werden. Das gefördert Material wird kübelweise in die Schleuse hochgezogen und periodisch nach aussen abgegeben. Da das Gewicht des Turms allein bald nicht mehr genügen würde, um den Auftrieb und die Reibung am Schachtmantel zu überwinden, wird der Hohlraum zwischen Steigrohr und Aussenwand mit Ballastwasser gefüllt. Ist man auf dem undurchlässigen Untergrund angelangt, so beginnt man mit dem

### Aufbau der Filterelemente.

Sie bestehen hier aus einzelnen segmentförmigen Betonhohlkörpern, die vom Maurer zu Ringen zusammengefügt werden. Der Raum zwischen Filter und Schachtwand wird wieder mit sauberem Kies ausgefüllt. Hat man bei der Absenkung Schichten durchfahren, aus denen die Entnahme von Wasser unerwünscht ist, so kann man statt der Betonhohlkörper vollwandige Betonlemente verwenden. Mit fortschreitender Aufmauerung wird der Turm mit Hilfe von Spindeln oder Pressen hochgezogen, derart, dass immer ein Arbeitsraum von genügender Höhe zur Verfügung steht. In Abbildung 2 sieht man die hydraulischen Pressen zum Ziehen des Turms bereit. Oberhalb des Grundwasserspiegels wird der Brunnen auf normale Weise aufbetoniert. Abbildung 5 zeigt den Tiefblick in einen derart aufgebauten Filter. Man erkennt die Betonhohlkörper mit den grossen Eintrittsöffnungen sowie die sie umgebende Kiesschicht.

Ein Vorteil des Verfahrens liegt darin, dass es einen genauen Einblick in die durchfahrenen Schichten gewährleistet und die Anpassung des Filteraufbaus an die getroffenen Verhältnisse ermöglicht. Das Verfahren erlaubt ein weiteres, bis 15 m in das Grundwasser einzudringen; für noch grössere Tiefen werden besondere zusätzliche Schutzmassnahmen für die Arbeiter notwendig. Für Arbeiten unter Druckluft wird das Personal, an das grosse Anforderungen an Geschick und Ausdauer gestellt werden, stets besonders ausgesucht und einer ärztlichen Prüfung unterworfen.

Nach der geschilderten Methode wird das Pumpwerk der Gemeinde Muttenz am Auweg (A) gebaut.

Eine etwas ungewöhnliche Ausgangslage wird dort dadurch geschaffen, dass die wasserführenden Kies-Sand-Schichten nicht auf undurchlässigem Fels aufruhend, sondern dass dieser selbst von wasserführenden Spalten und Klüften durchzogen



Abb. 5: Rohrbrunnen Auweg im Aufbau, im Caisson aufgenommen. Die Abbildung zeigt die aufgemauerten Filtersteine mit hinterfülltem Filterkies. Der untere, in den Fels abgeteufte Brunnen hat einen engeren Durchmesser als der obere Teil. Photo Max Meyer.

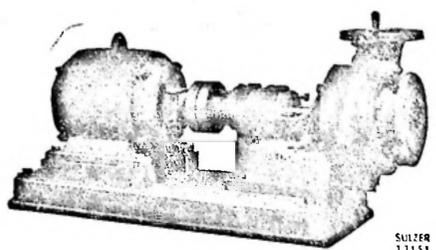


Abb. 7: Horizontalaxlige Zentrifugalpumpe «Sulzer»

wird. Um den Andrang dieses Klufwassers ebenfalls nutzbar zu machen,

musste der im Druckluftverfahren zu erstellende Brunnen mit Hilfe einer zweiten kleineren Arbeitskammer nach unten in den Felsen hinein verlängert werden.

Der Fels wurde mit Bohrhämmern abgebaut und zum Teil gesprengt. Der lichte Durchmesser des Brunnen beträgt im untersten Teil 1,40 m, im obersten Teil 2 m. In Abbildung 5 ist der Uebergang vom grossen auf das kleine Profil deutlich zu sehen. Der Grundwasserspiegel liegt an der Baustelle rund 17 m unter der Erdoberfläche, die Tiefe vom Spiegel bis zur Brunnensohle beträgt 14 m.

## Die Gewinnung von Grundwasser

Um Grundwasser gewinnen zu können, muss die Bohrung zum

### Brunnen

umgestaltet werden, das heisst, es ist dafür zu sorgen, dass das Grundwasser ständig und unbehindert in den durch die Bohrung geschaffenen Hohlraum eindringen kann. Solange das Bohrrohr im Hohlraum steckt, kann Wasser nur am offenen Fussende eintreten. Man ersetzt daher das vollwandige Bohrrohr durch ein rohrförmiges Element mit seitlichen Öffnungen, den sogenannten Filter. Dieses Element hat die Aufgabe, dem Wasser unbehindert Zutritt in den Hohlraum zu gewähren, gleichzeitig aber auch den Hohlraum vor dem Einsturz zu sichern und das Eindringen von Sand und Steinen zu verhindern. Kleinere Filterelemente bestehen aus längsgelochtem, verzinktem Blech oder rostfreiem Stahl, grössere Elemente können aus Gusseisen, Steinzeug oder Beton hergestellt werden. Der ringförmige Hohlraum zwischen Filter und Wandung der Bohrung wird mit besonders ausgesuchtem gewaschenem Kies ausgefüllt.

Pumpt man nun aus dem durch den Filter gebildeten Hohlraum das Wasser dauernd weg, so entsteht im Grundwasser ein gegen den Brunnen gerichtetes Spiegelgefälle und dadurch ein dauernder Zufluss. Nach einiger Zeit stellt sich für jede beliebige Fördermenge der sogenannte Beharrungszustand ein.

### Der Durchmesser eines Brunnen

wird gegeben durch die Forderung, dass die Eintrittsgeschwindigkeit des Wassers bei grösster Pumpenleistung ein bestimmtes Mass, etwa 2 bis 3 mm/Sek. nicht überschreiten darf. Mit wachsender Geschwindigkeit besteht die Gefahr, dass feiner Sand in den Brunnen gelangt und diesen in kurzer Zeit unbrauchbar macht. Bei gegebener Entnahme ist die Eintrittsgeschwindigkeit umso kleiner, je grösser der Brunnen ist. Während man sich für Sondierbohrungen mit Durchmessern von etwa 15 bis 40 cm begnügt, erfordert ein Brunnen für grösseren Wasserbezug einen Durchmesser von 80 cm bis 2 m. Für Brunnen von der untern Grössenordnung kann das für Sondierungen geschilderte Bauverfahren angewandt werden. Für grössere Brunnen ist das Druckluftverfahren zweckmässiger, das nachstehend beschrieben werden soll.

### Der Bau eines Brunnen

#### (Abbildung 4)

Zunächst wird ein genügend weiter Vorschacht bis auf den Grundwasserspiegel ausgehoben. In diesem Schacht wird ein Caisson, d. h. ein Turm aus eisernen Röhren von 1,20 bis 3 m Durchmesser aufgebaut. Das unterste Rohr bildet die

#### Arbeitskammer.

Sie ruht auf der sogenannten Schneide und ist nach unten offen. Ein besonderer Stelgschacht im Innern des Turms verbindet die Arbeitskammer mit der sog. Schleuse. Würde man nun ohne besondere Massnahmen versuchen, in der Arbeitskammer nach unten zu gehen, so wäre der Wasserandrang auf der

Forschung und Technik

### Das Verteilnetz und die Trinkwasserreservoirre

Vom Pumpwerk Lange Erlen führen Hauptleitungen von 600-700 mm lichter Weite durch Kleinbasel über die Brücken nach Grossbasel. An diese Hauptleitungen ist das engmaschige Verteilnetz angeschlossen. Im Süden der Stadt enden die Hauptleitungen in den Reservoiren I und II auf dem Bruderholz und dem Reservoir Herrenweg auf der Anhöhe beim Allschwilerweiher (Abb. 5). Ebenso wird die Gemeinde Riehen durch eine Hauptleitung mit Endpunkt im Reservoir Wenkenhof versorgt. Mit diesen vier Reservoiren steht dem Wasserwerk ein Speicherraum von 60 000 m<sup>3</sup> (60 Mio Liter) zur Verfügung.

Dasjenige Hardwasser, das von der Zentrale West direkt ins Netz gepumpt wird, fliesst durch eine Stahlleitung von 1000 mm lichter Weite über St. Jakob nach dem Viertelskreis und weiter durch die Gundeldingerstrasse nach dem Neubadquartier. Beim Viertelskreis und im

Neubadquartier sind Verbindungen zum Hauptnetz vorhanden. Je nach dem Verbrauchsschwerpunkt kann das Hardwasser im östlichen oder westlichen Teil der Stadt dem Verteilnetz zugeführt werden.

Während der Nacht, wenn der Wasserverbrauch gering ist, fliesst das Ueberschusswasser in die Reservoirre und füllt sie. Setzen im Laufe des Tages die Verbrauchsspitzen ein, fliesst das während der Nacht gespeicherte Wasser in die Hauptleitungen und hilft so, den Trinkwasserkonsum zu decken.

### Die Versorgungszonen von Basel

Das gesamte Basler Leitungsnetz wird in sogenannte Druckzonen eingeteilt. Das soeben beschriebene Verteilnetz gehört der untersten, der blauen Druckzone an. Die Höhenlage der Reservoirre entspricht ungefähr der Spitze des Basler Münsters. Würden in den Leitungen keine Reibungsverluste entstehen, so wäre es also möglich, ein Hochhaus von dieser Höhe mit Wasser zu ver-

sorgen. Infolge der Reibungsverluste ist aber der Versorgungsleitungen verfügbare Druck je nach Entnahmemengen wesentlich niedriger.

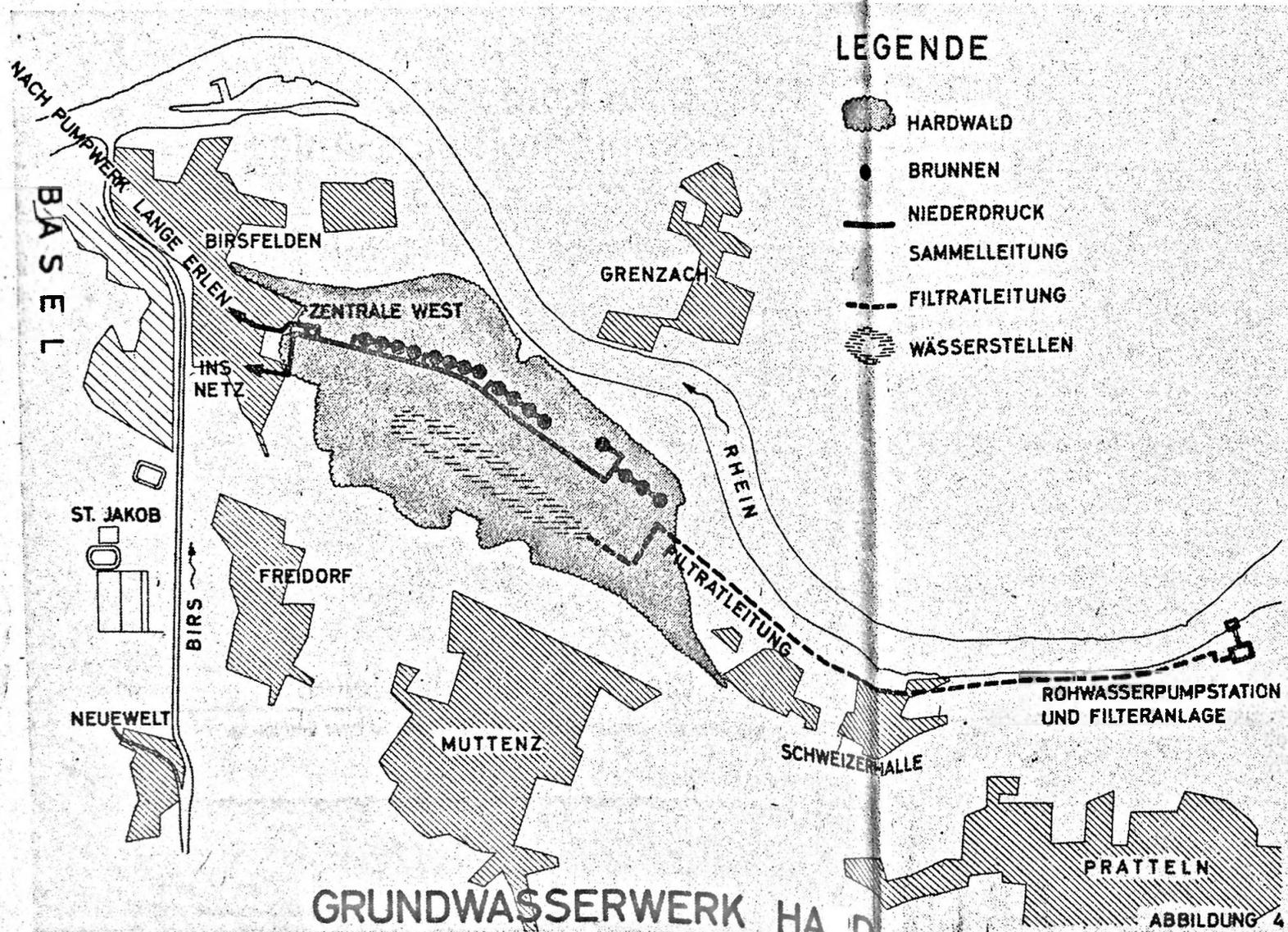
Die höher gelegenen Wohnquartiere können nicht aus dem blauen Versorgungsnetz beliefert werden für stehen die sogenannten Hochzonen zur Verfügung. Für das Bruderholz und die Binningerhöhe hat die rote Zone für die unteren, und die grüne Zone die oberen Gebiete. Diese beiden Versorgungsleitungen werden durch Druckerhöhungspumpen beim Reil II auf dem Bruderholz gespeisen. Die Hochbehälter finden sich am Fusse des Wasserturmes und in Spitze, unterhalb der Aussichtsterrasse. Die Hochbruderholz und Holee werden zur Zeit erweitert, ist vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt die Anlagen näher zu beschreiben.

Für das Gebiet von Riehen und Bettingen gibt es ähnliche Hochzonen. So die rote oder Wenkenköpfl Nordhaldenzone, die grüne oder Bettingerzone violette oder St. Chrischona-Bodenzone und die b

### Das Grundwasserwerk der Hardwasser AG

Die Muttenser-Hard ist der dritte Ort, von wo die Stadt Basel ihr Trinkwasser bezieht. Dieses Grundwasserwerk ist ein Gemeinschaftswerk der Kantone Basel-Stadt und Baselland mit der Bestimmung, der Stadt und den Landgemeinden das Wasser zu gleichen Teilen zur Verfügung zu stellen. Auch hier muss das Grundwasser künstlich angereichert werden. Im Steinhölzli, östlich von Schweizerhalle, wird das Rheinwasser gefasst, filtriert und nach der südlichen Hard gepumpt. Dort versickert es in Gräben und Weiher, fliesst ca. 500 m durch den kiesigen Untergrund und wird nördlich der Rheinfelderstrasse durch die Grundwasserbrunnen wieder gewonnen (Abb. 4). Sie geben ihr Wasser in das Sammelreservoir der Zentrale West ab. Hochdruckpumpen fördern dann einen Teil des Wassers in die Verbrauchsnetze. Der Rest fliesst durch die Verbindungsleitung im freien Gefälle nach dem Mischreservoir in den Langen Erlen, wo es mit Erlenwasser gemischt wird. Durch diese Mischung können die grossen Härteunterschiede von Hard- und Erlenwasser zum Teil ausgeglichen werden.

H. P. Widmer



### LEGENDE

-  HARDWALD
-  BRUNNEN
-  NIEDERDRUCK
-  SAMMELLEITUNG
-  FILTRATLEITUNG
-  WÄSSERSTELLEN

wird aus den beiden Komponenten Natriumchlorit und Salzsäure hergestellt und mittels einer Dosierpumpe, die automatisch nach der zu behandelnden Wassermenge einreguliert wird, dem Wasser zugegeben. Wir halten die Entkeimungsmittelmengen so klein als möglich, doch muss eine zuverlässige Entkeimung erreicht werden. Auf jeden Fall liegen die Zugabemengen unter der Geruchs- und Geschmacksgrenze.

Zusätzlich wird das Wasser mit Fluor angereichert. Die Fluorlösung wird ebenfalls durch Dosierpumpen dem Trinkwasser zugepumpt (Abb. 6).

Nebst den bakteriologischen Untersuchungen wird das Trinkwasser periodisch auf seinen gesamten Chemismus geprüft. Da vor allem das Erlenwasser aggressive Kohlensäure aufweist, neigen Warmwasserinstallationen zur Korrosion, sofern nicht die geeigneten Schutzmassnahmen getroffen werden.

Das Basler Trinkwasser kann als vorzüglich angesprochen werden und die Organe des Wasserwerks bemühen sich, die gute Qualität zu erhalten.

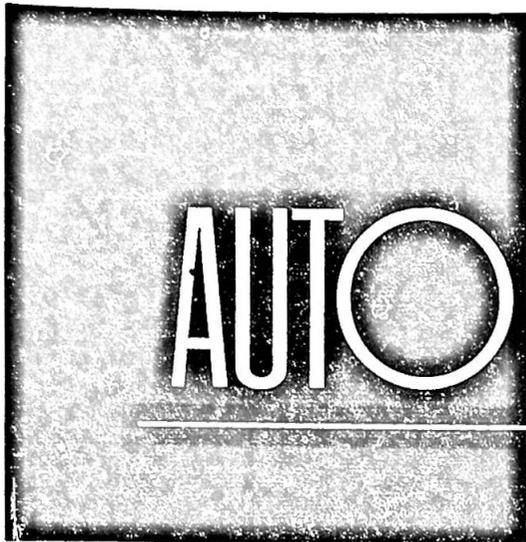
### Wasser in Zukunft

Dass die Beschaffung guten Trinkwassers in der Zukunft grosse Probleme aufgeben wird, ist in den Ansprüchen anlässlich der Besichtigung der neuen Anlagen des Wasserwerks durch die Regierung deutlich zum Ausdruck gekommen.

Die Versorgungsanlagen einer Stadt wie Basel sind, wie im vorliegenden Artikel in aller Kürze darzustellen versucht wurde, sehr umfangreich und kompliziert. Um den stetig steigenden Wasserverbrauch auch in Zukunft mit einwandfreiem Trinkwasser decken zu können, liegt es im Interesse der Verantwortlichen und letztendlich jedes Einzelnen, zum unersetzbaren Lebensgut «Wasser» Sorge zu tragen, und jedermann sollte im Bereiche seiner Möglichkeiten aktiven Gewässerschutz betreiben.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



# AUTO + VERKEHR

## Der neue Rangierbahnhof Muttenz

Pforte des europäischen Transitverkehrs durch den Gotthard  
Der modernste Rangierbahnhof der Schweiz hat europäische Geltung

Die nämliche Aufgabe wie die Basler Hafenbecken für die Rheinschifffahrt erfüllen im Schienenverkehr die beiden Basler Rangierbahnhöfe im Wolf und auf dem Muttenzerfeld. Hier wie dort handelt es sich um Auffangbecken, dazu bestimmt, den Güterverkehr aufzunehmen und derart zu regulieren, dass sich Zu- und Abfluss die Waage halten und rasch bewerkstelligt werden können.

Seiner Natur nach ist der Rangierbahnhof eine ausgesprochene Betriebsanlage. Nach modernen verkehrswissenschaftlichen und städtebaulichen Erkenntnissen gehören Betriebsanlagen zur Stadt hinaus und die Verkehrsanlagen mitten hinein. Aus diesem Grunde und um Raum zu gewinnen für den infolge der ständigen Verkehrszunahme auch im Schienensektor dringend nötigen Ausbau des Personen- und des Güterbahnhofes Basel SBB sollen die heute örtlich getrennten zwei Rangierbahnhöfe auf dem Muttenzerfeld vereinigt werden. Diese Planung in all ihren Einzelheiten ist Gegenstand der nachfolgenden, aus der Feder berufener Mitarbeiter stammenden Aufsätze. Die neue Anlage wird uns gestatten, nicht nur im Bereiche des Personen- und Güterbahnhofes kostbare Bodenfläche freizubekommen, sondern auch in bezug auf den Personalaufwand und die Ausnützung der Anlagen und Einrichtungen ein betriebswirtschaftliches Optimum zu erzielen, das für den Finanzhaushalt der Bundesbahnen ganz wesentlich ins Gewicht fällt, erreichen doch ihre jährlichen Aufwendungen für das Rangiergeschäft, wobei allerdings nicht nur der Güter-, sondern auch der Personenverkehr inbegriffen ist, den immensen Betrag von über 100 Mio Fr. Ebensosehr geht es bei diesem grossen Bauvorhaben, das mit einem Kostenaufwand von 125 Mio Fr. rechnet, darum, den Dienst am Kunden zu verbessern, indem durch Beschleunigung der Arbeitsabläufe die Beförderungsfristen im Güterverkehr verkürzt werden. Das gleiche Ziel verfolgt auch die Erstellung eines neuen Rangierbahnhofes Zürich-Limmat sowie die Konzentration der Rangieraufgaben auf die Bahn-

höfe Renens und Biel und der Ausbau der Anlagen der Grenzbahnhöfe Genf, Chiasso, Buchs und Schaffhausen.

Die verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen des hiernach beschriebenen neuen Rangiersystems Muttenz werden indessen im Vergleich zu den andern Anlage Aufgaben gerecht zu werden sein, als diese über regionale und selbst über schweizerische Bedürfnisse hinausgehen, ja, die nach kontinentalem Mass internationalen Güterverkehr der SBB eine beherrschende Stellung ein. Zwei Drittel ihres Import- und Exportverkehrs und vier Fünftel des Transitverkehrs überragende verkehrspolitische Bedeutung ab. Deren Nord-Südverkehr und vorab auf den Gotthardverkehr zurückzuführen. Die Stadt Basel darf sich denn auch Tores der Schweiz zuschreiben, sondern auch Goldene Geltung beanspruchen als Pforte des Transitverkehrs durch den Gotthard.

Der Direktor des 2. Bundesbahnreisest  
Ing. Hermann Merz



Gesamtübersicht (Flugaufnahme) über das Bahnareal Muttenz. In diese Aufnahme wurde die projektierte Zone des neuen Rangierbahnhofes Muttenz II eingezeichnet.  
Photo: Kern Film AG, Basel

lichkeit durch den Rangierbeamten im Hauptstellwerk zur Zerlegung abgerufen.

Bei den von Westen her einfahrenden Zügen erfolgt die Behandlung im Prinzip gleich. Bei der Einfahrt wird dem Lokomotivführer mittels einer speziellen Einrichtung angezeigt, wann sich die letzten Wagen des Zuges den Rückhaltebremsen nähern und er somit die Schlussbremsung einzuleiten hat.

Die Einfahrgruppe ist so konzipiert, dass im günstigsten Falle je ein Zug von Olten, Zürich und dem Jura gleichzeitig einfahren kann. Dabei ist zu erwähnen, dass die Züge von Osten her in alle Geleise gelangen können, während von Westen wegen der geringeren Zugzahl nur die südliche Hälfte der Einfahrgruppe  
Die Sicherheitsmargen zwischen den

geleise für Frankreich an ihrem Westende an einen Hilfsablaufberg angeschlossen, über den die Wagen in West-Ost-Richtung zu schieben sind.

Auf der gleichen Seite der Richtungsgruppe wie der Hilfsablaufberg liegt die Formationszone, in der das Manöver die Züge nach Weisung des Stellwerkbeamten entweder aus einheitlichem Material oder aus mehreren Wagengruppen formiert. Die Lage der Weichenstrassen in der Formationszone erlaubt das ungehinderte Arbeiten verschiedener Rangiergruppen nebeneinander. Nach Beendigung der Formation zieht das Manöver die Züge in die Ausfahrgeleise.

### Die Ausfahrgruppe

# MUMU Objekt beginnt

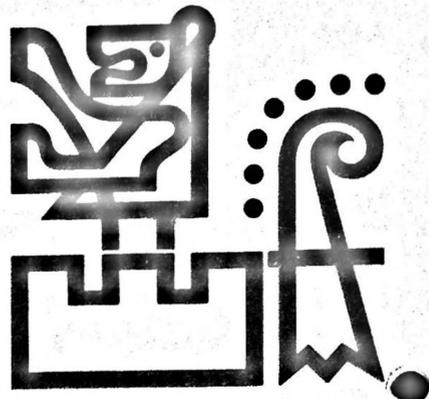
Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# MUMU Seite drehen

die nachfolgende Seite im Uhrzeigersinn um  $90^\circ$  drehen

# Multenzer Anzeiger

5. Dezember 1975



Druck und Verlag: Buchdruckerei Hochuli AG, St. Jakobstrasse 8, 4132 MuttENZ, Postcheck 40-1874, Basel. Telefon 061-61 5500. Erscheint wöchentlich einmal am Freitag. - Inseratenverwaltung: Lokaltell: Orell Füssli Werbe AG (OFA), Basel, Freie Strasse 81. Insertionspreis: 30 Rp. pro mm einspaltig. Zeitungsgemeinschaft: Schweizer Annoncen AG ASSA, Steinen vorstadt 79, Basel. 39 Rp. pro mm einspaltig. - Jahresabonnement Fr. 29.-, Einzelpreis 60 Rp.

## Extra-Blatt! - Was ist geschehen?

Ja, am 21. November 1970, also vor 5 Jahren, sind Hotel, Restaurant und Säle des MITTENZA in Betrieb genommen worden. Wenige Tage später, am 27. November 1970, ging der offizielle Eröffnungsakt des neubauten Gemeindezentrums über die Bühne. Er war das Startzeichen zu den Feierlichkeiten vom 28. und 29. November 1970. Die gesamte Anlage konnte besichtigt werden und ein unvergessliches Volksfest krönte den Abschluss einer grossen Baustaple. Der Gemeinderat hat die Einladung dazu mit den folgenden Worten eingeleitet:

'Wir fordern alle auf: Mitzufeiern und zu festen, anzuschauen und einzuweihen, was wir für Sie erbauten...'

Auf diese ehrwürdige Begebenheit möchte die Betriebskommission und die Direktion des Hotel/Restaurant MITTENZA mit diesem Extra-Blatt hinweisen. Wir wollen nicht aufrufen zu einer Jubiläumsfeier. Das wäre Sache des Gemeinderates, und 5 Jahre Bestehen des Gemeindezentrums

würde den Rahmen der üblichen Zeitspanne sprengen, in welchem Jubiläen gefeiert werden. Hingegen sehen wir die richtige Verwendung des der Geschäftsleitung zur Verfügung stehenden Budgetbetrages, indem mit diesem Blatt die Entstehung der bedeutenden Anlage mit seinem Kulturzentrum, den Vereins- und Gesellschaftssälen, dem leistungsfähigen Restaurationsbetrieb und dem Hotel dargelegt und in Erinnerung gerufen wird. Einer bedeutenden Anlage mitten in unserem aktiven Dorfkern, um dessen Erhaltung sich unsere Behörde seit Jahrzehnten in verdankenswerter Weise bemüht und mit Erfolg versucht, im Sinne der Belebung alte Bauernhäuser umzufunktionieren zu Ateliers, Läden, Büros und Wohnungen unter Wahrung der historisch wesentlichen Bauteile.

Wir danken deshalb Herrn Bauverwalter Max Thalman, dass er in seinem Artikel die Entstehungsgeschichte des heutigen Dorfkerns schildert, die planerischen und städtebaulichen Aspekte darlegt und

die Bemühungen um die Erhaltung unserer Baudenkmäler ins richtige Licht stellt.

Wir danken Herrn Willy Brügger, Präsident der IG Ortsvereine für seine Betrachtungen aus der Sicht der Benutzer.

Wir danken Herrn A. Masson für die vorzügliche Gestaltung dieses Blattes und für seinen Artikel «Das Kongresszentrum heute».

Wir danken Herrn Direktor Jenni für seine kulinarischen Angebote, welche er und seine Mitarbeiter für die Gäste des MITTENZA während der «Erinnerungswoche» vom 8. bis 14. Dezember 1975 bereithält. Wir freuen uns, wenn die Idee von Direktor Jenni, auf das Jahr 1970 zurückzukommen durch das Auflegen der Speisekarte mit dem Angebot und den Preisen von 1970, die Belebung des gemeindeeigenen Betriebes und seine Umgebung erneut fördert.

Für die Betriebskommission des Hotel/Restaurant MITTENZA  
Der Obmann: P. Müller

## Die erhaltende Erneuerung des Dorfkerns von MuttENZ

Ein Rückblick von M. Thalman, Bauverwalter

Wurde die Zukunft unserer Dorfkern und Altstädte schon verbaut?

Unsere alten Städte, Ortskerne und Dörfer waren in den vergangenen Jahrzehnten vielen Bedrohungen ausgesetzt. Die technische und industrielle Expansion hat immer mehr Lebensbereiche erfasst, und es hat eine Entwicklung eingesetzt, die das Gleichgewicht der auf den Menschen ausgerichteten Lebensräume vollständig durcheinander gebracht hat. Die Landschaft wurde vielerorts planlos überbaut und die seit Jahrhunderten gewachsenen Städte und Dörfer haben zusehends ihr Gesicht verloren. Wo die alte Bausubstanz in den vergangenen Jahren der Hochkonjunktur zerstört wurde, gibt es nichts mehr zu erhalten. Im Krieg hat man Städte und Landschaften mit Bomben zerstört. Die Schweiz ist verschont geblieben. Nach dem Krieg wurden Städte und Landschaften mit Bauten zerstört. Hier war die Schweiz dabei. Die Erhaltung bestehender Bauten war nicht mehr zeitgemäss - das heisst, nicht mehr den Bedürfnissen unserer Zeit entsprechend. Wer wollte sich gegen den «Fort-

schrift» stemmen? Inzwischen ist aber unsere Zeit immer mehr in Schwierigkeiten geraten, und es wird langsam allen klar, dass mit einigen ihrer Bedürfnisse doch etwas nicht mehr stimmen kann.

Das europäische Jahr für Denkmalpflege und Heimatschutz

Das Jahr 1975 ist vom Europa-Rat zum Europäischen Jahr für Denkmalpflege und Heimatschutz erklärt worden. Es wurden die Völker Europas aufgerufen, in diesem Jahr besonders den Sinn für die landschaftlichen Schönheiten und für das bauliche und kulturelle Erbe des Abendlandes zu wecken. Der unmittelbare Schutz unersetzlicher Denkmäler von vergangenen Baukulturen war das hauptsächlichste Ziel des Jahres. Gleichzeitig sollte aber nicht der Schutz des Einzelobjektes in den Vordergrund gestellt werden, sondern ebenso der Schutz von ganzen erhaltungswürdigen Siedlungskomplexen. Die Gemeinden waren zur Teilnahme an einem Wettbewerb eingeladen. Obwohl es in MuttENZ nicht an geeigneten Beispielen gefehlt

hatte, konnte sich die Gemeinde infolge Zeitmangel leider nicht beteiligen.

Zum Ausklang dieses Jahres wird man sich wohl an manchen Orten Rechenschaft geben, ob man auf dem Weg zum gesteckten Ziel einen Schritt weiter gekommen ist. In einem Jahr können keine spektakulären Erfolge erwartet werden. Die Sanierung eines Dorfkerns ist schliesslich keine Massnahme, deren Ablauf nach einem überschaubaren Zeitplan gelenkt werden kann, sondern es ist eine Daueraufgabe. Das europäische Jahr der Denkmalpflege hat sicherlich den Sinn für die Erhaltung unserer historischen Dorf- und Stadtkerne gestärkt, und diesen Bestrebungen einen grösseren politischen Rückhalt gegeben. Kommt es aber nicht für manche Gemeinde sehr spät, wenn nicht zu spät?

Die erhaltende Sanierung muss rechtzeitig geplant werden

Die Bemühungen für die Erhaltung unseres Dorfkerns sind schon alt. Bereits im Jahre 1949 hat die Gesellschaft für Natur- und Heimatkunde mit der Broschüre «Unser Dorf, unser Stolz» die Bevölkerung auf diese Aufgabe aufmerksam gemacht. Die Initianten haben sich schon damals mit grosser Hingabe für den Schutz des Dorfkerns eingesetzt. Mit dem Erlass eines Zonenplanes wurden im Jahre 1954 die ersten rechtlichen Vorschriften zum Schutze des Dorfkerns erlassen. Obwohl diese Bestimmungen noch mangelhaft waren, konnten doch mit der konsequenten Anwendung verschiedene Einbrüche in die historische Substanz des alten Dorfkerns verhindert werden. Wenn auch in den ersten Jahren einige Bauten erstellt wurden, welche aus heutiger Sicht Mängel aufweisen, so war diese Zeit für den weiteren Erfolg doch von ausschlaggebender Bedeutung. Am Pfaffenmattweg und an der Rebgasse wurden anstelle des früher vorgesehenen Abbruchs von 2 Liegenschaften Sanierungen vorgenommen. Man hat immer mehr erkannt, dass die für den Verkehr geplanten Strassendurchbrüche zu Verlusten an räumlicher Vielfalt und historischer Substanz geführt hätten.

Ebenfalls von grosser Wichtigkeit war die rechtzeitige Sicherstellung von Land und Liegenschaften im alten Dorfkern. Fast alle Anfangserfolge waren nur möglich, weil die ersten Sanierungen auf



Speisekarte mit Angebot und Preisen von 1970

gemeindeeigenem Land vorgenommen werden konnten. Ohne diese sorgende und weitsichtige Landpolitik wäre der jetzt sichtbare Erfolg kaum möglich gewesen. Ein weitsichtiger Gemeinderat und die Gemeindeversammlung, welche die erforderlichen Kredite jeweils erteilt hat, haben massgebenden Anteil an bisher Erreichten.

Die Umgestaltung des Dorfkerns

Bei den Bemühungen um die Sanierung des Dorfkerns stellen sich ausserordentlich schwierige Probleme, bei deren Lösung man sich auf keine Erfahrungen in andern Gemeinden stützen konnte. Es galt, das alte Bauerndorf in das Zentrum einer städtischen Vororts-



Ein besonders markantes Kennzeichen des Dorfkerns ist die noch gut erhaltene Dachlandschaft. Die früheren Dachflächen mit den gestaffelten Steildächern sind für die Einheitlichkeit bei gleichzeitiger Vielfalt von ausschlaggebender Bedeutung.

Fotos: Max Thalman



Die lebendige Regeneration des historischen Dorfkerns kann auf Neubauten unserer Zeit nicht verzichten. Die Baukörper müssen sich aber in Gliederung, Material und Dachgestaltung in die bestehenden charakteristischen Merkmale einfügen.



Das ehemalige spätgotische Bauernhaus wurde 1975 in das Inventar der geschützten Denkmäler aufgenommen. Wohnteil und Ökonomie lagen unter einem durchlaufenden Dachfirst mit Satteldach und Würge. Neben dem Wohnteil befindet sich die Ökonomie mit einem Rundbogen-Scheunentor, das im Scheitel die Jahreszahl 1649 zeigt. Daneben liegt der Stall mit Türe und Fenster.



Anstelle der früheren Wohnung wurden zwei gediegene moderne Wohnungen erstellt. Im Ökonomieteil befindet sich ein Architektur-Atelier mit hellen Büroräumen, die vom rückwärtigen Garten aus beleuchtet sind. Das Rundbogentor wurde erhalten. Es führt in eine geräumige Eingangshalle, von wo aus die Wohnung und das Architekturbüro zugänglich sind. Es handelt sich hier um eine beispielhafte Reaktivierung eines historischen Gebäudes. Die Originalität der neu geschaffenen Räume ist überzeugend.

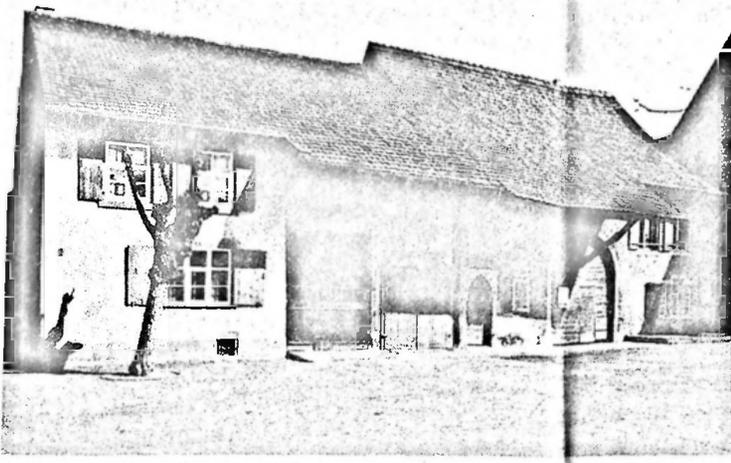
und Industriegemeinde umzuwandeln. Die alten Bauernhäuser sollten mit den Daseinsfunktionen einer städtischen Bevölkerung erfüllt werden und trotzdem im historischen Massstab und Charakter des früheren Dorfes erhalten bleiben. Dies war fürwahr keine leichte Aufgabe, besonders im Hinblick auf den immer stärker werdenden Drang der zentralen Dienstleistungsbetriebe, sich in den neuen baulichen Schwerpunkten der dichter besiedelten Neuüberbauungen zu installieren. Der Dorfkern war vom Gewerbe nicht mehr besonders gesucht und es bestand für die Erhaltung der alten Bauernhäuser kein grosses Interesse. Es war nicht verwunderlich, dass in verschiedenen Liegenschaften Gastarbeiter eingemietet wurden. Der Abbruch und eine Neuüberbauung waren das Ziel. Der Dorfkern als Kernzelle der schnell wachsenden Gemeinde war krank geworden.

Die Dorfkernhaltung war damals nicht in erster Linie ein städtebauliches Problem, sondern ein Wirtschaftsproblem, welches vorerst auch mit wirtschaftlichen Massnahmen behandelt werden musste.

#### Das Gemeinde-Zentrum

Der Beschluss über die Erstellung des Gemeinde-Zentrums, bestehend aus Saal - Hotel - Restaurant und einzelnen Läden, war der erste Schritt für die wirtschaftliche Gesundung des alten Dorfes. Der Saal stand schon seit mehr als 20 Jahren zur Diskussion. Er sollte den Ortsvereinen zur Verfügung gestellt werden, damit sie in geeignetem Rahmen vor die Öffentlichkeit treten können. Ohne die Vereine wäre eine lebendige Dorfgemeinschaft nicht möglich. Sie helfen auch mit, dass sich die in die Gemeinde zuziehenden Bürger am kulturellen Leben beteiligen können. Es erschien wichtig, dass in der Gemeinde ein Zentrum entstand, worin das kulturelle Leben seinen öffentlichen Ausdruck findet. Die planerische Aufgabe bestand darin, ein grosszügiges modernes Raumprogramm so in den alten Dorfkern einzupassen, dass dieser in seinem Ausdruck nicht beeinträchtigt wird, und durch den Neubau eine Bereicherung erfährt.

Im Jahre 1960 wurde unter allen schweizerischen Architekten ein Wettbewerb



Die Hausgruppe, bestehend aus 3 Liegenschaften, war in der gestaffelten Anordnung charakteristisch für das Strassenbild.

durchgeführt. Das grosse Interesse an der Lösung der vielseitigen städtebaulichen und architektonischen Problemen kam zum Ausdruck, indem 130 Architekten die Unterlagen verlangten. Leider wurden aber nur 48 Projekte eingereicht, was ebenfalls auf die Schwierigkeit der Bauaufgabe hinwies. Das durch das Preisgericht mit dem ersten Preis prämierte Projekt der Architekten Rolf Keller und Fritz Schwarz zeichnete sich durch gute räumliche Gruppierung und traditionsgebundene Einfügung in das Dorfbild aus.

#### Die Umgestaltung der Bauernhäuser

Die überlieferten dörflichen Ortsbilder in unserm Lande waren der Ausdruck von freien bäuerlichen Gemeinschaften, an denen die Eidgenossenschaft emporgewachsen ist. Überall da, wo solche Ortsbilder ihren ursprünglichen Charakter weitgehend bewahrt haben, sind sie nicht nur eine Anziehungskraft für den Besucher, sondern sie verbinden auch mit unserer Geschichte.

Bei der Umgestaltung der alten Bauernhäuser wurden die ungenutzten Volumina neuen Funktionen zugeführt, ohne dass die historische Bausubstanz verloren ging. Dies ist im Sinne der Denk-

malpflege zweifellos als Kompromiss zu bezeichnen, doch nicht als Kompromiss im herkömmlichen Sinne, sondern als logische Folge der baulichen und sozialen Entwicklung unserer Zeit. Die früheren Wohnteile werden in der Regel beibehalten und modernisiert. Einzig die Ökonomieteile erhalten neue Funktionen. Anstelle des früheren bäuerlichen Gewerbes kommt ein neues Gewerbe, welches den Anforderungen der städtischen Bevölkerung gerecht wird. Die Modernisierung der historischen Bausubstanz erfolgt durch Einbau von Sanitär- und Heizungsanlagen, Neuzuschnitt der Grundrisse sowie teilweise Erneuerung konstruktiver Elemente.

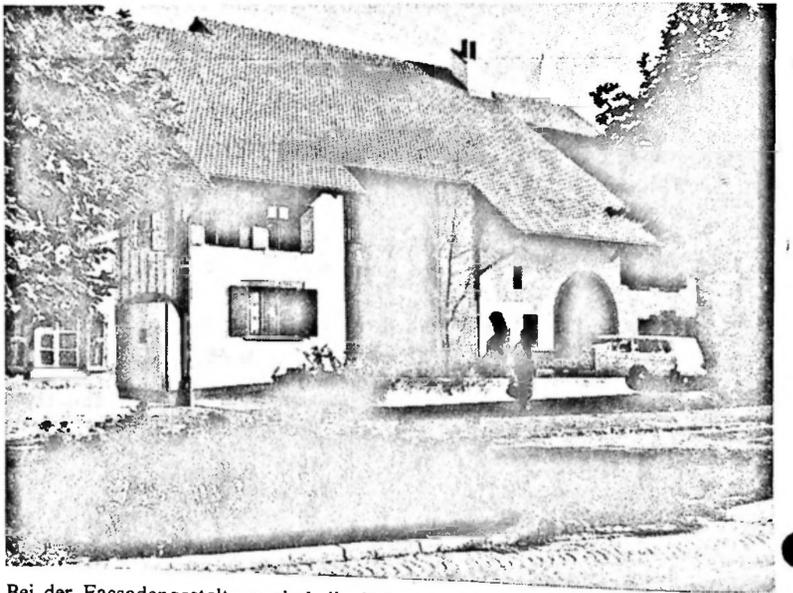
Wir glauben, dass dieses Sanierungsprinzip als zeitaufgeschlossener Heimatschutz bezeichnet werden darf. Es wird damit die Vergangenheit nicht ignoriert, sondern für sie eine neue Zukunft geschaffen. Jedes Haus bewahrt seinen individuellen Charakter. Man sieht es ihm an, wie hier gewohnt und gearbeitet wird. Ein Gebäude passt sich dem andern an und fügt sich harmonisch in den Strassenzug ein.

Die Gemeinde Muttenz hat im Jahre 1972 die Liegenschaft Kirchplatz 19

käuflich erworben. Es konnte damit die Ansiedlung eines für den engern Dorfkern unerwünschten Gewerbes mit Lastwagenverkehr vermieden werden. Das Gebäude wurde dann im Jahre 1974 an Arch. Theodor Meyer im Baurecht abgegeben. Die Abgabe war mit der üblichen Bedingung verknüpft, dass bei der Renovation und Umfunktionsierung die charakteristischen Merkmale des alten Hauses gewahrt werden müssen.

Die Bauten Hauptstrasse 16-20 hat die Gemeinde schon vor mehr als 20 Jahren erworben. Es waren damals sorgfältige Landkäufe, die eventuell auch als Auswechslung für das Gemeindezentrum gedacht waren.

Die Liegenschaften Nr. 16 und 18 wurden dann im Jahre 1974 der Schweizerischen Kreditanstalt für die Einrichtung einer Bankfiliale im Baurecht weitergegeben. Da zuerst einige Bedenken angebracht waren, ob der ungewohnt grosse Betrieb den bisherigen Rahmen nicht sprengt, wurde die Abgabe ebenfalls mit den nötigen Bedingungen zum Schutze der historischen Substanz verbunden.



Bei der Fassadengestaltung sind die früheren charakteristischen Merkmale gewahrt. Das ehemalige Rundbogentor behält seine frühere Funktion. Es dient jetzt wobei die Fassade unverändert geblieben ist. Architekt Rolf Otto hat eine ausgezeichnete Synthese gefunden zwischen den historischen Gegebenheiten und heutigen Erfordernissen. Es handelt sich um einen aktiven Beitrag zur Erhaltung und Neubelebung des Dorfkerns.

#### Verkehrsbedürfnisse contra atmosphärische Qualitäten

Die besonders in den letzten Jahren wieder neu entdeckte Anziehungskraft von historischen Dorfkernen ist sicherlich weitgehend dem harmonischen Zusammenwirken der baulichen und räumlichen Merkmale zuzuschreiben. Demgegenüber verloren manche historische Bauten durch die Anpassung an den motorisierten Verkehr ihre Beziehung zu den sie umgebenden Strassen und Plätzen. Die durch die Motorisierung geschaffenen Probleme sind - vor allem in den Städten - nicht mehr durch Strassenbau zu lösen. Andererseits ist für jeden Dorfkern und vor allem für ein Geschäftszentrum eine gesunde Infrastruktur lebensnotwendig. Sie ist jedoch nur ein Teil des Ganzen und darf nicht isoliert betrachtet werden.

Die Wiedererlangung der früher üblichen Doppelfunktion von einzelnen Strassen und Plätzen als Verkehrs-, Wirtschafts- und Lebensraum dürfte eine sinnvolle Alternative sein. Gewerbliche Tätigkeiten, die in Neubaugebieten nicht mehr anzutreffen sind, sowie auch die Strassenbeleuchtung, Pflasterungen, Vorgärten, Bäume und die schönen Dorfbrunnen, sind Faktoren,

welche die atmosphärischen Qualitäten des Dorfkerns sehr beeinflussen. Die Erhaltung und gleichzeitige Neugestaltung des Dorfes in ein aktives Zentrum mit scheinbare Gegensätze, die nicht immer einfach zu lösen sind, und manchmal nur mit Konzessionen seitens der Denkmalpflege oder der Verkehrsansprüche überbrückt werden können.

#### Historischer Dorfkern von gestern - Lebendiges Zentrum von heute

Wenn auch auf dem langen Weg, der alle bisherigen Bemühungen für die Erhaltung des Dorfkerns kennzeichnet, viele Fehler gemacht wurden, so darf man doch mit dem Erreichten zufrieden sein. Die restaurierte Dorfkirche gehört mit ihrer Umgebung zu den schönsten städtebaulichen Anlagen in der Region. Es ist bei einer erfreulichen Anzahl von Liegenschaften gelungen, für die alte Bausubstanz eine neue Interpretation zu finden und weiterzuentwickeln. Die Einpassung führte zu keinen Konflikten zwischen der äusseren Erscheinung und der inneren Funktion. Der Dorfkern ist wieder attraktiv geworden.

Dies kommt in den vielen Veranstaltungen in der MITTENZA sowie im guten Besuch des Hotels und verschiedenen Restaurants zum Ausdruck. Auf der Bauverwaltung melden sich seit Jahren fast jede Woche aus der Schweiz und den Nachbarländern Besuchergruppen, welche sich für den Dorfkern interessieren. Dass auch die Veranstaltungen der Arbeitsgruppe «Pro Muttenz» am Tage der offenen Tür einen so grossen Erfolg hatten, ist sehr erfreulich.

Die vielfältigen ideellen oder immateriellen Werte, von denen bis jetzt die Rede war, verleihen dem Dorfkern einen - wenn auch nicht immer erkannten - wirtschaftlichen Wert. Es ist interessant, dass auf Postkarten und sogar in der Wirtschaftswerbung die Gemeinde immer mehr durch ihren Dorfkern präsentiert wird. Die Gefahr, dass Muttenz unter dem erbarmungslosen Druck der Industrieagglomeration Basel sein Gesicht verlieren könnte, ist jetzt gebannt.

Wir befinden uns heute in einer Art Halbzeit, und die grossen Anstrengungen haben sich jetzt gelohnt. Wenn der Rückblick auf die auslaufende Bauperiode auch zu mancher Kritik führt, so besteht umso mehr Grund, sich für die Lösung der kommenden Probleme intensiv einzusetzen.



Zum attraktiven Wohnen gehören auch ruhige Gärten. Dass die Struktur des Dorfkernes hierfür gute Voraussetzungen bietet, zeigen schon verschiedene ausgeführte Beispiele.



Der Vorgarten gehörte zum alten Dorfkern. Er ist zusammen mit Pflasterungen auch heute noch ein wichtiges Element zur Verbesserung der Erlebbarkeit des Dorfkerns.

#### Ausstellung im Foyer

Es sind immerhin schon fünf Jahre vergangen, seit die Muttenzer Bevölkerung Gelegenheit hatte, das Gemeindezentrum bis in den hintersten Winkel zu besichtigen. Inzwischen sind viele Mitglieder in die Gemeinde zugezogen, bei anderen haben sich vielleicht die damals gewonnenen Eindrücke verwischt. Die Bauverwaltung wird deshalb vom 8.-14. Dezember 1975 im Foyer des Mittenza eine Ausstellung durchführen, und anhand von Plänen, Fotos und dem Modell des ausgeführten Projektes die Grundkonzeption des Gemeindezentrums darstellen.

Am Montag, Dienstag und Donnerstag, jeweils 20.00 Uhr, werden durch Mitarbeiter der Bauverwaltung Führungen durchgeführt und mit einigen Lichtbildern die durch die Ausstellung vermittelten Informationen ergänzt. Die Ausstellung ist durchgehend geöffnet.

Vom 8.-14. Dezember 1975 finden Sie in unserem Restaurant die Spisekarte von 1970 zu Preisen von 1970

## Das Kongresszentrum heute

In den vergangenen fünf Jahren hatten wir unzählige Male Gelegenheit, über das Gemeindezentrum bzw. in seinen verschiedenen Räumen durchgeführte Veranstaltungen zu berichten. In der Tat spielt sich ein bedeutender Teil des öffentlichen und kulturellen Lebens der Gemeinde im Mittenza ab, das die ihm zugeordnete zentrale Funktion bestens erfüllt. Die Leser des Muttenger Anzeigers kennen die Rubrik «Der Monat im Mittenza». Mit dieser Spalte bezwecken wir einerseits die Information der Bevölkerung über alle öffentlich zugänglichen Veranstaltungen, andererseits aber auch zu zeigen, welche Bedeutung dem Gemeindezentrum zukommt, können doch im Laufe des Jahres hunderte von Besuchern aus der Schweiz und dem Ausland registriert werden, die sich während mehr oder weniger langer Zeit bei uns aufhalten und die in Muttengewonnen Eindrücke in ihre Heimat mitnehmen. Ob diese Eindrücke positiv sind, hängt viel vom Empfang ab der den Gästen im Mittenza bereitet wird, vom gepflegten Service, von Küche und Keller, und von den Annehmlichkeiten die ein modernes Haus zu bieten hat.



Gemeindepäsident Fritz Brunner legt den Grundstein zum Gemeindezentrum.

### Ein guter Ruf durch zufriedene Gäste

Der Direktor und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind sich ihrer Aufgabe bewusst. In der internen Hausordnung ist dies folgendermassen umschrieben: «Wir haben die schwierige aber dankbare Aufgabe den Bedürfnissen unserer Gäste gerecht zu werden. Das Speiserestaurant soll als gastronomischer Treffpunkt von Mutteng und Umgebung gelten können. Wir möchten mit unserer Qualität, unserem Service und unserer Preisgestaltung für unser Haus werben. Für den guten Ruf sorgen unsere Gäste.»

Direktor Kurt Jenni ist wohl kein Wirt im landläufigen Sinne. Er ist seiner Ausbildung und bisherigen Tätigkeit nach eher ein Manager-Typ mit ausgesprochenen Organisations- und Führungsqualitäten. In der oben zitierten Hausordnung hat er die Zielsetzungen in folgenden Sätzen abgesteckt: «Wir wollen aus dem Hotel-Restaurant Mittenza einen Musterbetrieb besonderer Art machen, und zu einem Betrieb von bestem Ruf und Ansehen beitragen. - Wir setzen uns zum Ziel, einen tüchtigen Mitarbeiterstab zu schaffen, zu fördern und zu erhalten. Durch unsere Anordnungen wollen wir zur beruflichen und menschlichen Entfaltung beitragen. - Wir wollen mehr tun, als das absolut Notwendige, wir wollen deutlich über dem Durchschnitt stehen. - Wir stellen hohe Ansprüche an unser Personal, sind aber auch Willens, hohen Ansprüchen zu genügen. - Wir wollen, dass sich unser Personal durch Mitwissen und Mitdenken verantwortlich fühlt.» Einige Zitate sollen beweisen, dass diese guten Vorsätze auch in die Tat umgesetzt werden. Ein internationales Transportunternehmen schreibt: «Unser Kader treffen vom vergangenen Samstag war nach unserer Meinung sehr erfolgreich. Zum guten Gelingen haben auch Sie und Ihre Mitarbeiter beigetragen; dafür möchten wir Ihnen herzlich danken. Tatsächlich haben wir selten einen Anlass durchgeführt, bei welchem die Organisation so reibungslos geklappt hat, und wir so rasch, freundlich und zukunftsbedient wurden wie bei Ihnen.» In einem anderen Schreiben findet sich der Passus: «Seit einiger Zeit führen wir bei Ihnen Schulungen durch. Es freut uns, dass sich die Kursteilnehmer bei Ihnen wohlfühlen und wir hoffen, dass dies auch in Zukunft so bleiben wird.» Die Personalgemeinschaft einer Firma schreibt (mit Kopie an die Gemeindeverwaltung): «Gerne erinnern wir uns an unser Personalfest in Ihrem grossen Saal. Wir möchten nicht verfehlen, Ihnen für Ihre grossartige Mitarbeit zu danken. Ihr Personal hat alles daran gesetzt, die rund 250 Personen

gut und freundlich zu bedienen. Ebenso danken wir für die Unterstützung, die Sie unserer Theatergruppe für Vorbereitung und Probe gewährt haben. Ihre Küche verdient ein Lob und der Unterzeichnete ist überzeugt, dass Ihr Haus weiterempfohlen wird.» Eine ausländische Organisation schreibt: «Wir möchten Ihnen für den gutgelungenen Anlass bei Ihnen danken. Alle Mitglieder gingen sehr zufrieden nach Hause. Sehr grosses Lob fand Ihre Küche (...) ich habe bereits für das kommende Jahr reserviert.» Ein schweizerischer Unternehmerverband schrieb: «Nach dem erfolgreichen Abschluss unserer Generalversammlung ist es uns ein echtes Bedürfnis, Ihnen und Ihrem Personal nochmals herzlich zu danken. Wir können Ihnen versichern, dass sich unsere Mitglieder im Mittenza in jeder Beziehung wohlfühlten. Das Bankett, die Bedienung und der übrige Service waren ausgezeichnet und können von uns jederzeit weiter empfohlen werden.» Dieser letztere Anlass vereinigte über 400 Personen und dürfte hohe organisatorische Anforderungen gestellt haben. Wir haben diese Korrespondenzauszüge angeführt nicht nur um zu zeigen, dass sich im Mittenza jeder Mitarbeiter - vom Direktor bis zu den Aushilfen - voll einsetzt, sondern auch um bewusst werden zu lassen, wie sehr das Mittenza zum guten Ruf der Gemeinde beitragen kann und offensichtlich auch beiträgt.

### Vom Vereinszentrum ...

Im Saal des Mittenza fanden im Geschäftsjahr 1975 (1. Dezember 1974 bis 30. November 1975) 14 Unterhaltungsabende und 26 kulturelle Anlässe statt, wobei die erste Kategorie ausschliesslich von Muttenger Vereinen, die zweite je zur Hälfte von einheimischen und auswärtigen Organisatoren durchgeführt wurde. Zehn Vereine haben im Gemeindezentrum ihr Probe- oder Vereinslokal. Es sind dies der Frauenchor, das Fussballchörli, die Jugendmusikschule, das Kammerensemble, die Knabenmusik, der Männerchor, der Musikverein, der reformierte Kirchenchor, der Schachklub, und die Trachtengruppe. Das Mittenza ist also das «Haus der Vereine» geworden. In der Vorlage vom Januar 1964 über die Gestaltung des Gemeindezentrums schreibt der Gemeinderat: «Das kulturelle Leben, dessen Träger zum grösseren Teil die Ortsvereine sind, stellt seine berechtigten Ansprüche. Ohne die Vereine wäre eine lebendige Dorfgemeinschaft nicht zu denken - sie helfen vor allem auch mit, dass sich der hinzuziehende Bürger am kulturellen Leben beteiligen kann. Um aber ihre Aufgabe erfüllen zu können, benötigen die Vereine eine Stätte, an welcher sie in geeignetem Rahmen vor

die Öffentlichkeit treten können. Im Gegensatz zu anderen Gemeinden fehlen in Mutteng aber die entsprechenden Lokalitäten, weshalb die Ortsvereine im August 1955 dem Gemeinderat eine Eingabe unterbreiteten, in welcher die Erstellung eines geeigneten Saales für verschiedenartige Veranstaltungen verlangt wurden.» Eine Studienkommission hat in der Folge die Bedürfnisfrage eindeutig bejaht und dem Gemeinderat empfohlen die Grösse des zu bauenden Saales mit etwa 800 Plätzen vorzusehen. Viele «Um- und Irrwege» - wie der Gemeinderat in der Broschüre zur Eröffnung des Gemeindezentrums schreibt - führten 15 Jahre später zum Ziel. Bis im Jahre 1960 ein öffentlicher Wettbewerb zur Erlangung von Projekten für das Gemeindezentrum ausgeschrieben wurde, prüfte man verschiedene Möglichkeiten: Kombination Kino/Gesellschaftssaal, Bau einer Sporthalle, Umbau des früheren Rössli-Saales, Anbau einer Bühne an eine bestehende Turnhalle. Als im April 1961 den Zürcher Architekten Rolf Keller und Fritz Schwarz der erste Preis unter 48 eingegangenen Projekten zuerkannt wurde, waren die Weichen gestellt. Im Juni 1968 wurde mit dem Bau der 2. Etappe, umfassend Geschäftshaus, Hotel, Restaurant und Saal, begonnen, nachdem der Bau der Gemeindeverwaltung und der Umbau des Gemeindehauses abgeschlossen waren. Im November 1969 konnte die Aufrichte gefeiert werden, und ein Jahr später war das grosse Werk vollendet. Ob mit der Eröffnung des Mittenza alle Wünsche und Hoffnungen der Vereine in Erfüllung gegangen sind, wird an anderer Stelle behandelt. Viele Vereine hatten nun jedenfalls «ein Dach über dem Kopf» und konnten unter besseren Bedingungen ihrer Tätigkeit nachgehen. Eine Bereicherung erfuhr das kulturelle Leben der Gemeinde durch die Gründung der «Ars Mittenza», deren Anlässe einen wesentlichen Platz einnehmen im Veranstaltungskalender und die Aufmerksamkeit der ganzen Bevölkerung verdienen. Durch die geschickte Auswahl und die Qualität ihres Programmes hat sich die Ars Mittenza bereits über die Gemeindegrenzen hinaus einen guten Namen geschaffen. Schliesslich sei noch daran erinnert, dass die reformierte Kirchengemeinde während der Restaurierung der Dorfkirche den grossen Übungssaal als Gottesdienstraum benutzte. Selbst wenn die Gäste eines Vereins oder anderen Anlasses erst in den frühen Morgenstunden den Übungssaal verliessen, fanden die Kirchgänger jeweils einen dezent hergerichteten Raum vor, der einen anstandslosen Verlauf der kirchlichen Feiern gestattete.

### ... zum Kongresszentrum

Es war wohl von Anfang an klar, dass das Hotel mit seinen 19 Doppel- und 6 Einzelnimmern kaum durch den Tourismus im herkömmlichen Sinne ausgelastet werden könnte. Man dachte eher an den «Geschäftstourismus», der als Folge der günstigen geographischen Lage die Gäste ins Mittenza bringen sollte. Die Entwicklung ging auch bald in diese Richtung. Viele Unternehmen aus der Gemeinde und der Stadt Basel erkannten die Vorteile, die sich aus der Kombination von Hotel, Restaurant und Konferenzräumen boten, wobei der Club und die Kegelbahnen der notwendigen Entspannung dienen konnten. Immer mehr Versammlungen, Schulungskurse, Tagungen und Kongresse wurden im Mittenza durchgeführt, was sich positiv auf den Geschäftsgang auswirkte, jedoch trotz der starken Belegung der Räume den geregelten Verlauf der Vereinstätigkeit keineswegs störte. Anhand einiger Zahlen aus dem Geschäftsjahr 1975 möchten wir die Vielfalt der im Mittenza durchgeführten Veranstaltungen dokumentieren. Die 25 Zimmer des Hotels waren zu 72,5% ausgelastet. 7831 Übernachtungen ergeben eine durchschnittliche Bettenbelegung von 51,5% (zum Vergleich der Landesdurchschnitt: 41,2%, und die entsprechende Zahl für Basel-Stadt: 43,9%). Im Saal und Foyer fanden 191 Anlässe statt, was eine Auslastung von 53% ergibt. 114mal war der Saal belegt, 77mal das Foyer. Diese 191 Anlässe unterteilen sich in 67 Bankette (wovon 31 mit über 100 Personen), 84 Versammlungen, 14 Unterhaltungsabende, und 26 kulturelle Veranstaltungen. 90 dieser Anlässe = 47% wurden durch einheimische, 101 = 53% durch auswärtige Organisatoren veranstaltet. Bei den insgesamt 84 Versammlungen fällt die hohe Zahl von 27 politischen Zusammenkünften auf; der Beweis, dass zahlreiche Kantonalparteien sich im Mittenza treffen. Der Vollständigkeit halber seien auch noch die 12 Ausstellungstage im Foyer erwähnt. Mit 540 Belegungen waren die drei Konferenzräume zu 150% ausgelastet. 172 Bankette, 291 Sitzungen, und 77 Schulungstage fanden in diesen Räumen statt. Hier kann das Mittenza

## Le plat du jour

Montag, 8. Dezember	Gefüllte Kalbsbrust Kartoffelküchli Blumenkohl	Fr. 6.-
Dienstag, 9. Dezember	Gebratene Schweinehaxen Kartoffelstock und Rotkraut	Fr. 7.-
Mittwoch, 10. Dezember	Blut- und Leberwürste mit Zwiebelschwitze Apfelschnitze Sauerkraut Salzkartoffeln	Fr. 6.-
Donnerstag, 11. Dezember	Heisser Beinschinken mit Kartoffelsalat	Fr. 7.-
Freitag, 12. Dezember	Pot-au-feu «Spatz»	Fr. 6.-
Samstag, 13. Dezember	Linsengericht «Grossmutter Art» (Zunge, Speck, Wienerli, Waadtländer Würste)	Fr. 6.-
Sonntag, 14. Dezember	Schweinekotelette Emmentaler Art Pommes frites	Fr. 7.-

«Räume nach Mass» anbieten. Der Konferenzraum 1 (15-20 Plätze) beherbergt 122 Anlässe, der Konferenzraum 2 (8-12 Plätze) 152, der Konferenzraum 3 (15-20 Plätze) 139, und die Räume 1-3 (mit einem Platzangebot von 30-60 Personen) waren 127mal belegt.

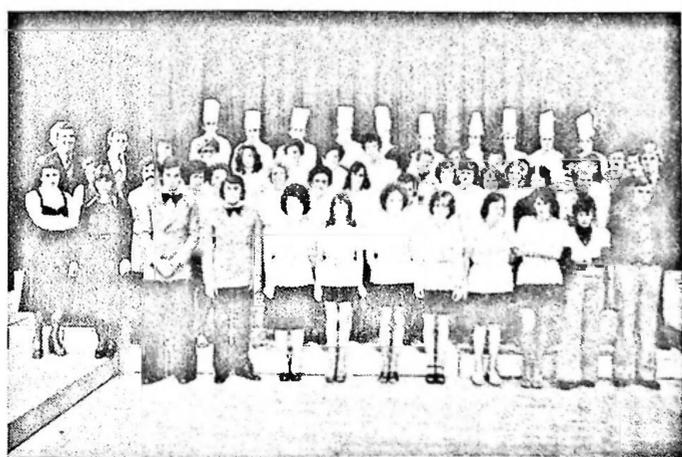
Im grossen Übungssaal wurden ausser den Vereinsproben 169 Schulungstage durchgeführt, weiter fanden hier 33 Sitzungen und 21 Bankette statt, total 223 Anlässe was einer Auslastung von 62% entspricht. Der kleine Übungssaal, der nur durch den hinteren Eingang oder durch den grossen Übungssaal erreicht werden kann, dient ausschliesslich den Vereinsproben.

Auch im Club - lange Zeit das Sorgenkind des Mittenza - fanden 101 Anlässe: 73 Bankette, 27 Sitzungen, und 1 Schulungstag statt, was immerhin einer Auslastung von 28% entspricht. Seit dieser Raum in einen Weinkeller mit Fondue- und Racletteküche verwandelt wurde, scheint er eine sinnvolle Zweckbestimmung gefunden zu haben. Schliesslich noch ein Wort zum Restaurant. Man trifft hier mehr und mehr Muttenger Gäste, was zur Folge hat, dass die 120 Plätze oft voll besetzt sind. Das Restaurant trägt zu rund 50% zum

Umsatz des Mittenza bei, weshalb Küche, Service und Präsentation die grösste Aufmerksamkeit geschenkt wird. Aus vorstehendem geht wohl eindeutig hervor, dass sich das Mittenza die Bezeichnung «Kongresszentrum» redlich verdient hat. Erschwert wird dieser Tätigkeitsschwerpunkt im Gemeindezentrum zum Teil durch bauliche Gegebenheiten - Verhältnis Doppelzimmer zu Einzelzimmer, beschränkte Benützungsmöglichkeit des Foyer und des kleinen Übungssaals, Entfernung von der Küche zum Saal usw. - aber auch durch die vorläufig noch bescheidene technische Ausrüstung der Räume (Vorführgeräte, Hellraumprojektoren und andere Hilfsmittel). Ein modernes Kongresszentrum sollte auch in dieser Beziehung zeitgemäss dotiert sein, und die zuständigen Instanzen werden in Zukunft diesem wichtigen Detail ihre ganze Aufmerksamkeit schenken müssen soll das Mittenza mit den in jüngster Zeit in Basel entstandenen Häusern Schritt halten können.

### Qualifiziertes Personal

Die Vielzahl und Vielfalt der im Mittenza durchgeführten Veranstaltungen stellt hohe Anforderungen an das organisatorische Geschick der Direktion

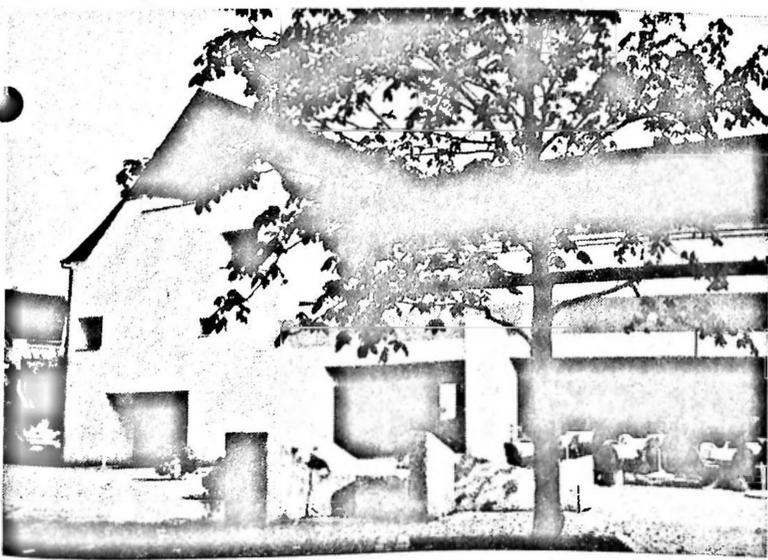


### Treue Mitarbeiter

Es ist nicht mehr als recht und billig, dass auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Feier zum fünfjährigen Bestehen des Mittenza einbezogen werden, denn von ihrem Können und ihrer Einsatzbereitschaft hängt schliesslich der Erfolg des Unternehmens ab. Am Nachmittag des 27. Novembers wurde das Restaurant für zwei Stunden geschlossen und das Personal zu einer kurzen Feier ins Foyer eingeladen. In Anwesenheit der Mitglieder der Betriebskommission dankte Direktor Kurt Jenni seinem Team für den überdurchschnittlichen Einsatz und die kollegiale Zusammenarbeit. Paul Müller, Obmann der Betriebskommission schloss sich diesem Dank an, skizzierte seinen Zuhörern die Aufgaben des Gastgewerbes in der heutigen Zeit, und erläuterte ihnen die Aufgaben der Betriebskommission, die durch einen klaren Auftrag des Gemeinderates abgegrenzt sind.

Im Mittelpunkt der sympathischen Personalfest stand die Ehrung von acht Mitarbeiterinnen, die seit dem ersten Tag ihre Kraft in den Dienst des Mittenza stellen. Es sind dies: Frau Fässler, Frau Handschin, Frau Herzog, Frau Imhof, Frau Küng, Frau Pfiffner, Frau Schaub und Frau Schweizer. Kurt Jenni durfte diesen treuen Mitarbeiterinnen neben einem wohlverdienten Blumenstraus eine Urkunde nebst Gedenkmedaille des Schweizerischen Hoteliersvereins überreichen.

Es blieb kaum Zeit zu angeregter Unterhaltung, denn die Pflicht rufte, und die Mitarbeiter begaben sich wieder auf ihre Posten vor oder hinter den Kulissen, um durch gewissenhafte Ausübung ihrer Tätigkeit zum guten Ansehen des Mittenza beizutragen - genau gleich wie sie es an jedem Tag im Jahre tun.



und an den Einsatz des Personals. Kurt Jenni legt strenge Massstäbe an bei der Auswahl der Mitarbeiter. Die Beanstandungen der Gäste sind auch entsprechend selten, werden aber – da der Gast König ist – grosszügig behandelt. Zurzeit sind im Mittenza 39 Festangestellte beschäftigt mit 8 verschiedenen Nationalitäten, nämlich 26 Schweizer, 2 Deutsche, 2 Türken, 1 Spanier, 1 Österreicherin, 3 Jugoslawen, 2 Italiener, und 2 Portugiesen. Eine kleine UNO die – im Gegensatz zum Original – bestens harmonisiert.

In der Administration sind 5 Mitarbeiter beschäftigt: der Direktor, ein Direktionsassistent, zwei Sekretärinnen, und ein kaufmännischer Lehrling. Im Service arbeiten vier Restaurations-töchter, zwei Restaurationskellner und ein Lehrling. Das Restaurant-Buffer wird durch zwei Buffetdamen betreut. In der Küche wachen der Küchenchef, ein Souschef, vier Chefs de Partie, vier Commis de Cuisine, zwei Kochlehrlinge, und ein Kasserolier. Im Wein-

keller sorgt eine Barmaid für das leibliche Wohl der Gäste. In Hotel/Lingerie sind eine Gouvernante, ein Lingeriemädchen, zwei Zimmermädchen, und eine Hotelfachassistentin beschäftigt. Für die Betreuung der Saallocalitäten steht ein Hauswart/Bühnenmeister zur Verfügung. Hilfskräfte sind vier Office/Küchenmädchen bzw. -burschen und ein Putzer. Neben den Festangestellten kommen bei Bedarf zahlreiche Aushilfskräfte zum Einsatz. Der Direktor kann auf die Mitwirkung von 32 Damen im Service, zwei Damen am Buffet und eine Dame an der Garderobe zählen. Auch die Aushilfskräfte sind bestens für ihre Aufgabe qualifiziert. Die Mitarbeiter – speziell jene, die in Kontakt mit den Gästen stehen – sind die Visitenkarte des Hauses. Sie sind sich dessen bewusst und versuchen nach besten Kräften ihre Aufgabe zu erfüllen. Unzählige zufriedene Gäste geben den Angestellten ihre berufliche Befriedigung.

## Das Gemeindezentrum in der Sicht der Ortsvereine

Anlässlich des fünfjährigen Bestehens des Gemeindezentrums Mittenza möchte ich der Öffentlichkeit die Interessengemeinschaft der Ortsvereine vorstellen. Viele werden sich fragen: was hat die I.G. mit dem Hotel-Restaurant Mittenza zu tun? Meiner Ansicht nach sehr viel. Ist doch mit der Verwirklichung des Mittenza mit seinen diversen Sälen ein echtes Kulturzentrum entstanden, und die Ortsvereine sind die Träger des kulturellen Lebens in einer Dorfgemeinschaft.

Bereits im Jahre 1926 haben sich 21 Vereine zusammengefunden, und die Interessengemeinschaft der Ortsvereine ins Leben gerufen. Der heutige Bestand beträgt 39 Vereine mit zusammen etwa 1000 Aktiv- und Passivmitgliedern. Der Zweck dieser Körperschaft besteht in der gemeinsamen Besprechung von Problemen, im Abstimmen der geplanten Anlässe der Mitgliedsvereine, und in der Wahrung gemeinsamer Interessen gegenüber Behörden, Drittpersonen usw. Die Mitgliedschaft steht jedem Ortsverein oder ähnlicher Organisation offen. Die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der Mitglieder in ihrer Tätigkeit und Entfaltung bleiben gewährleistet. Die Mitglieder sind gehalten, die traditionellen, seit Jahren durchgeführten Anlässe zu beachten.

Seit der Gründung der IG kann eine gute Zusammenarbeit festgestellt werden, wobei es in der Natur der Sache liegt, dass es gelegentlich zu Kollisionen im Veranstaltungskalender kommt, die jedoch meistens nach Aussprachen zur Zufriedenheit erledigt werden können.

Bis zum Jahre 1969 wurden die Vereinsanlässe grösstenteils im Freidorf-Saal durchgeführt. Infolge des baulichen Zustandes dieses Saales musste nach einer anderen Lösung gesucht werden, um

den Vereinen die Durchführung ihrer traditionellen Familienabende weiterhin zu gewährleisten. In den Räumen des Mittenza entstand in den letzten fünf Jahren die meisten Vereinsanlässe durchgeführt wurden. Mit dem Einzug in die neuen Localitäten waren jedoch für einige Vereine verschiedene Probleme, vor allem finanzieller Art, verbunden. Nach Verhandlungen mit den Behörden konnte alsdann eine, meiner Meinung nach vernünftige Regelung gefunden werden, die die Durchführung von Vereinsanlässen weiterhin ermöglicht. Dies soll aber nicht heissen, dass wir nun auf den Lorbeeren ausruhen können, denn es bleiben noch einige Probleme zu lösen. Zurzeit stehen wir mit den Behörden in Kontakt bezüglich der Fahnenkästen, welche Angelegenheit von Anfang an nicht zur Zufriedenheit der Vereine gelöst war. Im weiteren ist es der Wunsch aller, dass die von verschiedenen Vereinen durchgeführten traditionellen Bräuche nicht allzu-grossen finanziellen Forderungen zum Opfer fallen.

Die Erfahrungen der letzten fünf Jahre haben gezeigt, dass in Verhandlungen mit Behörden, Betriebskommission und Direktion des Mittenza vielfach eine Regelung gefunden werden konnte, wofür ich allen Beteiligten meinen Dank aussprechen möchte. Einen Wunsch möchte ich hier noch anbringen: die Vereine wären dankbar für ein weitergehendes Mitspracherecht in allen den Saal betreffenden Fragen.

Für die kommenden Festtage wünsche ich allen alles Gute

Willy Brügger  
Präsident der IG Ortsvereine

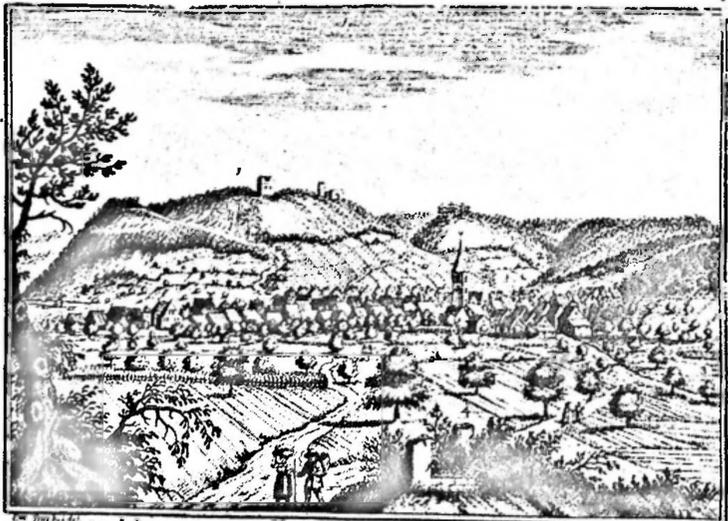
## MuttENZ, Stadt und Dorf

Von Paul Müller

Wer in MuttENZ wohnt, mit MuttENZ irgendwie verbunden ist, geschäftlich hier zu tun hat, den Ort zum Start oder Ziel von Wanderungen nimmt, wer an gesellschaftlichen und geselligen Anlässen teilnimmt, verspürt sicher nach der Grösse des Ortes das stadtähnliche Volumen, nach dem inneren Kern bemessen fällt es ihm jedoch eher schwer, dieser Ortschaft Stadt zu sagen. – Das ist positiv zu werten, weil MuttENZ seiner Vergangenheit treu bleiben will und immer wieder den Weg sucht, dem Erhaltungswerten im Einklang mit der Neuzeit den Platz an der Sonne zu sichern.

Ein Stich von Emanuel Büchel zeigt MuttENZ mit dem Wartenberg, dem Engenthal und vorgelagert den Fröschen- eck und die Capelle. Ein weites Gebiet von Äckern, Obstbäumen, Feldwegen, Hecken und Büschen, auf welchem heute kein Platz mehr frei ist zum auf-fahren der Erntewagen. Dieses Gebiet ist wie andere mehr dem Siedlungsbau frei gegeben worden. Erhalten sind die Flurnamen wie Heissgländ – Grund-stück an sonniger Lage, Chilhalmatt – zum Kirchentag gehörend, Bitzenen – Bitzuna eingezäuntes Kulturland, Brü-gli – Übergang über Gräben und nassen Boden, Chriegacher – Kruegacker Fundort römischer Krüge (Amphoren) und andere mehr. Ein-, Zwei- und Mehr-

MuttENZ



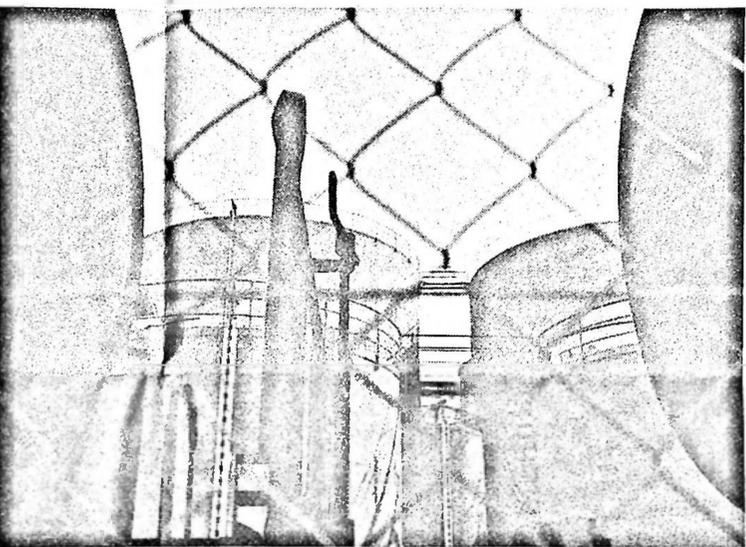
1 der Wartenberg 2 Engenthal 3 Fröscheneck 4 Capelle



Die Schulanlage Margelacker

Fotos: J. Zimmermann, Basel

familienhäuser sind in rascher Folge gebaut worden, Quartierplanungen sorgen für die Einhaltung städtebaulicher Richtlinien, Schulanlagen sind eingegliedert und ein weites Netz von Erschliessungsstrassen ist angelegt worden. Wenn auch diese Wohngebiete als sehr bevorzugt bezeichnet werden, wenn auch die Gärten mit Liebe und Hingebung gepflegt sind, so ist doch nicht zu übersehen, dass es ausserordentlicher Anstrengungen bedarf, um die Beziehungen der in diesen Gebieten angesiedelten Personen zum gesellschaftlichen und politischen Leben in MuttENZ herzustellen. Der Aktivität der Lehrerschaft, der Jugendmusikschule, der Kirchgemeinden ist es zu verdanken, dass vielfach über das Kind diese Beziehungen erwachsen können. Die Hauptaufgabe in dieser Richtung fällt jedoch



den Vereinen, Gesellschaften und Gruppen zu, die sich in den verschiedensten Belangen betätigen und so allen, die in irgend einer Weise kontaktfreundlich sein möchten, etwas zu bieten vermögen.

Nördlich der St. Jakobstrasse ist das MuttENZer Gebiet nicht überall von gleicher Lieblichkeit. In den Jahren 1927-1932 ist der erste Teil des Rangierbahnhofes, für den sich die Organe der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1920 entschieden, ihn auf dem MuttENZer Feld anzulegen, sukzessive dem Betrieb übergeben worden. Die stürmische Aufwärtsentwicklung des Import-, Export- und Transitverkehrs der SBB nach dem zweiten Weltkrieg erforderte die Einleitung neuer Planungsarbeiten und die Verwirklichung des zweiten Teils des Rangierbahnhofes, so dass sich das SBB-Areal auf eine Fläche von rund 800 000 m<sup>2</sup> verteilte. Basel ist einmal das goldene Tor der Schweiz, aber eben, nur das Tor. Die Regelung der grossen Verkehrsströme, die Lagermöglichkeiten und die Umschlagsplätze mussten grösstenteils auf basellandschaftlichem Boden gesucht werden.

Die Basellandschaftlichen Rheinhäfen mit den Hafenteilen «Au» und «Birsfelden» beanspruchen eine Gesamtfläche von 467 000 m<sup>2</sup> und eine Quailänge für den Umlad der per Schiff eintreffenden Güter von 2500 m. So wie der riesige Rangierbahnhof mit seinen Gleisen, Weichen, Mästen, seinem vielfältigen Rollmaterial den Beschauer zu faszinieren vermag, ist auch der Anblick des regen Betriebes auf den Quais und Verladerrampen, der unermüdlich tätigen Kräne und Förderbänder sowie der an der Berme verankerten Schiffe ein ausserst interessanter Anblick, ein buntes und Geschäftigkeit ausstrahlendes Bild.

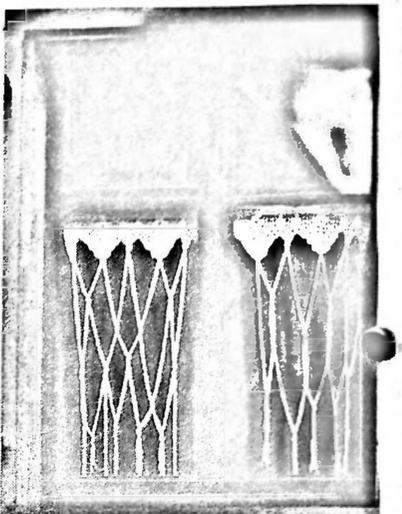
Zwischen diesen beiden Transport- und Lageranlagen verbleibt ein kleiner Teil des einst weit sich über die Rheinebene ausbreitenden Hardwaldes. Eine Zone der Erholung, die von den künstlich angelegten Wasserläufen der Hardwasser AG durchzogen wird. Eine kleine, bescheidene Ansprüche stellende Tierwelt ist dort zu Hause.

Einige Menschen haben ihr in dem vieldurchwanderten Gebiet ein Reservat sichern können. Mitten durch diese Wald-oase ziehen die Verkehrsadern des Automobils, die Rheinfelderstrasse und die Autobahn. Das grösste Anschlusswerk der Schweiz, die Hagnau, ist Ausgangspunkt oder Ziel des Tag und Nacht unaufhörlich rollenden Autoverkehrs im Gleichschritt mit dem nicht mehr abstellbaren Lärm, einer Verkehrserregung im Masse unserer Zeit.

Mit der Existenz dieser Riesenanlagen haben wir uns offenbar abzufinden. Sie gehören zu uns, wir benötigen sie sogar. So kommt es, dass trotz Lärmimmissionen und Umweltverschmutzung Eltern mit ihren Buben und Mädchen an einem Sonntagmorgen mitten in diese technische Welt hinein gehen, von der

gehend von der Bürgergemeinde gehegt und gepflegt wird. Richtungsweisende Tafeln, gut begehbare Wege und sorgfältig betreute Waldbestände sind das Verdienst des Waldchefs und des Försters unserer Bürgergemeinde. Hier hat die Verstärkung keinen Einzug zu halten.

Ein Blick auf unseren Dorfteil MuttENZ zeigt, wie die Strassen von allen Richtungen her in den Kern einmünden und schlussendlich einen Ring um die Burgkirche St. Arbogast ziehen. Die Häuser flankieren gut geordnet und dicht aneinandergereiht mit ihren grossen Satteldächern die Strassen. Der Kirchturm überragt majestätisch die heimelige Stätte der Begegnung. Wir fühlen uns dorthin gezogen und beim durchgehen der Strassen beeindruckt uns die schönen Fassaden mit den steinernen Torbögen, den gotischen Fenstern. Unsere Vorstellungskraft lässt kaum erraten, wie hinter diesen Fenstern die Stube mit der «Neuen Holzersparungskunst», kurz der Kunst mit den schönen alten Kacheln viel Gemütlichkeit und Behag-

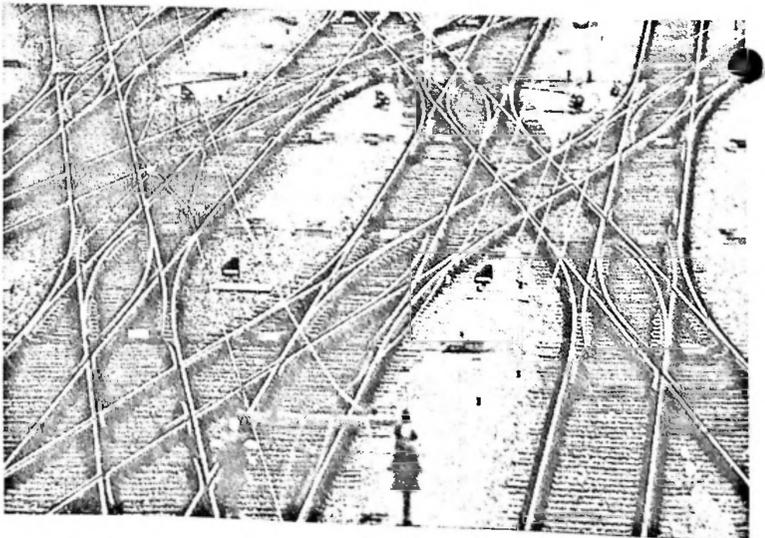


lichkeit auszuströmen vermag, wie sich Sekretär, Kanapee und Kommode vorzüglich einpassen. Mehrere dieser alten Bauernhäuser sind renoviert und umfunktioniert worden in Ateliers, Büros, Läden und Wohnungen im Sinne der Erhaltung eines aktiven Zentrums.

Inmitten dieses Dorfkerns, der bekanntlich zu den schönsten Leistungen ländlichen Bauens gehört, fügt sich die Gesamtüberbauung Gemeindezentrum in wohlgeordneter Rangfolge nach ihrem inneren Wert und ihrer Zweckbestimmung ausserordentlich gut ein, misst doch die Grundstücksfläche 8350 m<sup>2</sup>, die überbaute Fläche 3070 m<sup>2</sup> und der Gebäudeinhalt 55 650 m<sup>3</sup>. Hier ist der Mittelpunkt aller Geschehnisse des öffentlichen Lebens innerhalb der Gemeinde, der gesellschaftlichen und kulturellen Begebenheiten. Den Vereinen, Gesellschaften und Gruppen ist die mehrere Jahrzehnte alte Forderung durch die zur Verfügungstellung von Übungslokalitäten und Gesellschaftssälen mit allen technischen Einrichtungen im MittENZA auf das Beste erfüllt worden.

In ansprechenden Localitäten können Familienanlässe aller Art, geschäftliche Treffen, Seminarien usw. durchgeführt werden. Das gutgeführte Hotel/Restaurant mit den Kegelbahnen, dem Club erfreut sich eines regen Besuches und hilft mit, den Einwohnern von MuttENZ und vielen auswärtigen Gästen eine gemütliche Ambiance zu vermitteln, ihnen den Dorfkern näher zu bringen, zu ihnen Beziehungen zu schaffen. Erfreulich ist auch die Tatsache und zeugt von zunehmender Beachtung unseres Dorfkerns, dass laufend Besucher aus andern Kantonen und ausländischen Gegenden hier eintreffen.

Es ist zu hoffen, dass die Behörde weiterhin an dem einmal eingeschlagenen Weg zur Erhaltung unserer Baudenkmäler festhält, dass die Einwohnerschaft in vollem Umfang diese Intentionen langfristig unterstützt und dass die Liebe zur städtischen Industrie- und Wohnge-meinde und zu unserem schönen Dorf MuttENZ nie erlahmt.



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Auhof / Landwirtschaft

## Walter Schwörer



kann am 3. Februar seinen 80. Geburtstag feiern. Der Jubilar wurde im Auhof, auf dem Areal des heutigen Auhafens, geboren und besuchte in Muttenz die Schule. Zusammen mit vier Tanten bewirtschaftete er den Auhof bis zum Jahr 1952, das heisst, bis der Landwirtschaftsbetrieb den Bauarbeiten weichen musste. Dann verlegte er seinen Wirkungskreis nach Wintersingen. Im Jahre 1977 kam er nach Muttenz zurück und bezog eine Alterswohnung im Holderstüdeli 12, wo er heute noch wohnt.

Walter Schwörer ist bei der Leitung, beim Personal und den Pensionären des benachbarten Altersheims «zum Park» bestens bekannt und beliebt. Er geht Frau Verena Weiss auf mannigfaltige Art zur Hand, hält die Umgebung sauber, räumt im Winter den Schnee, kauft und pflegt Pflanzen und Blumen.

Wir wünschen Walter Schwörer, dass er sich noch lange einer ausgezeichneten Gesundheit erfreuen und seinen ehrenamtlichen «Verpflichtungen» im «Park» nachgehen kann.

1990/91?

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# 50 Jahre Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

Am 19. März 1941 legte das Motorschiff «Express 105» des Haniel-Konzerns in Birsfelden zum Löschen der Ladung von 250 t Kohle an. Damit wurde mitten im zweiten Weltkrieg der Schiffsverkehr in den neu erstellten Rheinhäfen unseres Kantons eröffnet.

Der Rheinstrom dient seit vielen Jahrhunderten als Transportweg. Gesicherte Hinweise besitzen wir schon aus der Kelten- und Römerzeit. Auch während des ganzen Mittelalters und in der Neuzeit herrschte auf dem Rhein ein reger Schiffsverkehr.

Ein neues Zeitalter in der Rheinschiffahrt begann am 28. Juli 1832, als das Dampfboot «Stadt Frankfurt» nach einer abenteuerlichen Fahrt auf dem noch unregulierten Fluss in Basel eintraf. In der Folge entwickelte sich am Oberrhein ein bescheidener Dampfschiffverkehr, der allerdings um 1843 wieder aufgegeben werden musste. Die nun rasch aufkommende Eisenbahn übernahm den Personen- und Gütertransport. Die Rheinstrecke zwischen Strassburg und Basel verödete vollends. Nur vereinzelt zogen noch Flösser stromabwärts.

Rudolf Gelpke, Ingenieur in Basel, forderte 1902 in einer Kampfschrift den Ausbau des Rheines bis Basel. Nach mehreren selbst finanzierten Versuchsfahrten, die der Vermessung des Stromes dienten, veranlasste der Tecknauer Bürger Gelpke das Basler Gaswerk, 300 t Ruhrkohle zu kaufen und die Lieferung per Schiff zu verlangen. In An-

wesenheit einer grossen Volksmenge und begrüsst mit Böllerschüssen und Glockengeläute traf am 2. Juni 1904 der erste beladene Schleppzug in Basel ein. Dort, wo sich schon der keltische Hafen befunden hatte, legten der Schraubendampfer «Knipscheer IX» und der angehängte Lastenkahn «Christine» an und löschten ihre Fracht. Dieses Ereignis stellte den Anschluss der Schweiz an die internationale Rheinschiffahrt her. Noch im gleichen Jahr gründete der initiative Gelpke den «Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein», und zeichnete auch gleich selbst die Pläne für die erste Umschlagsanlage am untersten Ende des St. Johann-Rheinweges. Der erste moderne Basler Rheinhafen entstand in den Jahren 1906 bis 1911.

Es war erneut Gelpke, der schon 1910 in einem Gutachten festhielt, dass sich auch das Sternensfeld bei Birsfelden als Standort für eine neue Hafenanlage eignen würde.

### Baselland wird aktiv

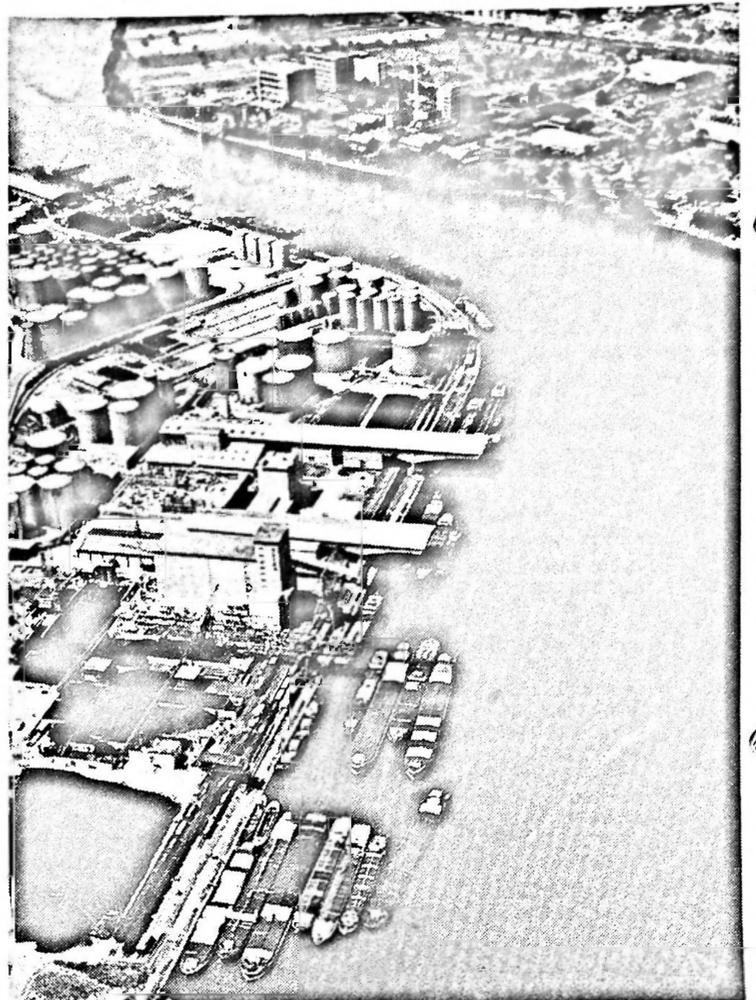
Gelpkes Idee blieb nicht unbeachtet. Im Jahr 1918 beauftragte der Landrat die Kantonbank, als Treuhänderin des Kantons, Land auf dem Sternensfeld

und in der Au zu erwerben. Der Grund: vorsorgliche Massnahme für den Bau eines Kraftwerkes und eines eventuellen Rheinhafens. Im folgenden Jahr legte Ingenieur Oskar Bosshardt eine Projektstudie zu diesen Vorhaben vor, das sowohl auf dem Sternensfeld wie in der Au Hafenbau vorsah.

Die 1929 begonnene Weltwirtschaftskrise beförderte erneut die Idee der Erstellung von basellandschaftlichen Hafenanlagen als Mittel der Arbeitsbeschaffung. 1932 erhielt Ing. O. Bosshardt den Auftrag, einen Stromhafen zu projektieren. Am 2. April 1936 war die Planung so weit fortgeschritten, dass beim Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement ein Gesuch um Beitragsleistung an den als Notstandsprojekt vorgesehenen Hafenbau eingereicht werden konnte.

In überaus raschem Tempo folgten in der zweiten Hälfte des Jahres 1936 die gesetzlichen Grundlagen für den Bau der Hafenanlagen:

31. Juli 1936: Procktvorlage an den Regierungsrat; 11. September 1936: Vorlage an den Landrat; 26. Oktober 1936: Beschluss des Landrates; 6. Dezember



Eine Luftaufnahme des Auhafens Muttenz aus dem Jahre 1962.

1936: Volksabstimmung: 93,3% Ja zu 6,7% Nein bei einer Stimmbeteiligung von 53%.

Die überwältigende Zustimmung war ein klares Bekenntnis für das bedeutsame Projekt. Es sei aber nicht verschwiegen, dass die Vorlage von Natur- und Heimatschutzkreisen wegen der Ausdehnung der Anlagen bekämpft worden war. Bereits 1937 begannen die Bauarbeiten. Sie wurden nach Kriegsausbruch zwar behindert, aber dennoch fortgesetzt. Am 14. Februar 1941 erfolgten mit sieben Hafensiedlern die Grundbucheintragungen der ersten Baurechtsverträge. Nachdem schon am 12. April 1940 der erste Güterzug mit Kohlen und Briketts über die Hafeneisenbahn an den Rhein gerollt war, legte als erstes Güterschiff am 19. März 1941 die MS «Express 105» des Haniel-Konzerns mit einer Kohlenladung in Birsfelden an.



Schwergüterumschlag im Auhafen.



Bau von Steinwalzen zur Ufersicherung. Die Aufnahme entstand am 17. März 1934.

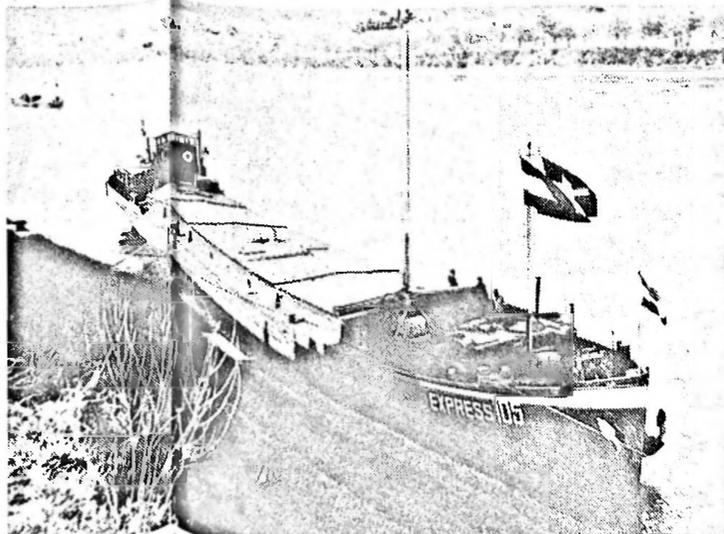
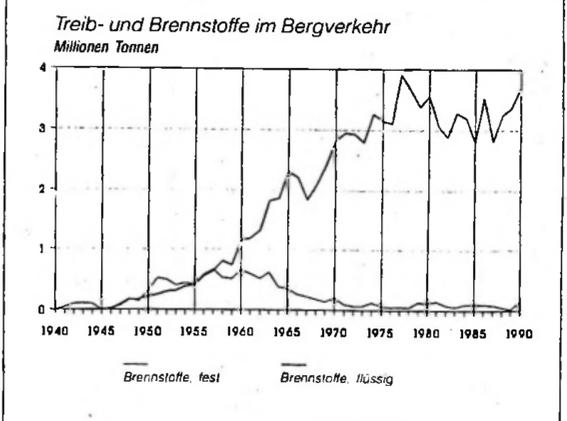
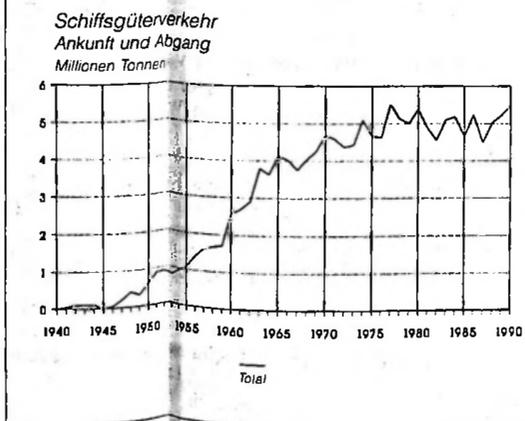
### Arealfächen Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

<b>Auhafen</b>	
Staatseigene Flächen im Baurecht	162'000 m <sup>2</sup>
Wald, Wiese	20'000 m <sup>2</sup>
Verkehrsflächen	172'000 m <sup>2</sup>
<b>Total Auhafen</b>	<b>354'000 m<sup>2</sup></b>
<b>Birsfelderhafen</b>	
Staatseigene Flächen im Baurecht	286'000 m <sup>2</sup>
Privatareal	179'000 m <sup>2</sup>
Verkehrsflächen	31'000 m <sup>2</sup>
<b>Total Birsfelderhafen</b>	<b>496'000 m<sup>2</sup></b>
Total ohne Privatareal	317'000 m <sup>2</sup>
<b>Total Auhafen und Birsfelderhafen</b>	<b>850'000 m<sup>2</sup></b>
Total Auhafen und Birsfelderhafen ohne Privatareal	671'000 m <sup>2</sup>

<sup>1)</sup> Die Strassen gehören der Gemeinde Birsfelden



Transportbahn, welche 1951 den Aushub des Kraftwerkes Birsfelden zum Auhafen brachte.



Die MS «Express 105» brachte am 19. März 1941 die erste Kohleladung in die basellandschaftlichen Rheinhäfen.



Aus dem MS «Express 105» wurde nach einem Umbau die MS «Velocitas».



Löschen von Tankschiffen im Auhafen.

**Fünfzig dynamische Jahre**

Mit der Ankunft des Güterbootes MS «Express 105» am 19. März 1941 hatte auch unser Kanton den einzig freien Weg zum Meer gefunden. Die Kriegszeit gestattete allerdings keine rasche Entwicklung der Umschlagsmengen. Die Zerstörung des Stauwehres bei Märkt brachte ab Oktober 1944 den Güterverkehr vollständig zum Erliegen. Erst im April 1946 war der Rheinstrom wieder schiffbar, doch erlaubten zahlreiche technische und organisatorische

Schwierigkeiten sowie die Niedrigwasserjahre 1947 und 1949 noch keine erhebliche Verkehrszunahme. Bis Mitte der fünfziger Jahre bestand zudem im Bereich der Stadt Basel ein Einbahnverkehr.

Trotz dieser Schiffsverkehrsverhältnisse wurden von den verantwortlichen Kantonsbehörden und der privaten Hafenvirtschaft die Anlagen in den beiden Rheinhäfen zügig und kontinuierlich ausgebaut, so dass die Umschlags- und Lagerkapazitäten den jeweiligen Ver-

kehrsbedürfnissen entsprachen. Schon anfangs der fünfziger Jahre erkannte man beispielsweise, dass der Konsum an flüssigen Treib- und Brennstoffen eine rasante Zunahme erfahren würde. Die logische Konsequenz war deshalb die Bereitstellung grosser Gebiete für Tanklagerfirmen. Reserviert wurden hierfür vor allem weite Teile des Auhafens, der erst im Ausbau zwischen 1950 und 1954 voll nutzbar gemacht wurde. Bis 1956 waren in den beiden Rheinhäfen alle Zufahrten und Werkstrassen fertig ausgebaut. Kontinuierlich den Bedürfnissen angepasst wurden auch die Bahnanlagen. Eine spürbare Erleichterung für den Betrieb brachte 1961 die Elektrifizierung eines Teils des Hafenhofes und der Hafenbahn (Zubringerlinie von und nach dem Rangier-



Staubfreies Löschen von Tonerde mit einer Sauganlage



Tankanlagen im Birsfelderhafen.

bahnhof Muttentz). Heute verfügen die Hafenanlagen über ein Netz von rund 40 km Geleisen. Wiederholt ausgebaut wurden auch die Quaianlagen. Sie haben heute eine Länge von rund 2500 m. Als Eigentümer des Hafensareals stellt der Kanton die erforderliche Infrastruktur (Quais, Strassen, Schienenanlagen, Wasser, Kanalisation, Beleuchtung usw.) den privaten Baurechtsnehmern zur Verfügung. Letztere erstellen und betreiben die Umschlags- und Lagereinrichtungen auf eigene Rechnung. Das gesamte Investitionsvolumen der privaten Hafenanleger beträgt derzeit ca. 400 Mio. Fr., dasjenige des Kantons gegen 50 Mio. Fr.

(Quelle: Strom + See, 1/1991)

**Die Rheinhäfen als Arbeitsplatz**

Im Industrie- und Hafengebiet sind tätig:	über	2'200 Personen
davon im eigentlichen Hafenumschlag oder in Reedereien	ca.	500 Personen
Handwerker, Chauffeure etc., die im Hafen ihre Aufträge erledigen	ca.	550 Personen
Zoll, SBB, Hafenverwaltung	ca.	80 Personen
Industrie, Gewerbe, Fabrikation	ca.	1'100 Personen

**Symposium «Sicher transportieren, umschlagen, lagern»**

Neun Millionen Tonnen Güter treffen jährlich mit Schiffen in den Rheinhäfen beider Basel ein, werden umgeschlagen und, falls erforderlich, zwischengelagert, bevor sie per Bahn und Camion weitertransportiert werden. Umweltschutz und Sicherheitsfragen haben in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Die verschiedenen Transportträger, aber auch Lager- und Umschlagsbetriebe werden von dieser Entwicklung hart gefordert. Dank umfangreicher, vorsorglicher Massnahmen konnten die Transport- und Lager Risiken bereits deutlich reduziert werden. Auch auf diesem Gebiet gibt es laufend neue Techniken und Erkenntnisse.

Die Eidg. Störfallverordnung, die voraussichtlich im Jahre 1991 in Kraft treten wird, verlangt von Betrieben, die gefährliche Güter transportieren, umschlagen und lagern, umfassende Risikoanalysen; Arbeiten, die in den beiden Basel zu einem grossen Teil bereits durchgeführt sind.

- Am Symposium «Sicher transportieren, umschlagen und lagern» vom 18. März 1991 haben ausgewiesene Fachleute als Referenten und als Teilnehmer an der Podiumsdiskussion Fragen der Sicherheit im Transport- und Lagerwesen behandelt.
- Als Vorteile der Rheinschifffahrt nannte Regierungsrat Spitteler:
  - Das Schiff transportiert die gleiche Menge mit mehrfach kleinerem Energieaufwand als die Bahn oder der Strassenverkehr.
  - Die Schifffahrt trägt damit zur Schonung der Umwelt bei.
  - Das Schiff ist der sicherste Verkehrsträger.
  - Die Schifffahrt bewirkt einen erheblichen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und günstige Preise.

Diese Vorteile versprechen auch in Zukunft ein hohes Beschäftigungsvolumen der Rheinschifffahrt. Wobei die Region angesichts der bedeutenden wirtschaftlichen Funktionen der Rheinschifffahrt für weite Teile der Schweiz eine verständnisvolle Haltung des Bundes erwartet. Den Vorteilen stehen allerdings auch

Risiken gegenüber. Sie kamen ausführlich zur Sprache.

Jean-Louis Bilat von der Basler Versicherung hat den Fortschritt der Sicherheitsvorkehrungen geschildert. Sie sind gewichtig, ohne dass dadurch alle Risiken vermeidbar wären. Besonders wichtig ist das sogenannte Risk Management, als Erkennen und Bewerten der Risiken und Folgerungen für die Schadenverhütung. Es geht auch um eine aktive Mitverantwortung der Transportunternehmen. Die Versicherung kann vieles abdecken, aber die Schadenverhütung muss vorgehen, nicht zuletzt wegen der schwer abschätzbaren ökologischen Risiken.

Albert Jan Veraart vom niederländischen Verkehrsministerium hat die positive Beurteilung der Binnenschifffahrt bestätigt und konkrete Angaben zur Sicherheit auf dem Rhein gemacht. Unter anderem waren seine Mitteilungen über den Ausbau der Kommunikation eindrücklich, bis zur Erprobung des permanenten Nachrichtenaustausches. Die niederländischen Behörden - und jetzt ähnlich die Bundesrepublik - erarbeiten ein durchgehendes Melde- und Folgesystem für den Transport gefährlicher Güter. Wir sind dankbar für die kompetenten Informationen von niederländischer Seite, man ist ja auf das Zusammenwirken und den Erfahrungsaustausch unter den Anlieger-Staaten angewiesen, wertete Nationalrat Hans Rudolf Gysin diesen Aspekt des Symposiums.

Dr. Rolf Klaus vom Sicherheitsinspektorat Baselland erklärte: «Es wird uns nie gelingen, Unfälle ganz zu vermeiden, wohl aber derart schwerwiegende Fälle wie in der Vergangenheit auszuschliessen.» Er befürwortet die Schaffung einer Sicherheitskultur und die Stärkung des Sicherheitsbewusstseins bei allen Betroffenen. Aus dem allgemeinen Ziel des Umweltschutzes, wie es Baselland formuliert, leiten sich Forderungen ab wie keine Verschmutzung des Rheins, keine Verseuchung von Grundwasser, keine Belastung der Kanalisation. Dr. Klaus erachtet mehr Eigenverantwortlichkeit der Betriebe als nützlicher denn immer mehr Vorschriften.

**Coop Basel 1990: Dank Top-Umsatz auch Top-Rechnungsergebnis**

Das überdurchschnittliche Wachstum am Markt konnte Coop Basel in ein Top-Jahresergebnis umsetzen. Mehrere erfreuliche Entwicklungen führten zu einem Rekordzuwachs der Umsätze. Die Jubiläumsangebote, verteilt über das ganze Jahr, erfreuten nicht nur die Stammkundschaft sondern zogen auch viele neue Kunden an. Sowohl die neuen Lebensmittel-Verkaufsstellen wie auch die neuen Nonfood-Fachmärkte sind am Markt sehr gut angekommen. Daneben haben die positive Entwicklung der Coop-Gruppe sowie vertiefte partnerschaftliche Beziehungen zu schwingvollem Dritt-Absatz ab eigener Produktion verholfen. Ausserdem konnte Coop Basel Mitte des Jahres das Coop BauCenter am Bachgraben in Allschwil von einer Coop Schweiz-Tochtergesellschaft übernehmen. Trotz Jubiläumsangeboten konnten die Margen insgesamt auf Vorjahresniveau gehalten werden. Der Deckungsbeitragszuwachs aus dem Warengeschäft entspricht exakt dem Erlöszuwachs. Der Bruttogewinn aus Ware wurde durch einen erfreulichen Kapitalertrag aufgestockt. Hier kumulieren sich konsequentes Cash-Management, reichlich verfügbare finanzielle Mittel und das hohe Zinssatz-Niveau. Auch die Liegenschaftserträge nahmen infolge selektiver Mietzinserhöhungen sowie einer weitgehend vollen Vermietung des vielseitigen Liegenschaftsportefeuilles deutlich zu.

Dank straffer Abschreibungspolitik

hinterliessen die zahlreichen Neueröffnungen nur bescheidene Spuren in der Bilanz. Die finanzielle Ausgangslage ist gut und erlaubt es auch in Zukunft, Investitionen zu verkraften. Coop Basel kann wie im Vorjahr ein Unternehmungsgewinn von 3 Mio. Franken ausweisen. Das Eigenkapital steigt damit auf 50,4 Mio. Franken.

**Ausstellungen**

**Von der Zählchnur zum Rosenkranz**

-fl- Eine Ausstellung ganz besonderer Art wird im Museum im Bürgerhaus in Pratteln noch bis zum 7. April gezeigt. Emmi Honegger, Prattler Lokalredaktorin, hat über Jahre weit über tausend dieser brauchwürdig und handwerklich interessanten Objekte zusammengetragen. Eine Auswahl dieser Rosenkränze - vom einfachsten, aus Kernen, Samen oder Holz hergestellt, bis zum kostbaren Luxus exemplar aus Korallen, Gold, Silber oder Halbedelsteinen - findet der interessierte Besucher in einem Querschnitt durch vier Jahrhunderte. Dem Rosenkranzgebet werden auch heute noch magische Kräfte zugeschrieben. Es nimmt einen festen Platz im religiösen Brauchtum der Katholiken ein. Man verspricht sich von ihm Befreiung von allen möglichen Übeln und Leiden. Sicher gibt es Skeptiker, die im Rosenkranz den Ausdruck von Aberglauben sehen; er kann jedoch sehr wohl als ein Meditationsmittel betrachtet werden, ein Mittel, um sich im Gebet besser auf Gott konzentrieren zu können. An der Vernissage vom letzten Samstag durfte Gemeinderat Paul Dalcher eine grosse Zahl interessierter Kunstfreunde begrüßen. Dr. Theo Gantner sprach in seiner Laudatio u.a. seine Bewunderung zu dieser einzigartigen Sammlung aus und gab der Hoffnung Ausdruck, dass recht viele Menschen den Weg ins schöne Museum im Bürgerhaus in Pratteln finden werden. Die Ausstellung ist Mittwoch, 17.30-19.30 Uhr, Samstag und Sonntag von 15.00-18.00 Uhr geöffnet.

**Darum Max Kamber**

Max Kamber ist nicht nur ein erfahrener Politiker, er kann vor allem auch auf die Menschen zugehen. Er ist offen

für ihre Fragen und Anliegen und hilfsbereit. Mit seinem breiten Wissen und seinen Fähigkeiten ist er prädestiniert, Ratsuchenden beizustehen, sich tatkräftig für Sie einzusetzen. Und er tut dies mutig, ohne Wenn und Aber. Dank seinen ausgezeichneten Qualitäten gehört Max Kamber in den Baslerbieter Regierungsrat.

Klaus Hiltmann, Landrat, Birsfelden

**Mit der Fähre «anstadt»**

Die St. Alban-Fähre Wilde Ma verkehrt zwischen dem Dalbeloch und dem Kinderspital wieder täglich, von Montag bis Freitag schon ab 7.00 Uhr, ganztags durchgehend - also vor allem für frühmorgendliche GeniesserInnen, welche sich, fern jeglicher Hektik, in gleitender Arbeitsweise und ohne eigene Anstrengung befördern lassen wollen.

**Die Polizei meldet**

**Verbotenes Manöver**

Muttentz: Donnerstag, 14.3.91, um 9.30 Uhr, hielt der Lenker eines Lastwagens vor der Lichtsignalanlage an der Einmündung Zufahrtsstrasse SBB-Wagenreparatur-Werkstatt/Rothausstrasse in Muttentz an und bog, als die Lichtsignalanlage auf Grün schaltete, verbotenerweise nach links in die Rothausstrasse ein. Dabei schnitt der Lastwagenlenker einem auf der Rothausstrasse fahrenden Lastwagen die Fahrbahn ab. Der auf der Rothausstrasse heranfahrende Lastwagenlenker musste mit Beinverletzungen ins Spital gebracht werden. Beide Fahrzeuge mussten stark beschädigt abgeschleppt werden.

**Zeugenaufruf**

Pratteln: Dienstag, 19. März 1991, 18.25 Uhr, fuhr ein Personenwagenlenker auf der Autobahn N2 in Pratteln Richtung Sissach. Beim Anschluss Liesetal wurde er von einem unbekanntem weissen Personenwagen überholt. Dieser bog zu früh wieder auf die rechte Autospur ein. Der überholte PW-Lenker musste in der Folge sein Auto abbremsen, geriet ins Schleudern und prallte seitwärts gegen einen Signalmast. Die Mitfahrerin wurde dabei verletzt und musste ins Spital eingewiesen werden. Am Auto und an der Signalwand entstand erheblicher Sachschaden. Personen, welche Angaben über den Unfallhergang und dem weissen Personenwagen machen können, werden gebeten, sich mit der Autobahnpolizei in Sissach, Tel. 061/98 39 31 in Verbindung zu setzen.

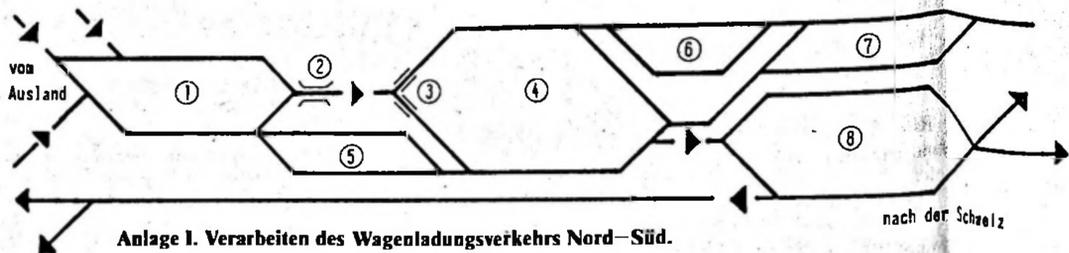
# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

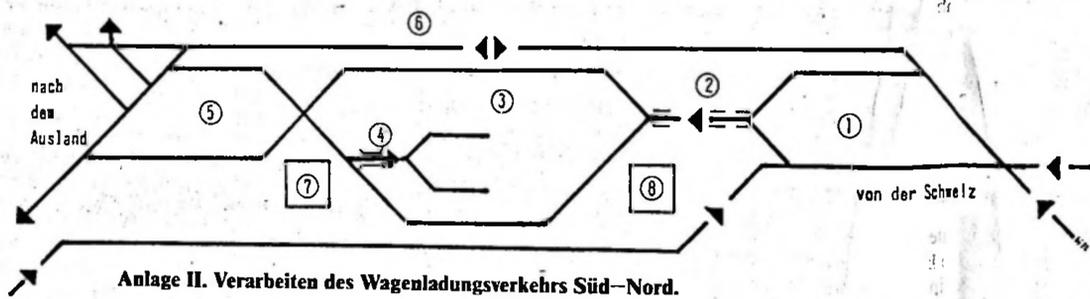


In den Abendstunden bietet der Rangierbahnhof Muttenz ein faszinierendes Bild.

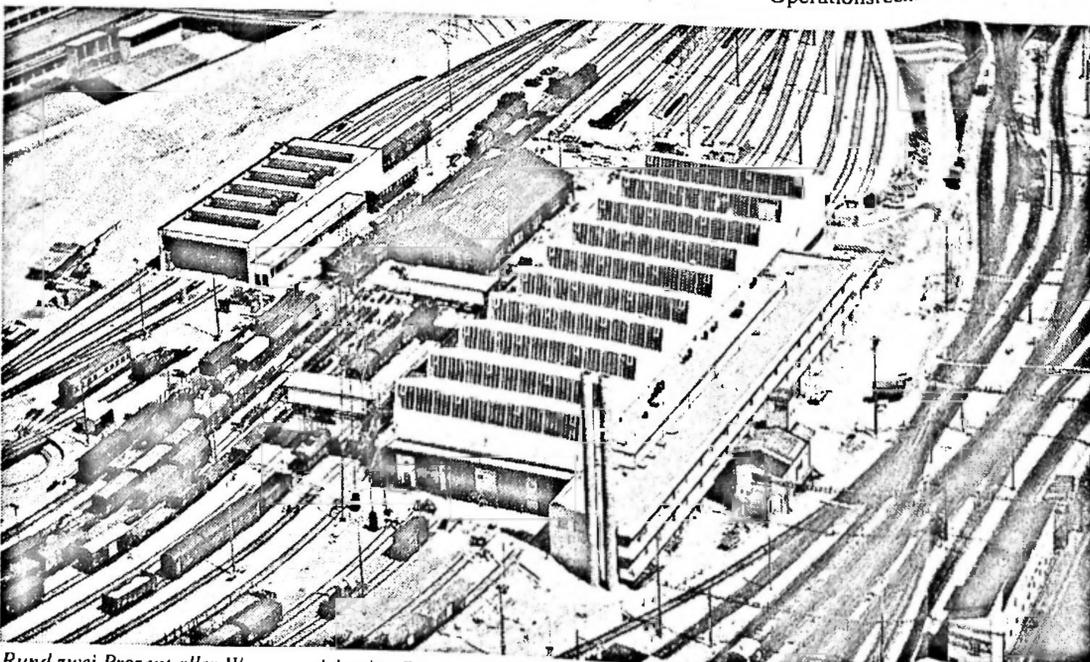
**Schematische Darstellung des Rangierbahnhofs Muttenz**



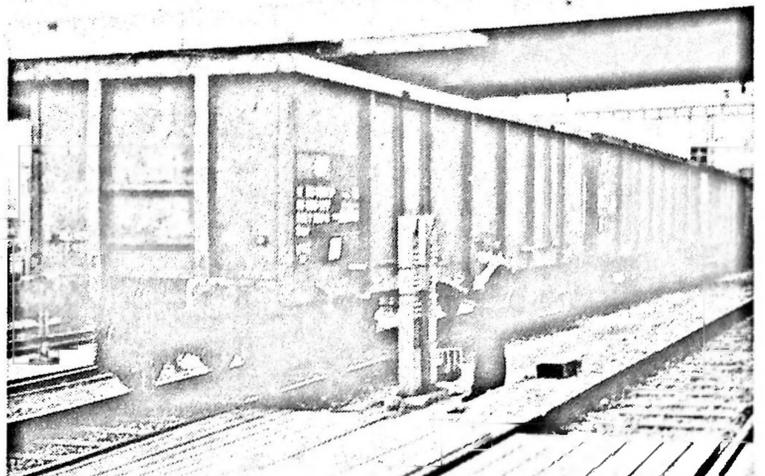
- 1 Einfahrgruppe mit 13 Gleisen. Technische Untersuchung der Züge aus Frankreich. Schriftenkontrolle, Anschreiben der Güterwagen mittels Etiketten, Rangierzettel erstellen, entkuppeln.
- 2 Mechanisierter Ablaufberg mit 50‰ Gefälle. Die Züge werden von der Einfahrgruppe her mit einer Rangierlok an den Ablaufberg gestossen, worauf die Wagen im Gefälle nach den Richtungsgleisen rollen, wo sie von Rangierangestellten mittels Hemmschuhen oder Gleisbremsen angehalten werden. Durchschnittliche Tagesleistung ca. 3000 Wagen.
- 3 Talbremsen = hydraulisch gesteuerte Bremsbrücken mit mechanischer Wirkung.
- 4 Richtungsgruppe mit 42 Gleisen. Teilweise vollautomatische elektrische Gleisbremsen mit magnetischer Wirkung. Zusammenkuppeln der Wagen zu ganzen Zügen nach den Anschlusslinien und den schweizerischen Rangier- und Grenzbahnhöfen.
- 5 Zollrampe für Einfuhrverzollungen.
- 6 Wagenreparaturanlage mit vier Halngleisen. Rund zwei Prozent der Wagen, welche den Rangierbahnhof transitieren, sind schadhaft und müssen die Reparaturanlage durchlaufen.
- 7 Stationsgruppe, feinrangieren der Nahgüterzüge.
- 8 Ausfahrgruppe mit 11 Gleisen. Bereitstellen der Abgangzüge, technische Untersuchung und Bremsprobe, Beistellen der Zuglokomotive.



- 1 Einfahrgruppe mit elf Gleisen. Gefällanlage mit Schwerkraftbetrieb. Die hydraulischen Rückhaltebremsen vermögen einen 700 m langen Güterzug mit bis zu 2000 t Gewicht zu halten. Eingangskontrolle durch Schriftenkontrolleur und Visiteur.
- 2 Abrollanlage mit 53‰ Gefälle. Rechnergesteuerte Anlage mit hydraulischen Gleisbremsen. Im Gegensatz zum Ablaufberg der Anlage I kann hier die Zerlegung der Züge ohne Rangierlok erfolgen, da die Einfahrgruppe als schiefe Ebene angelegt ist. Durchschnittliche Tagesleistung ca. 4500 Wagen.
- 3 Richtungsgruppe mit 32 Gleisen. Vollautomatische elektrische Gleisbremsen mit magnetischer Wirkung. Die Richtungsgleise sind mit mechanischen Fördereinrichtungen ausgerüstet, welche die Wagen kuppelreif zusammenschieben.
- 4 Hilfsablaufberg mit acht der Richtungsgruppe angeschlossenen Gleisen für die Feinrangierung der Mehrgruppenzüge.
- 5 Ausfahrgruppe mit 11 Gleisen.
- 6 Umfahrlinie Nord mit Signal-mässigem Zugverkehr in beiden Richtungen.
- 7 Zentralstellwerk West. Von hier werden die Zugs- und Rangierfahrten auf der Westseite gesteuert. Dispositionsrechner. Im gleichen Gebäude ist die Bahnhofüberwachung untergebracht, welche den ganzen Betriebsablauf des Rangierbahnhofs koordiniert.
- 8 Stellwerk Ost. Sicherung der Zugs- und Rangierfahrten auf der Ostseite. Steuerung der Abrollanlage über den Operationsrechner.



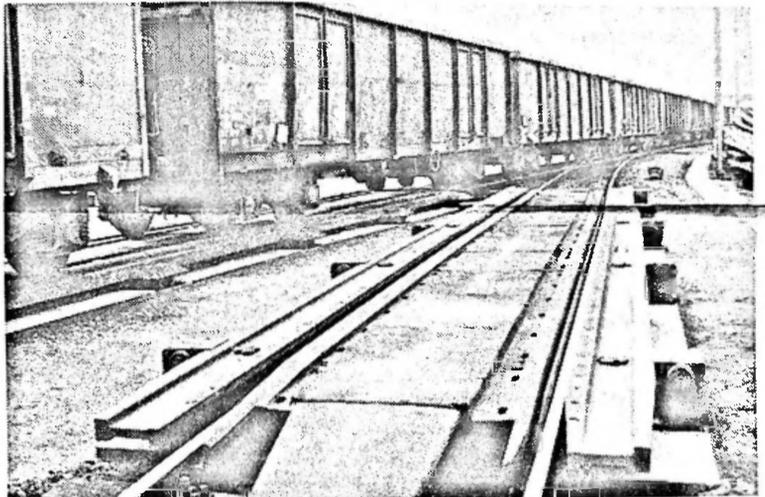
Rund zwei Prozent aller Wagen, welche den Rangierbahnhof transitieren, sind schadhaft und müssen die Wagenreparaturanlage durchlaufen.



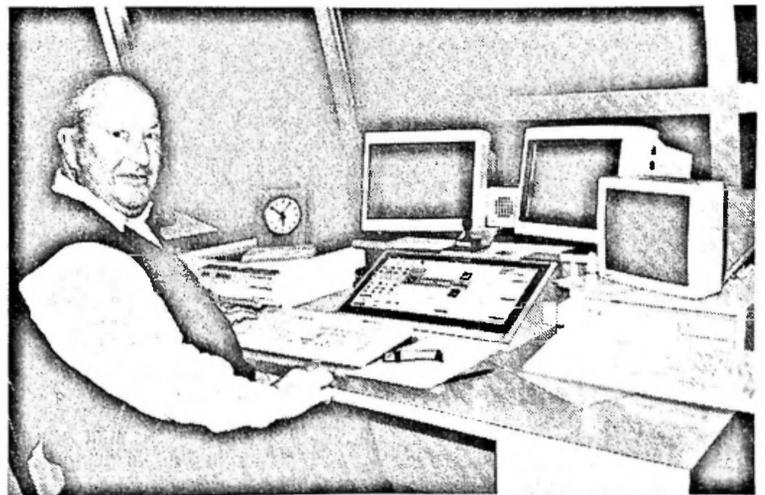
Ein Güterzug wird zum Scheitelpunkt des Ablaufbergs gestossen.



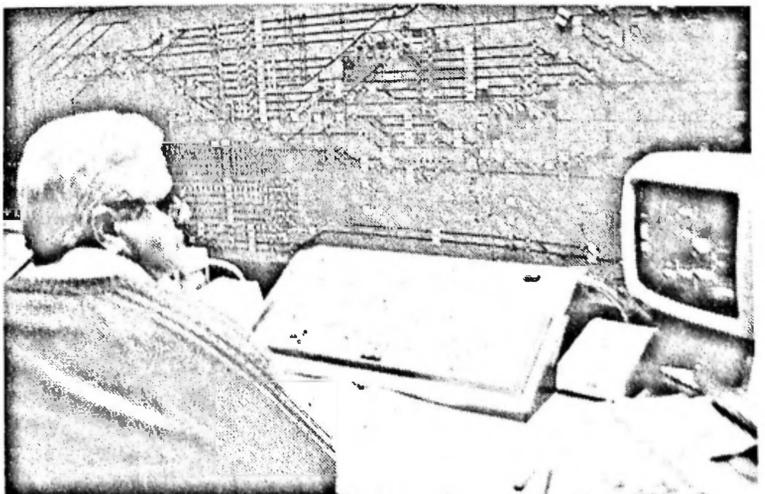
Ein Hemmschuhleger bei seiner nicht ungefährlichen Arbeit.



Diese mächtigen automatischen Bremsen im RB I dienen als Pilotanlage für den RB II.



Der Arbeitsplatz des Ablaufmeisters.



Die grosse Panoramatafel im Stellwerk Ost gibt permanent Auskunft über die Belegung der Fahrstrassen.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Grossunternehmen Rangierbahnhof Muttentz

—on.— Kenner der Materie werden den vorstehenden Titel wohl mit Kopfschütteln zur Kenntnis nehmen. Offiziell heisst die grösste Rangieranlage der Schweiz im Muttentz Feld «Rangierbahnhof Basel SBB RB». Doch auch diese Bezeichnung trifft nur bedingt zu, denn effektiv besteht der RB Basel SBB aus zwei richtungstrennten und nach unterschiedlichen Betriebskonzepten arbeitenden Rangierbahnhöfen.

Der RB Muttentz I — aus lokalpatriotischer Sicht gestatte man diese Bezeichnung — ist ein Flachbahnhof mit Ablaufberg, in welchem die Güterzüge in der Verkehrsrichtung Ausland—Schweiz bzw. Nord—Süd zerlegt werden. Im Gegensatz hierzu ist der RB Muttentz II ein Gefällsbahnhof — gewissermassen eine schiefe Ebene — der dank modernster Computertechnik die Güterzüge der Gegenrichtung Schweiz—Ausland weitgehend automatisch und ohne Einsatz einer Rangierlok verarbeitet. Diese grundlegenden Unterschiede sind einerseits durch die topographischen Verhältnisse gegeben, andererseits tragen sie der technischen Entwicklung während der doch recht langen Zeitspanne zwischen dem Bau der beiden Anlagen Rechnung. Der RB Muttentz I wurde zwischen 1927 und 1932 sukzessive in Betrieb genommen, während der RB Muttentz II 1976 seiner Bestimmung übergeben wurde.

Der Rangierbahnhof Muttentz ist nicht nur von seiner Ausdehnung her ein Grossbetrieb. Hier arbeiten rund 700 Menschen. Die Eisenbahner stehen rund um die Uhr im Einsatz, sei es im Rangierdienst, in den Stellwerken, beim Unterhalt von Anlagen, Fahrleitungen und Rollmaterial, in der Wagenreparaturanlage, bei der Lenkung des Betriebes, auf den Lokomotiven, bei der Bearbeitung von Frachtpapieren oder administrativen Geschäften. Neben dem SBB-Personal sind hier auch Angehörige der französischen Staatsbahnen SNCF und der deutschen Bundesbahn DB — der Rangierbahnhof wird als Gemeinschaftsbahnhof betrieben —, der schweizerischen, der französischen und der deutschen Zollverwaltung, sowie Deklaranten von Speditionsfirmen tätig.

## Drehscheibe des internationalen Güterverkehrs

Im internationalen Güterverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen nimmt Basel eine dominierende Stellung ein. Rund zwei Drittel des Import- und Exportverkehrs der SBB und vier Fünftel des Transitverkehrs wickeln sich über diesen Grenzpunkt ab. Dem auf Muttentz Boden liegenden Rangierbahnhof fällt die Aufgabe zu, die Güterlasten aus den verschiedenen Richtungen zu sammeln, zu ordnen und den übrigen Rangierzentren und Grenzübergängen mit direkten Zügen zuzuführen, sowie die Region mit Nahgüterzügen zu bedienen. Als Grenzbahnhof sind dem RB Muttentz besondere administrative Funktionen übertragen. Beispielsweise die Datenerfassung für den internationalen Güterwagenaustausch, die technische Kontrolle der Fahrzeuge beim Grenzübergang, Zplabfertigung und Behandlung der Frachtbriefe.

Von 1876 bis 1930 wurde der gesamte Rangierdienst im Güterbahnhof Wolf abgewickelt. Ab 1933 stand der erste Teil der Rangieranlagen in Muttentz für den Nord—Süd—Verkehr zur Verfügung. Die Verarbeitung des Verkehrs nach dem Ausland und den Rheinhäfen blieb zunächst im Wolf bis 1976 nach 14jähriger Bauzeit das zweite Rangiersystem Süd—Nord als modernste computergesteuerte Rangieranlage der Schweiz seiner Bestimmung übergeben werden konnte.

Sowohl der RB I wie der RB II sind als Anlage mit hintereinanderliegenden Gleisgruppen konzipiert: Einfahrgruppe — Abrollanlage — Richtungsgleisgruppe — Ausfahrgruppe. Die Zerlegung und Neuformierung der Züge erfolgt nach folgendem Prinzip: Die Züge fahren in die Einfahrgruppe ein. Nach erfolgter Eingangsbehandlung werden die Wagen oder Wagengruppen über den Ablaufberg der Anlage I bzw. über die Abrollanlage der Anlage II in die entsprechenden Richtungsgleise sor-



Bahnhofsvorstand Josef Küttel ist zuständig und verantwortlich für die Belange des Rangierbahnhofs Muttentz.

fahren. In einem nächsten Schritt werden die Daten der einzelnen Wagen (Zielbahnhof, Anzahl Achsen, Gewicht) per Funk an den Korrespondenten im Zentralstellwerk West übermittelt und dort direkt dem Computer eingegeben. Dieser erstellt eine Zerlegeliste, mit deren Hilfe die Bahnhofüberwachung die Auflösung des Zuges disponieren kann. Alle diese Daten werden im Rechner gespeichert.

Gibt der Ablaufmeister im Stellwerk Ost den Startbefehl an den Prozessrechner, löst sich die Rückhaltebremse und die vorher entkuppelten Wagen oder Wagengruppen rollen selbständig nach den Richtungsgleisen. Unterwegs messen Radaranlagen laufend die Geschwindigkeiten, Lichtschranken kontrollieren die Abstände. Der Computer vergleicht diese Messungen mit den eingegebenen Sollwerten und steuert die drei nachfolgenden Staffeln hydraulischer und elektrodynamischer Gleisbremsen. Zu langsam laufende Wagen werden von einer automatischen Förderanlage — von einem Stahlseil gezogene Schlepplagen — an die bereits im Gleis stehenden Wagen angeschoben, so dass sie wieder gekuppelt werden können.

Im Kommandoraum der Stellwerke können der Ablaufmeister und der Fahrdienstleiter alle Vorgänge auf Bildschirmen und Panoramatafeln verfolgen.

Prozessrechner und elektronische Komponenten haben eine relativ kurze Lebensdauer. Gegenwärtig werden im Rangierbahnhof Muttentz die Computer der ersten Generation durch neue, dem neuesten Stand der Technik entsprechende Modelle ersetzt, die einen noch flexibleren Betrieb gewährleisten.

## Computer, Radar, Lichtschranken

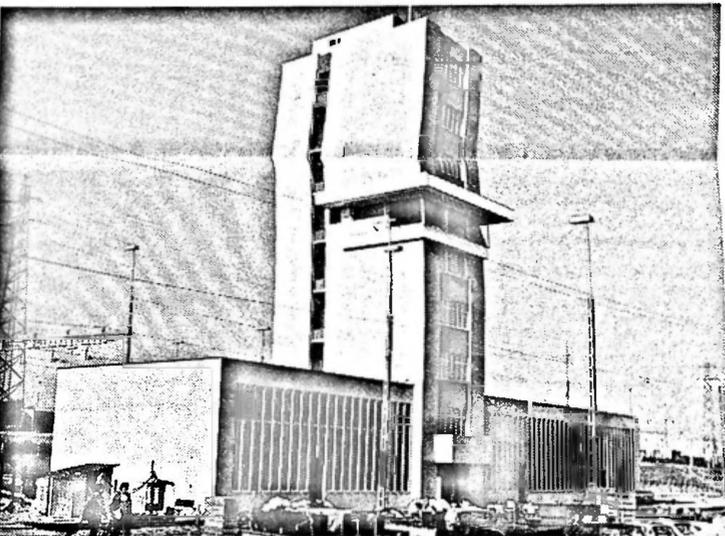
Im RB II steuern und überwachen Prozessrechner die Zerlegung der Züge. Die automatisierten Mess-, Brems- und Fördereinrichtungen entbinden den Menschen von eintönigen und teilweise nicht ungefährlichen Aufgaben. Die in der Einfahrgruppe angekommenen Züge Richtung Ausland werden in der hydraulischen Rückhaltebremse festgehalten. Erst wenn diese verriegelt sind und der Vorgang im Computer protokolliert ist, kann die Lokomotive weg-

## Dank

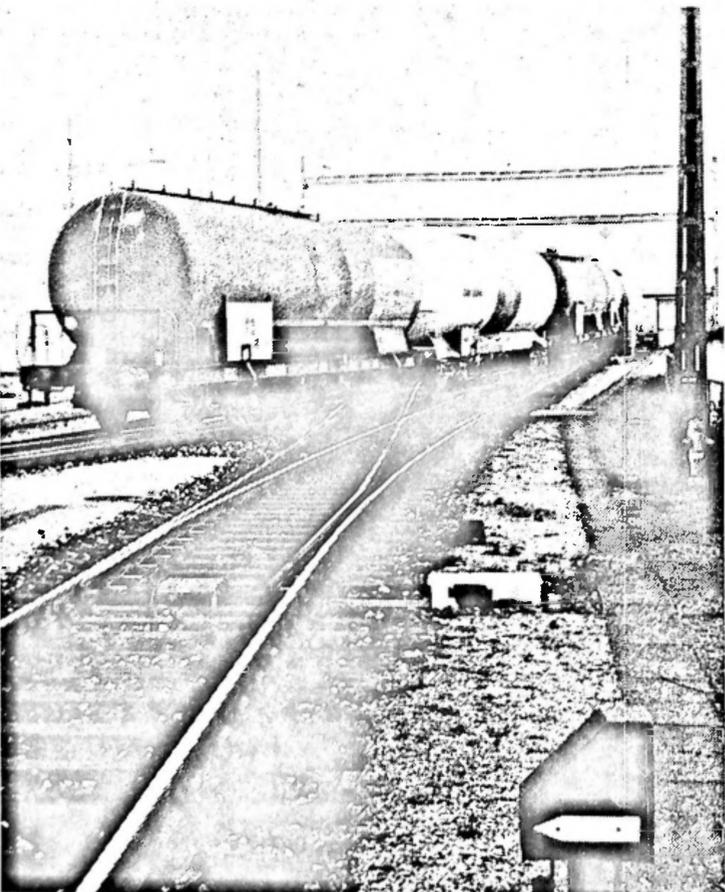
Mit Bahnhofsvorstand Josef Küttel, dem Chef über 150 km Gleisen, 680 Signalen und 480 Weichen, hatten wir einen kompetenten Führer durch den Grossbetrieb Rangierbahnhof Muttentz. Josef Küttel kennt «seinen» Rangierbahnhof nicht nur aus der täglichen Arbeit; er war vor rund zwanzig Jahren bereits an der Ausarbeitung des Betriebskonzeptes beteiligt. Wir danken ihm herzlich für seine wertvollen Dienste.



Das Zentralstellwerk Muttentz West.



Im Stellwerk Ost werden die Stellwerkssicherungs- und Steuereinrichtungen der rechnergesteuerten Ablaufzone des RB II überwacht.



Angetrieben durch die Schwerkraft rollen die Wagen im RB II in die Richtungsgruppe.



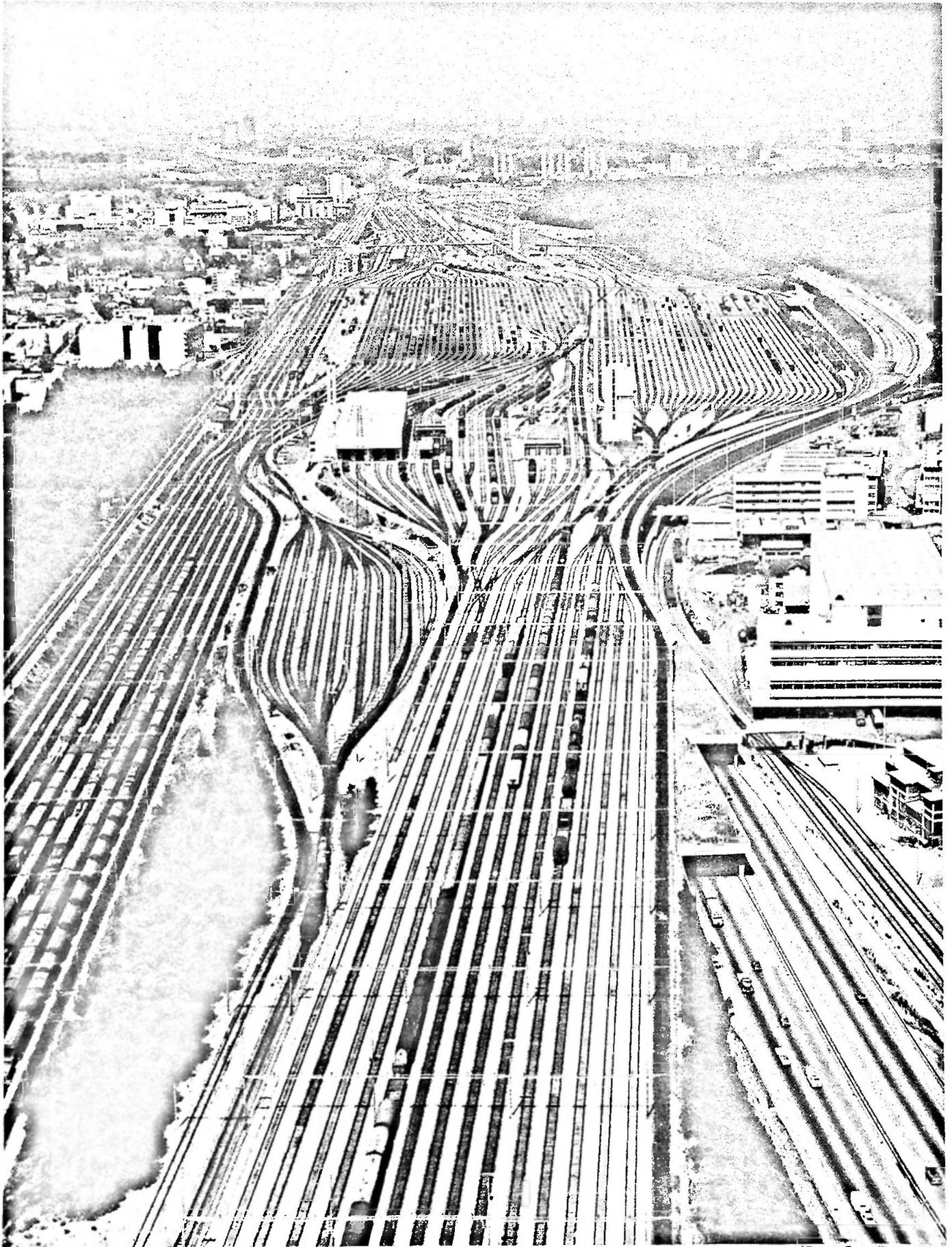
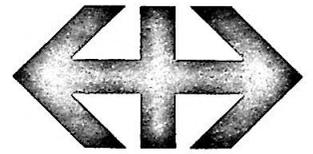
Blick von Westen auf den 4,2 km langen und 400 m breiten Rangierbahnhof im Muttentz Feld.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Rangierbahnhof Basel SBB

Drehscheibe im europäischen Güterverkehr !



(Foto: Fotodienst SBB)

# Rangierbahnhof Basel SBB

---

1876	erste Anlagen eines Rangierbahnhofes "Auf dem Wolf"
1933	Inbetriebnahme des Rangierbahnhofes Basel RB I auf dem Muttenzerfeld für die Verkehrsrichtung Nord – Süd
1976	Fertigstellung des zweiten Teils des Rangierbahnhofes, Basel RB II, für den Verkehr Süd – Nord.
Länge der gesamten Anlage RB I + RB II	4,2 km
Grösste Breite	400 Meter
Totale Geleiselänge	150 km, was der Geleiselänge Basel-Luzern-Altendorf entspricht

Mehr als zwei Drittel des Import- und Exportverkehrs und vier Fünftel des Transitverkehrs durch die Alpen berühren die Basler Bahnhöfe. Der grösste Teil der notwendigen Zugserlegungen wird im Rangierbahnhof Basel SBB RB ausgeführt. Die grosszügig ausgebaute Anlage gliedert sich in die Teile RB I und RB II, die nach zwei verschiedenen Betriebskonzepten arbeiten:

## RB I: Verkehrsrichtung Nord-Süd

Im klassischen Flachbahnhof mit einer Tageskapazität von rund 3000 Wagen werden die zerlegten Züge mit einer Rangierlokomotive über den sogenannten Ablaufberg geschoben. In der Steigung werden die Wagen entkuppelt. Sobald sie den höchsten Punkt überschritten haben, rollen sie selbstständig mit zunehmender Geschwindigkeit weiter und schaffen dadurch die notwendigen Zwischenräume für das Umlegen der Weichen am Anfang der Verteilzone. Ein erfahrener Mitarbeiter mit viel Fingerspitzengefühl reguliert hier mit der hydraulischen Gleisbremse die Geschwindigkeit der anrollenden Wagen. In den einzelnen Richtungsgleisen halten Rangierangestellte die Güterwagen schliesslich mittels Hemmschuhen auf – eine nicht ungefährliche Arbeit.

## RB II: Verkehrsrichtung Süd-Nord

Im Gegensatz zum Flachbahnhof mit Ablaufberg ist die Anlage II ein Gefällsbahnhof. Hier hat man sich die günstigen topografischen Verhältnisse und vor allem die neuesten Erkenntnisse der Computertechnik zunutze gemacht. Dank dem natürlichen Gefälle von Ost nach West ist die Anlage in einer schiefen Ebene angelegt, künstlicher Ablaufberg und Schiebelok sind deshalb nicht mehr nötig. Ein Prozessrechner steuert und überwacht die Zerlegung der Züge. Automatische Mess-, Brems- und Fördereinrichtungen entbinden den Menschen von eintönigen oder gefährlichen Aufgaben.

Die in der Einfahrgruppe angekommenen Güterzüge werden in der hydraulischen Rückhaltebremse festgehalten. Die Daten der einzelnen Wagen (Zielbahnhof, Anzahl Achsen, Gewicht usw.) werden per Funk an die Zettelschreiberei im Stellwerk West übermittelt und dort direkt dem Computer eingegeben. Letzterer erstellt eine Zerlegeliste, mit der die Bahnhofüberwachung die Auflösung des Zuges disponieren kann. Im gleichen Arbeitsgang sind im Rechner alle für die Zugzerlegung nötigen Daten abgespeichert. Mit dem Startbefehl an den Prozessrechner löst sich die Rückhaltebremse, Wagen und Wagenrollen rollen selbstständig nach den Richtungsgleisen ab. Unterwegs messen Radaranlagen laufend die Geschwindigkeiten, Lichtschranken kontrollieren die Abstände. Der Computer vergleicht diese Messungen sofort mit den eingegebenen Sollwerten und steuert entsprechend die nachfolgenden Staffeln hydraulischer und elektromagnetischer Gleisbremsen. In den Richtungsgleisen schieben automatische Fördereinrichtungen die einzelnen Wagen kupplungsreif zusammen.

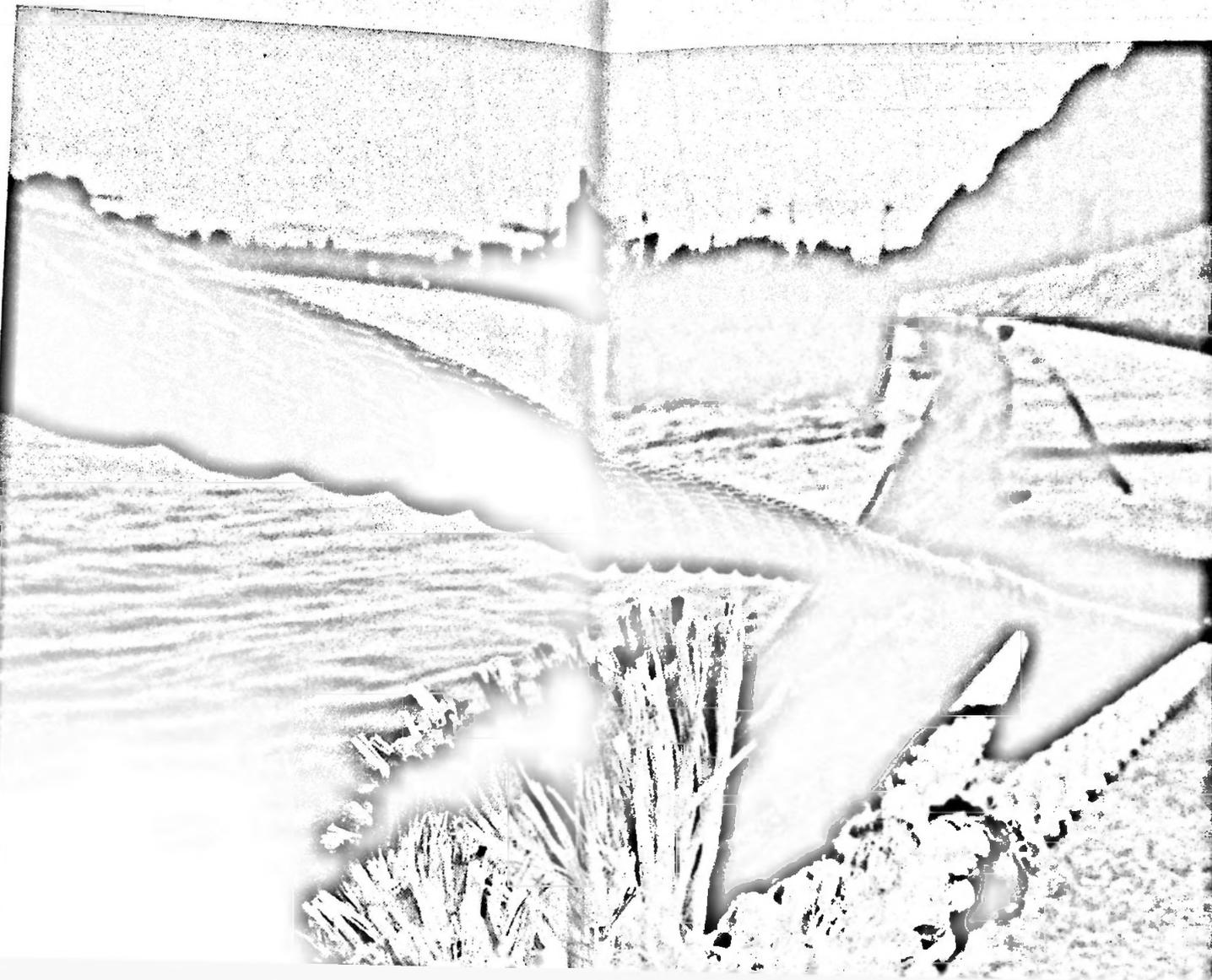
Nur die letzten Handgriffe werden in herkömmlicher Weise durch Rangierpersonal ausgeführt: das Zusammenkuppeln der sortierten Wagen untereinander und das Vorziehen in die Ausfahrgeleise.

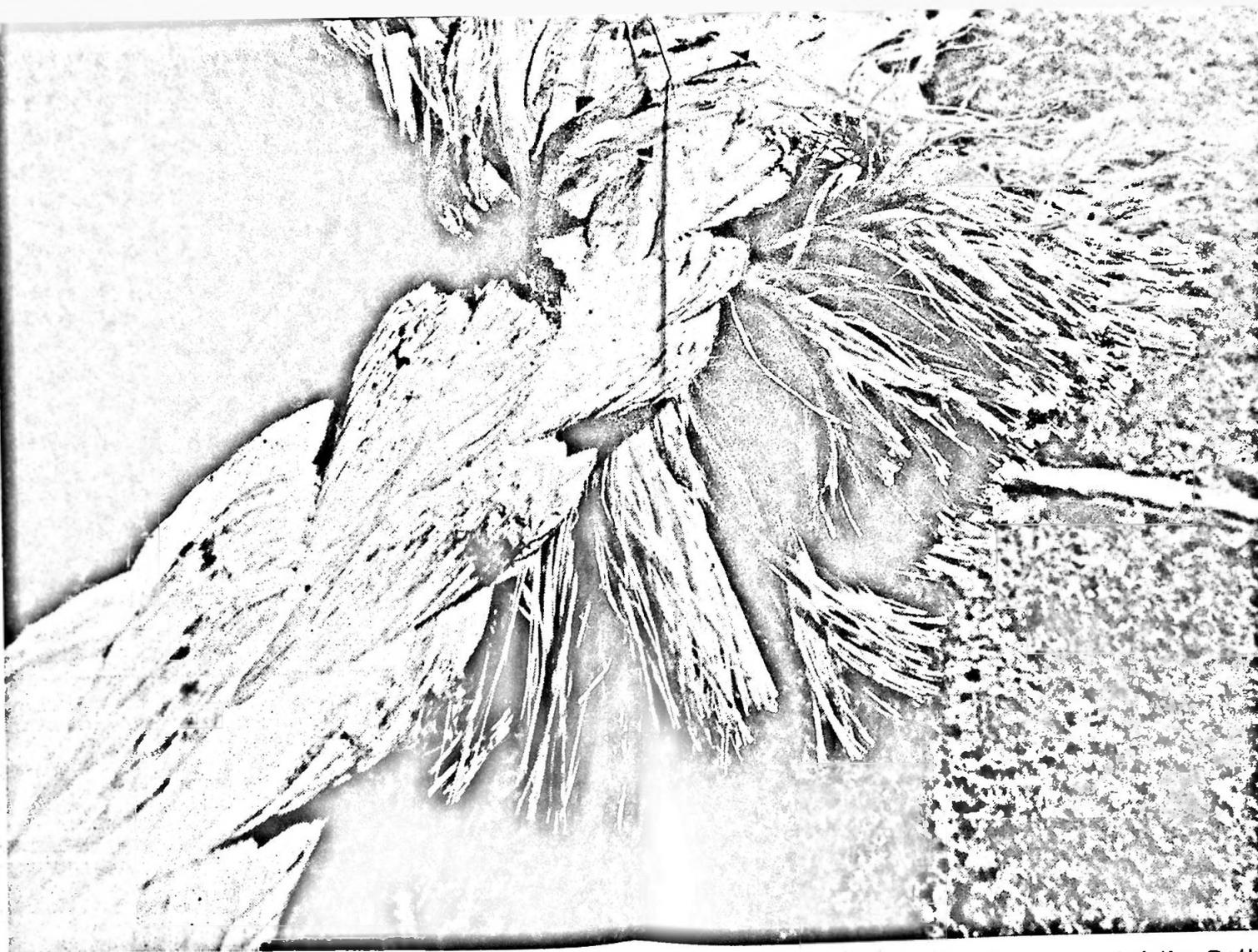
Dank dem Einsatz der modernen Techniken ist es möglich geworden, die Leistungsfähigkeit gegenüber der Anlage I um 50 Prozent auf 4500 Wagen im Tag anzuheben und somit den Bahngüterverkehr wirtschaftlicher und kundenfreundlicher zu gestalten.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# 50 Jahre Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft





Christian Roth

**In dieser Beilage:**

- Grosses Volksfest – Tag der offenen Tür
- Wirtschaftliche Bedeutung der Rheinhäfen
- Aufgaben der Hafenverwaltung

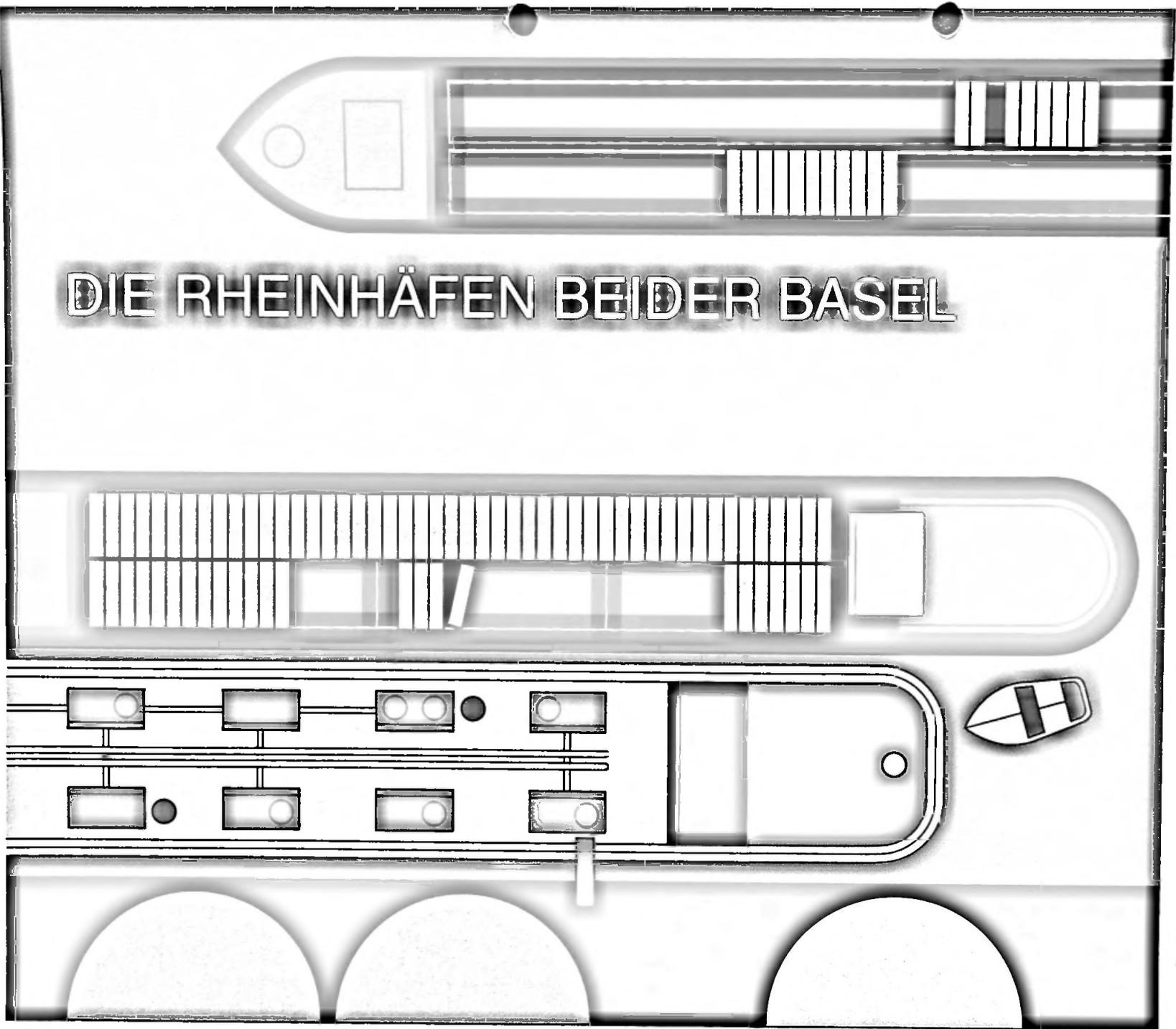
Basellandschafliche **bz** Zeitung

Dienstag, 27. August 1991

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# DIE RHEINHÄFEN BEIDER BASEL



DER AUHAFEN MUTTENZ



DER BIRSFELDER HAFEN

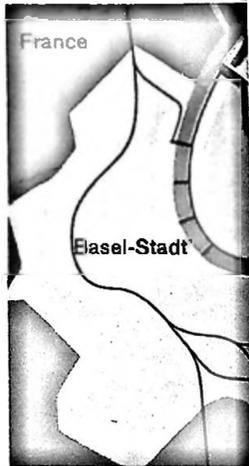


DIE HÄFEN KLEINHÜNINGEN/ST. JOHANN

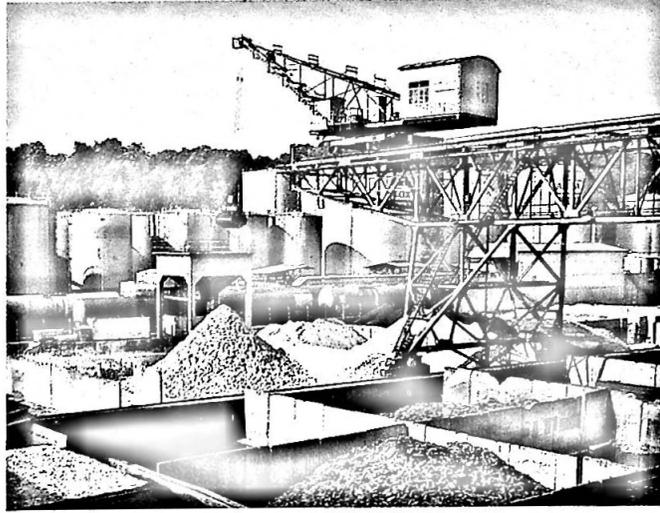
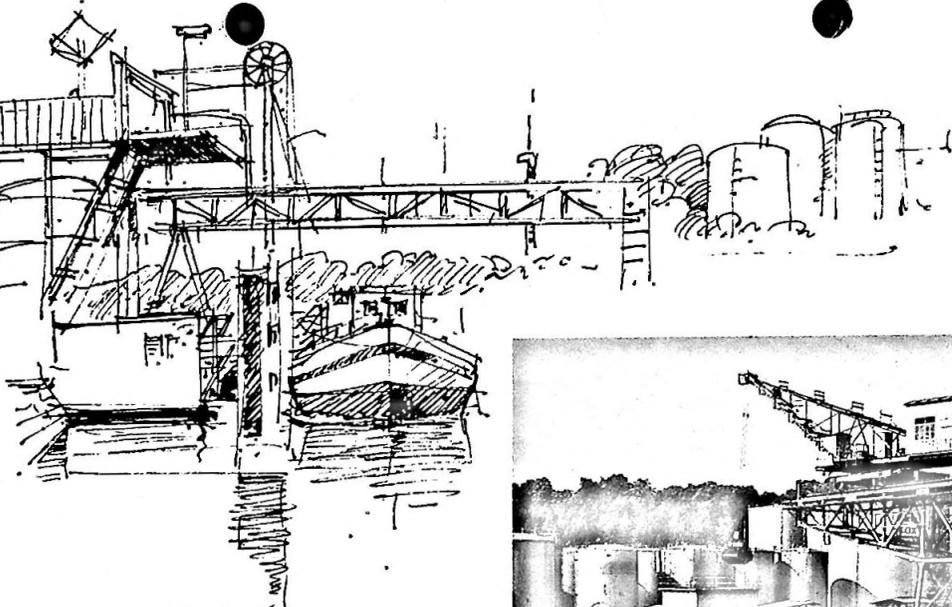
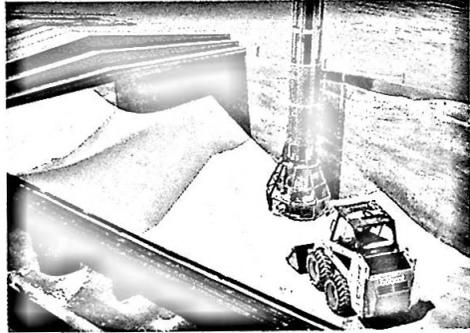
# Der Auhafer Muttenz

Kanton Basel-Landschaft  
Gemeinde Muttenz  
Stromhafen, linksrheinisch  
Rhein-km 159,38–160,98  
Wassertiefe ca. 3,5 m  
1937–1940 Erstellung  
1950–1954 Ausbau

Umschlag und Lagerung von  
flüssigen Treib- und Brennstoffen,  
Speiseöl, von Trockengütern;  
Schwergut, Ro/Ro-Rampe

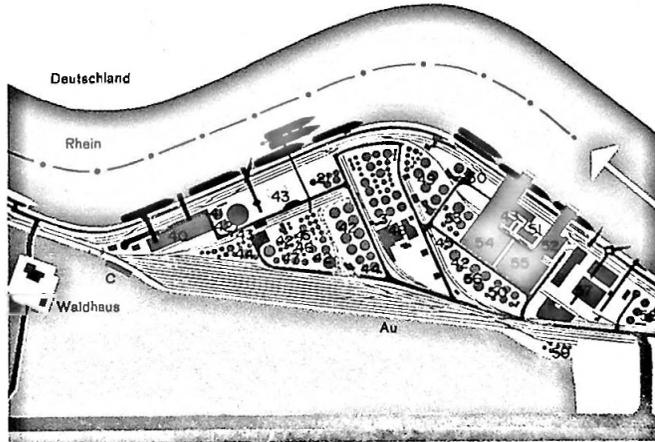


Rheinschiffahrtsdirektion  
Hochbergerstrasse 160  
4057 Basel  
Telefon 061-65 45 45  
Rheinhäfen des Kantons  
Basel-Landschaft  
Hafenstrasse 4  
4127 Birsfelden  
Telefon 061-52 17 17



Rheinhafen Au, Muttenz

Aral Schweiz AG	48
Avia AG	42
BP (Schweiz) AG	53
Ciba-Geigy AG	50
Fertigbeton AG	52
Florin AG	59
Haniel Handel AG	49
Landor AG	40
A. H. Meyer & Cie AG	44
Mobil Oil (Schweizland)	21
Osterwalder Zürich AG	46
Petrola AG	56
Rheintank AG	47
Roderer Lagerhaus AG	55
Sandoz AG	58
Schweiz. Aluminium AG (Alusuisse)	41
Schweiz. Reederei und Neptun AG	43
Shell (Schweizland)	3
Sihelco AG	51
Ultra Brag AG	57
Voeglin-Meyer AG	45
Zuckermühle AG	54
Bahndienstgebäude	C



DER AUHAFEN MUTTENZ

DER BIRSFELDER HAFEN

DIE HÄFEN KLEINHÜNINGEN/ST. JOHANN



# Der Birsfelder Hafen

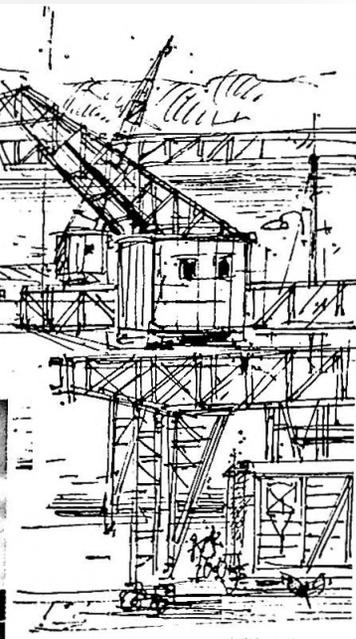
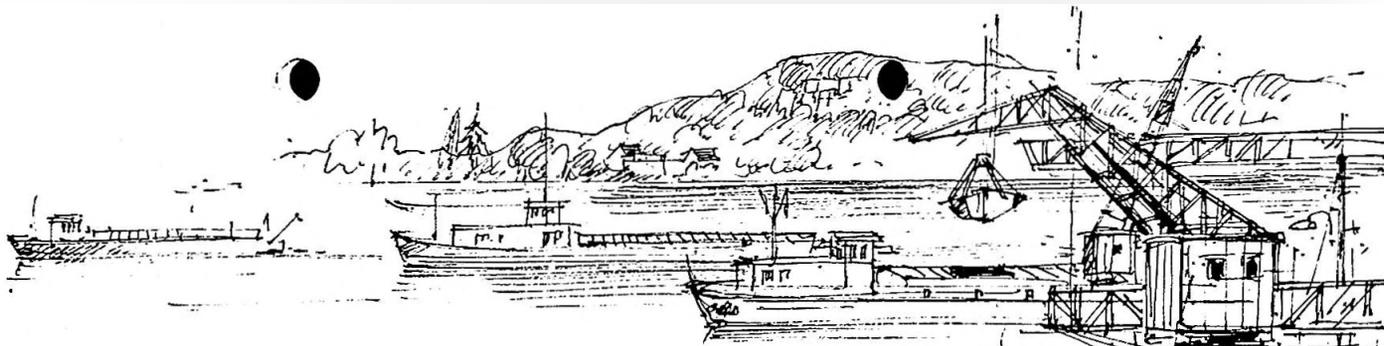
Kanton Basel-Landschaft  
Gemeinde Birsfelden  
Stromhafen, linksrheinisch  
Rhein-km 161,41–162,74  
Wassertiefe ca. 3,5 m  
1937–1940 Erstellung

Umschlag und Lagerung von  
flüssigen Treib- und Brennstoffen  
sowie von Trockengütern

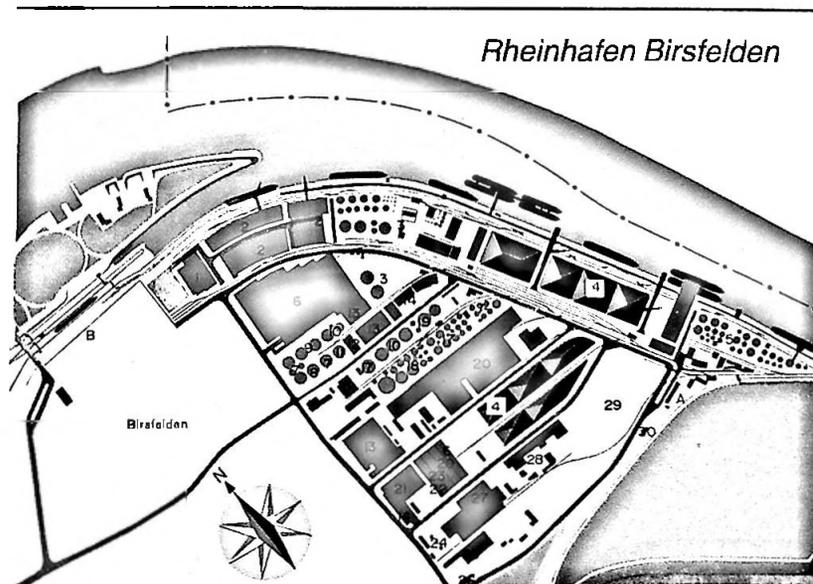


Rheinschiffahr  
Hochbergerstr  
4057 Basel  
Telefon 061-65

Rheinhäfen de  
Basel-Landsch  
Hafenstrasse 4  
4127 Birsfelde  
Telefon 061-52



Abakus Natursteine AG	26
Alkag AG	8
Balduin Weisser AG	25
Fritz Bertschi AG	12
Birs Stahl AG	22
Birs Umschlags- und Lager AG	4
Bragtank AG	7
Ciba-Geigy Werke Schweizerhalle AG	13
Coop-Schweiz	9
Davum Stahl AG	20
Gatol Suisse SA	18
Geldner Rheinlager AG	5
Geldner, Stromeyer AG	10
Grisard AG	24
Hochrhein Lagerungs AG	17
F. Hoffmann-La Roche & Cie AG	19
Huber, Straub & Cie AG	15
Jowa AG	1
Lafag Ladenbau AG	30
Migros-Betriebe Birsfelden AG	2
Mobil Oil (Switzerland)	21
SFS Pestalozzi AG	27
Roche Chemische Unternehmungen AG	16
Sauter Edelstahl AG	23
Shell (Switzerland)	3
Solco Basel AG	14
Carl Spaeter AG	6
Stamm Beton AG	28
Sternenfeld AG	29
Wintershall (Schweiz) AG	11
Rheinhafenverwaltung BL/SBB/Zoll	A
Schleusen Birsfelden	B



DER BIRSFELDER HAFEN

DIE HÄFEN KLEINHÜNINGEN/ST. JOHANN

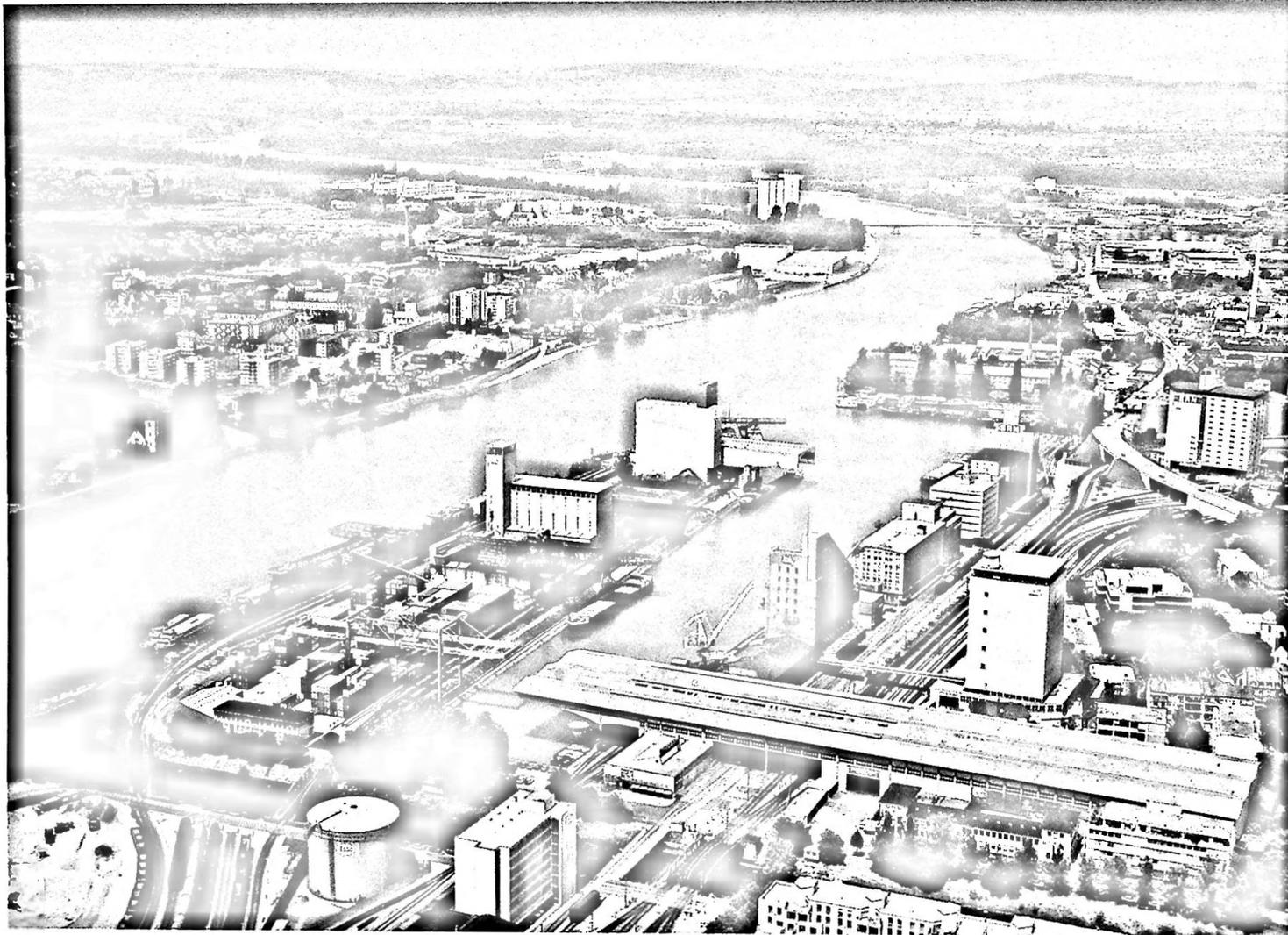
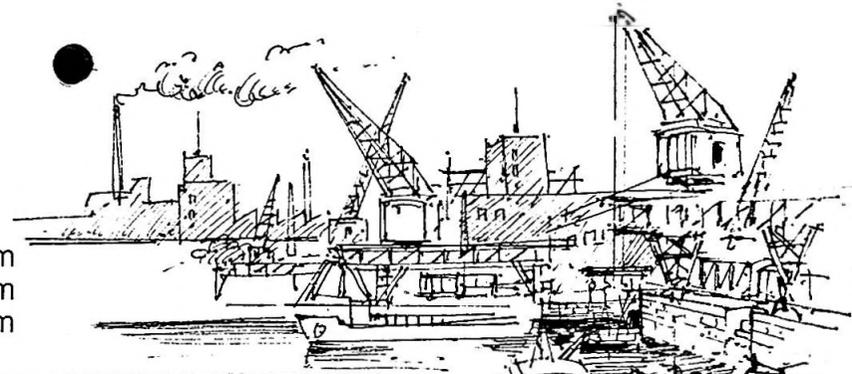


# Die Häfen Kleinhüningen.●

Kanton Basel-Stadt  
Einwohnergemeinde der  
Stadt Basel

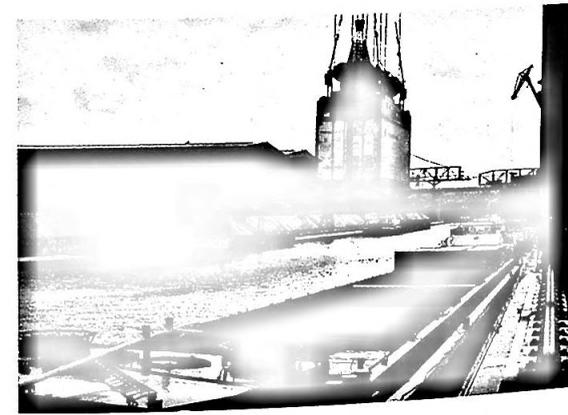
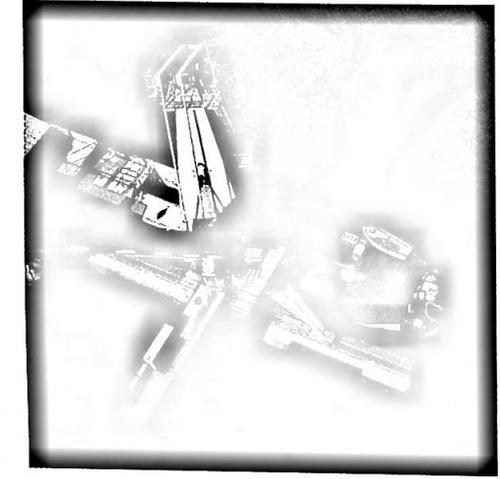
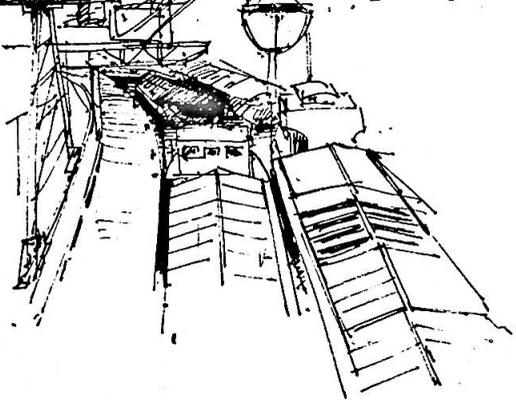
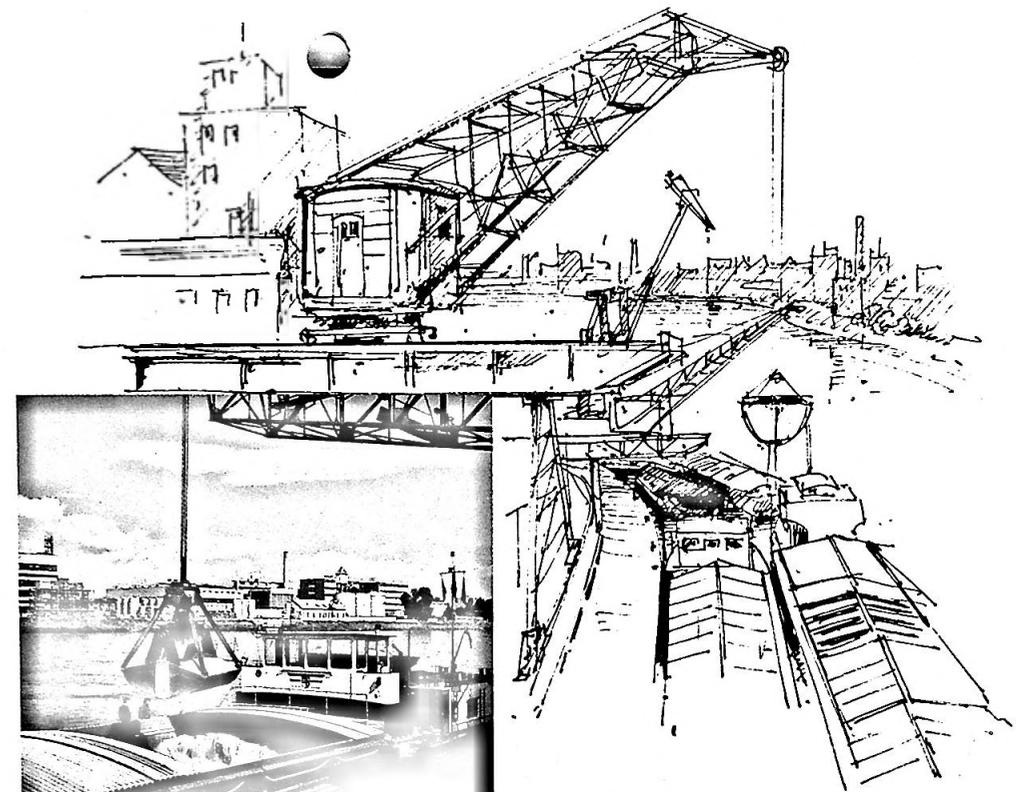
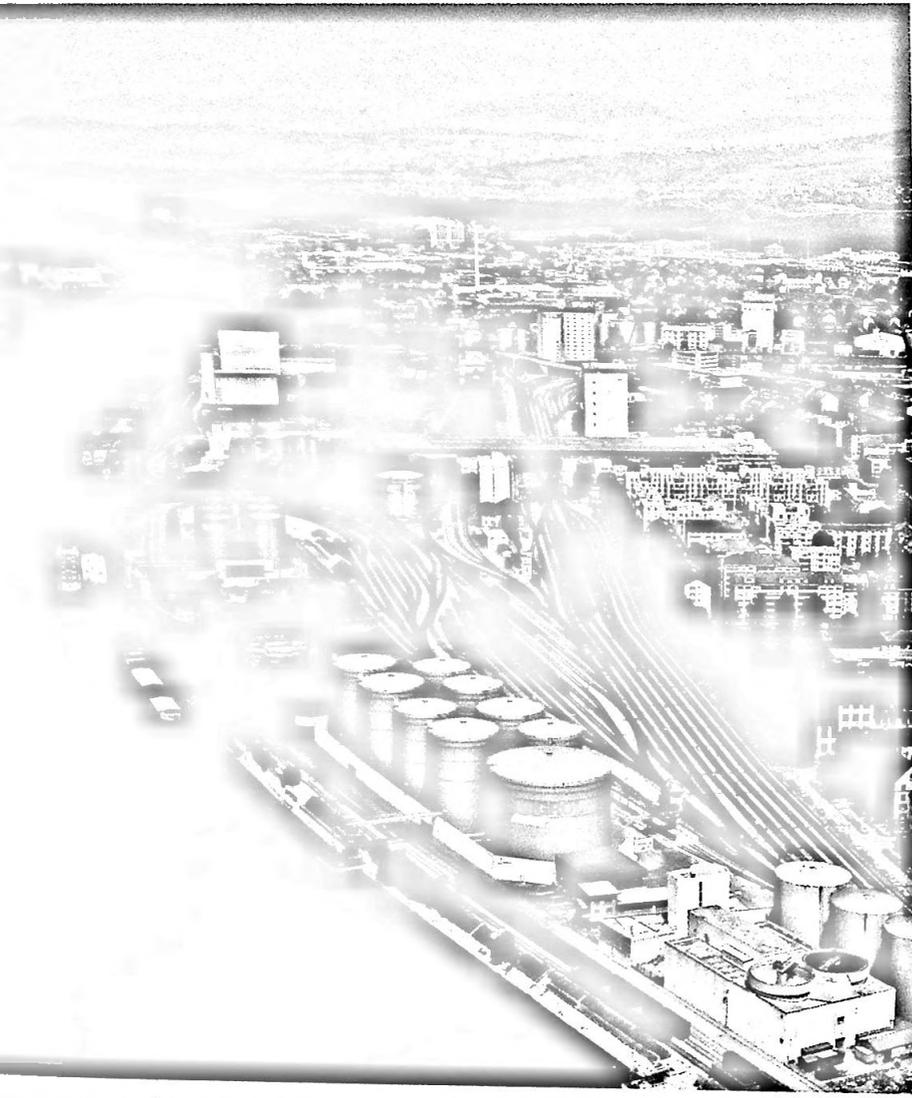
Stromhafen und zwei  
Hafenbecken, rechtsrheinisch  
Rhein-km 167,86–169,90

Wassertiefe Klybeckquai	ca. 3,0 m
Becken I	ca. 3,5 m
Becken II	ca. 3,2 m



1906–1926 Erstellung  
(Klybeck- und Rheinquai)  
1946–1948 Ausbau  
(Wendebecken II und Wendebecken I)

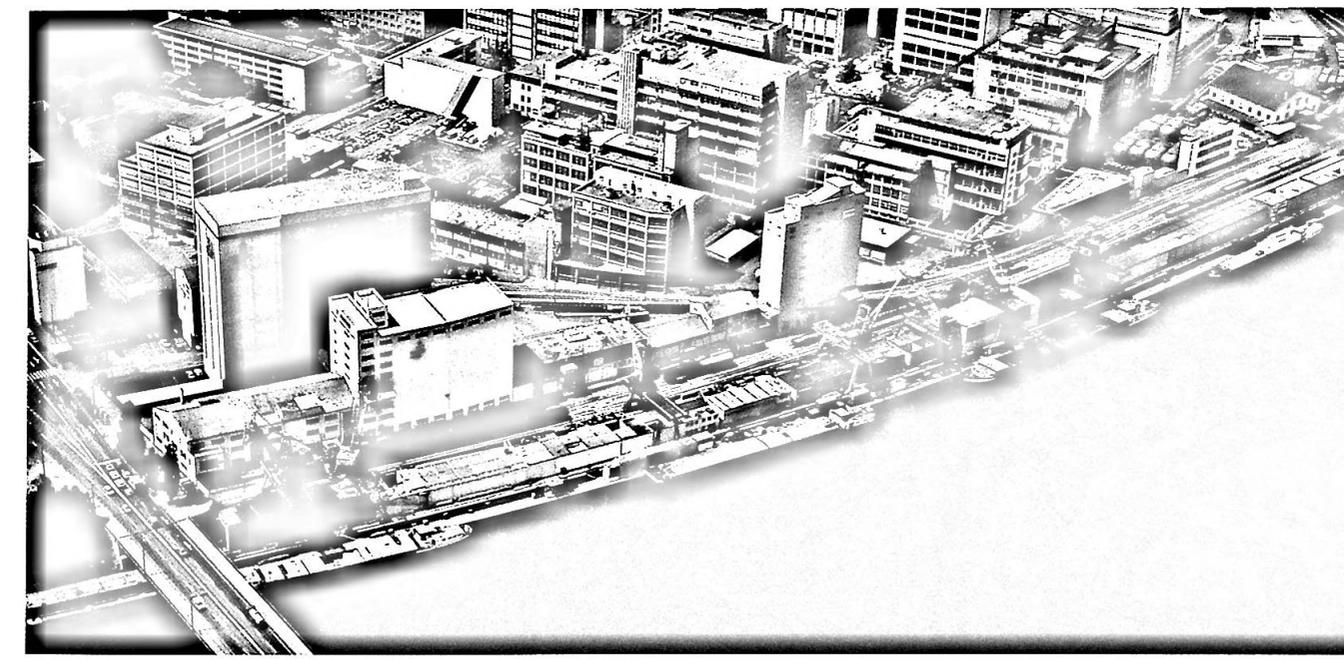
Umschlag und Lagerung von  
Trockengütern, Getreide,  
flüssigen Treib- und Brennstoffen;  
Containerterminals, Schwergut



...und St. Johann

Kanton Basel-Stadt  
Einwohnergemeinde der  
Stadt Basel  
Stromhafen, linksrheinisch  
Rhein-km 167,86–168,40  
Wassertiefe ca. 4,0 m  
ältester Hafenteil  
(1. Schiffsankunft: 2. Juni 1904)

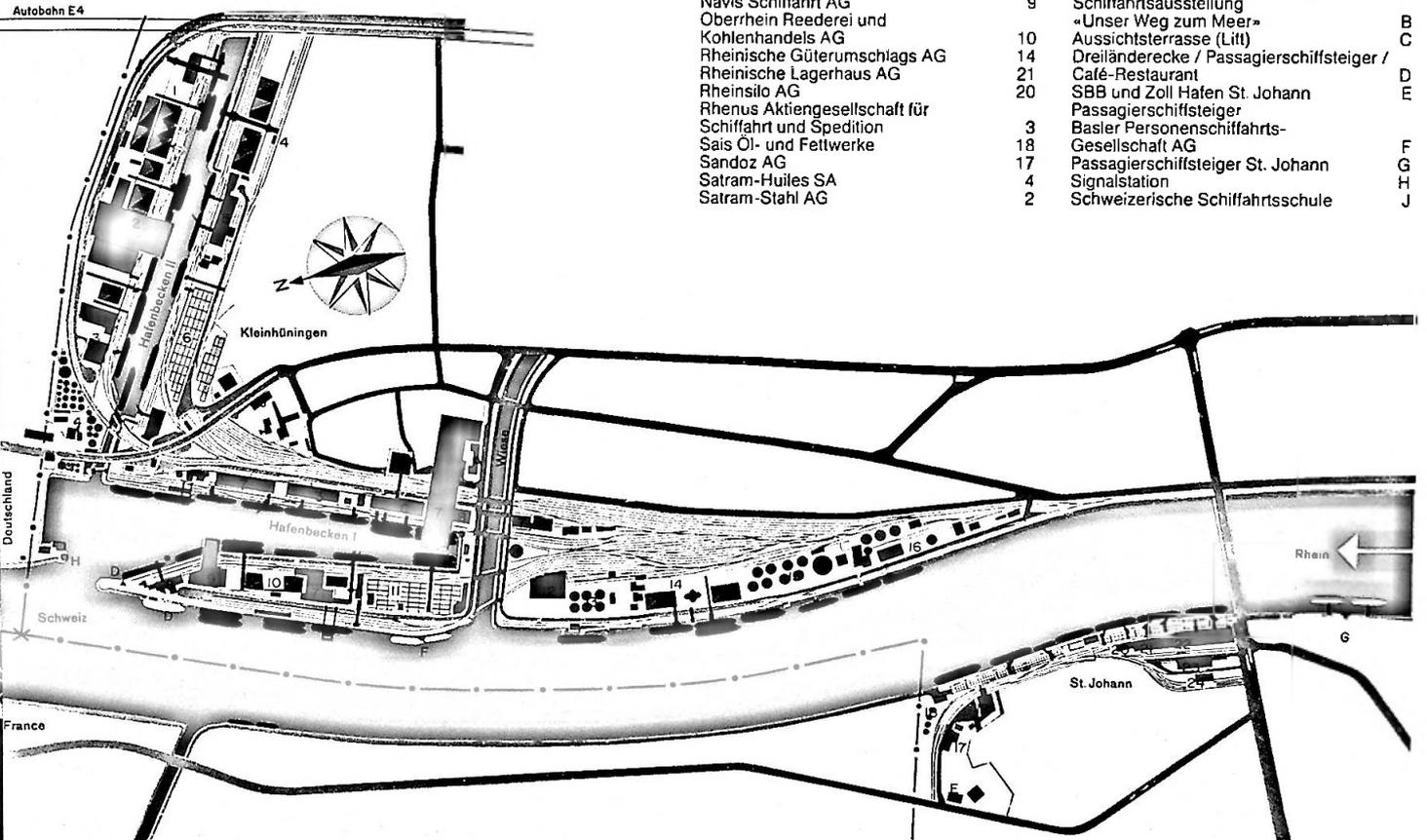
1906–1911 1. Ausbauphase  
1946–1948 2. Ausbauphase  
Umschlag und Lagerung  
von Trockengütern, Getreide  
und Speiseöl



1919–1926 Erstellung  
 (Becken I, Klybeck- und Rheinquai)  
 1936–1942 Ausbau  
 (Becken II und Wendebecken)

*Rheinhäfen Kleinhüningen und St. Johann  
 Kanton Basel-Stadt*

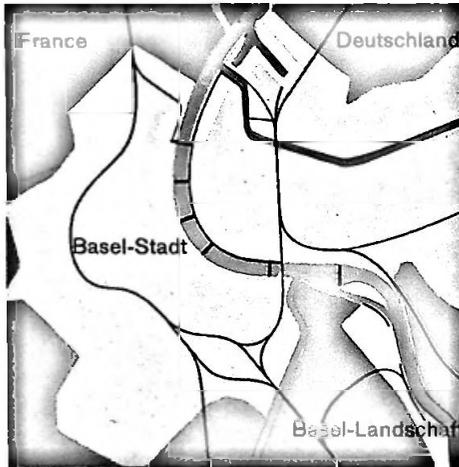
Alpina-Terminal	6	Schweizerische Reederei und	7
Ciba-Geigy AG	16	Neptun AG	
Conteba-Terminal	11	St. Johann Lagerhaus- und	22
Coop Mühle Zürich	23	Schiffahrtsgesellschaft	1
Esso (Schweiz)	13	Transrhein AG	5
G. Grisard AG	12	Ultra Brag AG	
Haniel Transport AG	19		
Immobilien AG Rheinhafen St. Johann	24	Rheinschiffahrtsdirektion Basel /	
Migrol-Genossenschaft	15	Bahnhofsinspektion Rheinhäfen /	A
Natural van Dam AG	8	Zollinspektorat Rheinhäfen Basel	B
Navis Schiffahrt AG	9	Schiffahrtsausstellung	C
Oberrhein Reederei und		«Unser Weg zum Meer»	D
Kohlenhandels AG	10	Aussichtsterrasse (Litt)	E
Rheinische Güterumschlags AG	14	Dreiländerecke / Passagierschiffsteiger /	F
Rheinische Lagerhaus AG	21	Café-Restaurant	G
Rheinsilo AG	20	SBB und Zoll Hafen St. Johann	H
Rhenus Aktiengesellschaft für		Passagierschiffsteiger	I
Schiffahrt und Spedition	3	Basler Personenschiffahrts-	J
Sais Öl- und Fettwerke	18	Gesellschaft AG	
Sandoz AG	17	Passagierschiffsteiger St. Johann	
Satram-Huiles SA	4	Signalstation	
Satram-Stahl AG	2	Schweizerische Schiffahrtsschule	



# Die Rheinhäfen beider Basel

# Les ports de Bâle

# The ports of Basle



## Beginn der Grossschifffahrt nach Basel

Die ganzjährig betriebene Güterschifffahrt auf dem Rhein nach Basel ist praktisch erst in diesem Jahrhundert möglich geworden und bedingte die Regulierung des Fahrwassers auf dem Oberrhein. Am 2. Juni 1904 traf der erste beladene Schleppezug in Basel ein. Nach anfänglich behelfsmässigem Güterumschlag ist bald mit dem Bau eigentlicher Hafenanlagen begonnen worden.

## Eigentumsverhältnisse

Die Kantone Basel-Stadt bzw. Basel-Landschaft sind Eigentümer des Hafensareals. Sie stellen das Areal mit der erforderlichen Infrastruktur (Quais, Strassen, Bahnanlagen, Wasser- und Energieversorgung, Beleuchtung usw.) den privaten Hafenfirmen in Baurecht zur Verfügung. Diese erstellen und betreiben die Umschlags- und Lagereinrichtungen auf eigene Rechnung.

## Organisation

Gestützt auf eine im Jahr 1946 zwischen beiden Kantonen abgeschlossene Vereinbarung bilden sämtliche Hafenanlagen eine betriebliche Einheit unter der Bezeichnung «Rheinhäfen beider Basel» und werden von der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel, in enger Zusammenarbeit mit der Rheinhafenverwaltung Baselland, verwaltet. Die Rheinschiffahrtsgesellschaft ist gemäss Vereinbarung aus dem Jahre 1958 zwischen den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt auch zuständig für den Vollzug der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Grossschifffahrt auf dem Rhein zwischen Basel und Rheinfelden.

Der Bahnbetrieb in den Rheinhäfen beider Basel wird von den Schweizerischen Bundesbahnen aufgrund eines Vertrages mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft geführt.

Die Rheinhäfen beider Basel sind keine Zollfreihäfen, sondern Binnenhäfen mit Möglichkeiten zollfreier Güterlagerung.

Rheinschiffahrtsgesellschaft  
Hochbergerstrasse 160  
4057 Basel  
Telefon 061-65 45 45

Rheinhäfen des Kantons  
Basel-Landschaft  
Hafenstrasse 4  
4127 Birsfelden  
Telefon 061-52 17 17

## Début de la navigation commerciale

La navigation commerciale sur le Rhin jusqu'à Bâle, durant toute l'année, n'a été pratiquement possible qu'à partir de ce siècle seulement et nécessita la correction du cours d'eau sur le Haut-Rhin. Le 2 juin 1904 le premier chaland remorqué arrivait à Bâle. Le Déchargement des marchandises s'effectuait au début avec des moyens de fortune, mais bientôt commença la construction des installations portuaires.

Constructions des ports dans le Canton de Bâle-Ville: St-Jean (rive gauche du Rhin) 1906–1911. Petit-Huningue (rive droite du Rhin), Quai du Klybeck, Quai du Rhin, ainsi que le Bassin I: 1919–1926; Bassin II: 1936–1942. Construction des ports dans le Canton de Bâle-Campagne: Birsfelden et Au (rive gauche du Rhin): 1937–1940 (agrandis dès 1950).

## Propriété

L'emplacement des ports est propriété des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne. Ceux-ci louent le terrain pourvu des installations infrastructurelles nécessaires (quais, routes, voies ferrées, conduites pour le ravitaillement en eau et énergie, éclairage, etc.) aux entreprises privées en droit de superficie, lesquelles bâtissent et exploitent pour leur propre compte les installations de déchargement et d'entreposage.

## Organisation

En vertu d'un accord de 1946 entre les deux cantons l'ensemble des ports forme une unité d'exploitation désignée sous le nom «Ports des deux Bâle» et administrée par la Direction de la Navigation Rhénane à Bâle, en collaboration avec l'administration portuaire de Bâle-Campagne. Selon une convention de 1958 entre les cantons Argovie, Bâle-Campagne et Bâle-Ville elle est également compétente pour l'exécution des prescriptions de police de la navigation sur le Rhin entre Bâle et Rheinfelden. Les Chemins de Fer Fédéraux assurent l'exploitation ferroviaire dans les ports des deux Bâle en vertu d'un accord avec les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne. Les ports des deux Bâle ne sont pas des ports francs, mais des ports fluviaux dans lesquels on a la possibilité d'entreposer des marchandises non dédouanées.

## Begin of modern shipping

Navigation on the Rhine all the year round has only become a practical possibility in this century and necessitated regulation of the fairway on the Upper Rhine. The first towed barge arrived in Basle on June 2, 1904. Cargo-handling was makeshift but work was soon started on the construction of proper dock facilities.

Constructional phases of the ports in the canton of Basle-Town: St. Johann (left bank) 1906–1911. Kleinhüningen (right bank): Klybeck- and Rhine-quays, Basin I 1919–1926, Basin II 1936–1942. Constructional phases of the ports in the canton of Basle-Country: Birsfelden and Au (left bank) 1937–1940 (extended after 1950).

## Ownership

The cantons of Basle-Town and Basle-Country are the respective owners of the port areas. They lease the land with the requisite infrastructure (quays, roads, railway tracks, water and power supplies, lighting etc.) to private firms which erect and operate cargo-handling and storage facilities at their own expense.

## Organization

Pursuant to an agreement from 1946 between the two cantons the ports form an operating unit under the name "Ports of both Basle" and come under the administration of the Rhine Shipping Office at Basle, together with the port administration of Basle-Country. Based on an agreement from 1958 between the cantons Argovia, Basle-Country and Basle-Town regulations governing navigation on the Rhine between Basle and Rheinfelden also come under the authority of this office.

Railways in the ports of both Basle are operated by Swiss Federal Railways on the basis of an agreement between the cantons of Basle-Town and Basle-Country. The ports of both Basle are not free-ports but inland harbours with facilities for bonded-storage.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



## Verein für ein Museum. Gegenstorf und Umgebung

### WASCHEN MIT BUCHENHOLZASCHE

---

Buuchi	=	grosse Wäsche
Buuchere	=	Waschfrau
buuche	=	waschen

Mehrere Verfahren sind bekannt:

- Die Asche wird in einem Sieb über dem Waschbottich mehrmals mit heissem Wasser übergossen
- Die Asche wird zwischen den Wäschestücken eingestreut
- Die Asche wird in ein Tuch gebunden und ins heisse Wasser getaucht

#### Verfahren in alter Zeit

Vorabend etwa um 20 Uhr: Vorbuuchen = Chessi mit Wasser füllen. Anfeuern. Sack mit Buchenasche ins Wasser legen. Wäsche in Zuber einfüllen. Lauge darüber giessen. -Lauge ablassen. - Lauge etwas heisser werden lassen.. Vorgang wiederholen.

Nachts etwa um 2 Uhr: Die Wäscherinnen beginnen mit dem Waschen von Hand. Zuerst die Leinenwäsche und alles Weisse. Die feine Wäsche in der Seifenlauge liegen lassen. Zuletzt wird dann noch die farbige Wäsche darin gewaschen.

#### So verfahren wir:

- Utensilien wässern, (einen halben Tag vorher)
- Wäsche einschichten. Schmutzige, grobe unten, damit die Lauge besser abläuft.
- Ascherich bereiten: auf 10 Liter Wasser 1 Liter Asche
- Wäsche 4 bis 5 mal übergiessen
- Auf dem Waschbrett reinwaschen
- Wieder überbrühen - im kalten Wasser spülen

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Bild links: Das Gelände des Flugplatzes Sternfeld, aufgenommen 1937, heute Standort des Birsefelderhafens.

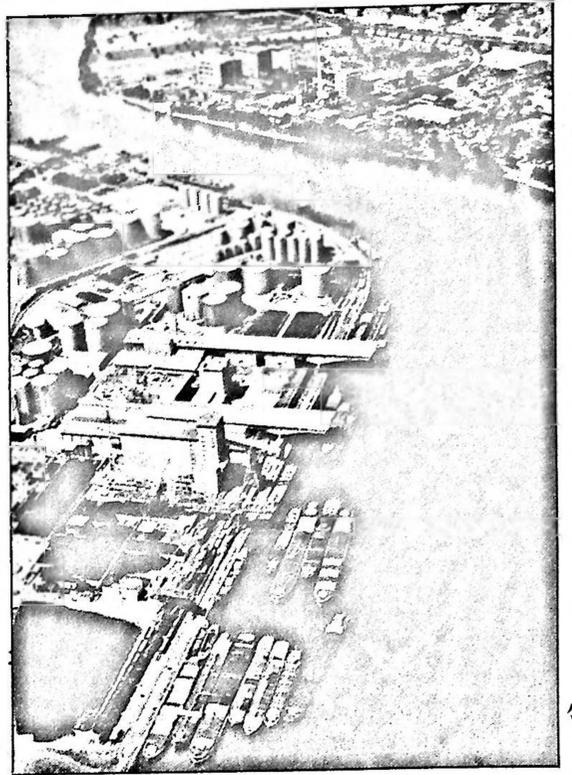


Bild rechts: Luftaufnahme des Auhafens Muttenz von 1962.

Das Baselbiet feiert fünfzigjähriges Bestehen seiner Rheinhäfen

## Am Anfang stand Kohle aus Hitlers Reich

Am 19. März 1941, mitten im 2. Weltkrieg, legte das erste Schiff im Birsefelder Rheinhafen an und eröffnete damit den Schiffsverkehr zu den neuerrichteten Baselbieter Hafenanlagen. Heuer wird das 50-Jahr-Jubiläum des Hafens Birsefelder/Au gefeiert. Für die NoZ Anlass genug, einen Blick in die Geschichte dieser Anlagen zu werfen, um dann im Zeitraffertempo in die unberechenbare Zukunft zu schwenken.

*Birsefelder/Au. Es war der 19. März 1941, als die MS «Express 105» im Birsefelder Rheinhafen anlegte und ihre Fracht von 250 Tonnen Kohle löschte. Offiziell wurde damit ein weiteres Stück des Rheins der internationalen Schifffahrt übergeben.*

Der damalige Augenblick weckte bei den Anwesenden gemischte Gefühle: Während in ganz Europa Heerscharen von Männern einander umbrachten und ganze Industriekomplexe in Schutt und Asche gebombt wurden, feierten im Baselbieter Regierungsräte, Vertreter der Wirtschaft und die Bevölkerung die Eröffnung des neuen Hafens. Und nicht genug damit: Die MS «Express 105», ein Schiff des deutschen Haniel-Konzerns, brachte in ihren Laderäumen 250 Tonnen Kohle aus dem Ruhrgebiet; ein Geschäft mit Hitlers Deutschland also. Wie stark die im Baselbieter Hafen niedergelassenen Firmen während des zweiten Weltkrieges mit deutschen Unternehmen Handel trieben, ist aus

den heute zugänglichen Quellen nicht ersichtlich.

Dem Verfasser des ersten Geschäftsberichtes 1942 war die Schwierigkeiten des Handels mit dem unberechenbaren Nachbarn bewusst. Beinahe beschwörend schrieb er in der Einleitung: «Unsere Hafenanlagen sind nicht für den Krieg, sondern für den Frieden gebaut.» Und hoffnungsvoll fügte er an: «Möge ein göttliches Geschick diesen ersehnten Frieden bald bringen (...), dann werden die basellandschaftlichen Hafenanlagen die ihnen zugedachte Aufgabe zum Segen unserer engeren Heimat (...) besser erfüllen können.»

Der Krieg der Völker zur damaligen Zeit beeinträchtigte aber das Aufblühen der Rheinschifffahrt. Und als 1944 die Alliierten das Stauwehr bei Markt zerstörten, brach die Rheinschifffahrt in unsere Region völlig zusammen.

### Zäher Beginn der Schifffahrt

Bevor der Hafen von Birsefelder/Au aber überhaupt gebaut werden konnte, mussten noch eine ganze Reihe politischer Entscheidungen getroffen werden. Unabhängig vom Bau des Baselbieter Hafens unterzeichneten 1868 Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, die Niederlande und Preussen die Mannheimer Akte. In ihr wurde festgehalten, dass die Schiffe aller Nationen auf dem Rhein verkehren dürften und jedes politische Hindernis dafür ausgeräumt werden müsse.

Basel war damals der zwangsläufige Endpunkt der Rheinschifffahrt, da die 1226 gebaute Rheinbrücke als Riegel aus Holz und Stein den Weg versperrte.

Trotzdem wollte die Rheinschifffahrt nicht bis Basel vordringen. Erste Versuche im 19. Jahrhundert scheiterten kläglich. Erst als Rudolf Gelpke 1902 in einer Kampfschrift den Ausbau des Flusses für die Schifffahrt bis Basel forderte, kam wieder Bewegung auf den Rhein. Auf Betreiben des Technikers Gelpke bestellte das Basler Gaswerk 300 Tonnen Kohle, welche auf dem Rhein 1904 unter Böllerschüssen in Basel ankamen. Dieses Ereignis stellte den Anschluss der Schweiz an die internationale Rheinschifffahrt her.

Der unermüdliche Gelpke, ein vehementer Verfechter der Nutzung des Rheins als Transportstrasse, gründete 1904 den Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein und zeichnete gleich selber die Pläne für den ersten Hafen in Basel, welcher von 1906 bis 1911 am untersten Ende des St. Johann-Rheinwegs gebaut wurde.

Doch dem Techniker war dies nicht genug. Wegen der bescheidenen Platzverhältnisse in Basel machte er sich auf die Suche nach einem weiteren Standort für einen Hafen und ward fündig: Entlang des Rheins, an der Grenze zwischen Birsefelden und Muttenz (Au), sei ein Gutachten Gelpkes, müsse eine zweite Hafenanlage gebaut werden. Die Idee blieb nicht

ungehört. Der Baselbieter Landrat beantragte 1918 die Kantonalbank mit dem Kauf des Landes, welches Gelpke in seinem Gutachten vorgeschlagen hatte.

Elf Jahre lang geschah wieder nichts. Erst als 1929 die Weltwirtschaftskrise auch dem Baselbiet zügig Tausende von Arbeitslosen bescherte, nahmen die involvierten Stellen die Idee des Hafens wieder auf. Die Verantwortlichen erkannten nämlich – wie auch in Basel-Stadt – dass der Bau von Umschlagsanlagen als Arbeitsbeschäftigungsprogramm gestaltet werden kann, um so die Entlassenen von der Strasse und den Arbeitsämtern wegzubekommen.

### Das Volk sagt ja

Am 6. Dezember 1936 war es schliesslich soweit. Der Bevölkerung von Baselland konnte das Projekt für den Hafenbau auf Birsefelder und Muttenzer-Gebiet vorgelegt werden. Mit 93 Prozent Ja-Stimmen befürworteten die Baselbieter das Vorhaben und der Hafen konnte am 19. März 1941 eröffnet werden. Bedenken aus Naturschutzgründen, welche damals schon gegen das Projekt angeführt wurden, fanden offenbar wenig Wiederhall in der Bevölkerung.

Bis Anfang der fünfziger Jahre wollte der erhoffte Boom auf dem Gelände aber nicht einsetzen. Die Umschlagsmengen kletterten in den ersten neun Jahren nur von 43 000 Tonnen auf 619 000 Tonnen. Als Grund dafür wird in der Broschüre «Strom und See» der teilweise noch ungebändigte Rhein genannt, der den Schiffen etliche Probleme aufgab, sowie extreme Dürreperioden in den Jahren 1947 und 1949, welche zu Niedrigwasser führten und so die Schifffahrt stark beeinträchtigten.

Wie überall in Europa begann nach 1950 die Wirtschaft auch in der Schweiz zu blühen – was sich im Hafen konkret auf die umgeschlagenen Frachtmengen auswirkte. 1955 wurde die Millionen-Tonnen-Grenze im Bergverkehr (Rotterdam-Basel) überschritten und – beinahe vernachlässigbar – rund 62 000 Tonnen im Talverkehr in Birsefelder/Au eingeladen. Von 1955 bis 1977, dem absoluten Rekordjahr in der Geschichte des Hafens, kletterte die Zahl auf über 5,5 Millionen Tonnen im Tal- und Bergverkehr. Seither hat sich die umgeschlagene Menge etwas tiefer eingependelt; jedoch ist sie je nach Weltlage grossen Schwankungen unterworfen.

Für manche Zeitgenossen und -genossinnen mag die Rheinschifffahrt nostalgische Züge haben. Doch Hans Peter Bichsel, Leiter der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft, verweist auf den hohen volkswirtschaftlichen Wert des Hafenbetriebes und wartet mit harten Zahlen auf: Rund vierzig Prozent des nationalen Treibstoffverbrauchs wird in den Baselbie-

## Gewappnet gegen Terror

-nis. Als am 17. Januar 1991 die ersten Angriffe der Alliierten auf den Irak erfolgten, gab Hans Peter Bichsel am darauffolgenden Tag seinen Leuten und den Firmen die Anweisung, erhöhte Wachsamkeit walten zu lassen. Im Klartext: Der ganze Hafen müsse über die Nacht beleuchtet sein. Angestellte der Firmen hätten tagaus tagein auf dem Gelände zu patrouillieren. Die Polizei wurde anvisiert, vermehrte Kontrollen im Hafengebiet durchzuführen. Bichsels Mitarbeiter machten sich daran, Abschrankungen, Stacheldrahtverhaue, und riesige Container bereitzustellen; um im Falle realer Terrorgefahr den Hafen hermetisch abriegeln zu können.

Die ganzen Abklärungen haben laut Bichsel ergeben, dass nach den vielen Jahren der Ruhe etliche Sicherungsmassnahmen nicht mehr so gut funktionierten. So sollen beispielsweise Tore über die Nacht offengeblieben sein, obwohl sie laut Weisungen eigentlich hätten verschlossen sein müssen.

ter Häfen gelöscht. Der jährliche Reingewinn durch den Betrieb in der Höhe von 4 Millionen Franken wandert in die Kasse des Kantons.

Die Rheinschifffahrt als «nostalgisch» zu bezeichnen, sei aber auch aus umweltschützerischen Gründen abzulehnen, erklärt Bichsel weiter. Kein Transport sei umweltfreundlicher als der auf dem Rhein. Im Verhältnis zur beförderten Fracht auf einem Schiff schneide der Transport per Lastwagen um ein Vielfaches negativer ab. Das Schiff benötige weniger Treibstoff und verschandle die Umwelt weniger, da es keine teuren Strassen benötige.

Gegen diese positive Einschätzung spricht allerdings eine Studie aus dem Jahre 1985. In ihr schreiben die Verfasser, dass auf dem Gebiet des Birsefelderhafens vermehrt Gewerbebetriebe angesiedelt werden sollten, die unabhängig von der Schifffahrt ihren Geschäften nachgehen könnten. Damit könne die einseitige Abhängigkeit von den Treibstoffen abgebaut werden, schreiben die Verfasser weiter, weil der Hafen so nicht mehr den starken Schwankungen auf dem politischen Weltparkett unterworfen wäre. Denn jedes Mal, wenn irgendwo auf der Welt der Streit um Öl die Politik bestimme, spürten dies die Rheinhäfen sofort. Die Richtigkeit dieser These beweist die Geschichte: Während der Suez-Krise 1956, 1973 als sich das Erdöl wegen des arabischen Boykotts gegen den Westen verknappte und in jüngster Vergangenheit, als sich am Golf die Irakis mit den Alliierten einen blutigen Krieg lieferten, sanken die Umschlagsmengen in den beiden Baselbieter Rheinhäfen massiv.

Massimo Agostinis

## «Wir sitzen auf einer Zeitbombe»

In einem kurzen Gespräch mit der NoZ erläutert der Leiter der Baselbieter Häfen, Hans Peter Bichsel, die Anstrengungen des Hafens im Umweltschutz sowie bestehende Schwächen.

*In ihrer Festbroschüre schreiben Sie, dass Umweltschutz und Sicherheit im Hafen in den letzten Jahren stark an Bedeutung zugenommen hätten. Heisst das, die nähere Nachbarschaft sass während Jahren auf einer Zeitbombe?*

**Bichsel:** In der Nähe einer solchen Anlage lebt man immer auf einer Zeitbombe. Jeden Moment könnte etwas passieren. Dadurch, dass wir das aber wissen, können wir geeignete Massnahmen treffen, um dieses Risiko so weit als möglich zu reduzieren. Das ist auch der Grund, weshalb in den letzten fünfzig Jahren nichts Grösseres geschehen ist. Zudem hat der Sandoz-Brand vieles ausgelöst. Beispielsweise forderten wir immer Stellen für einen Sicherheitsdienst. Lange Zeit wurde dies

auf die lange Bank geschoben. Nach dem Brand von Schweizerhalle aber wurden uns sofort zwei Stellen bewilligt. Im weiteren mussten wir eine Risikoanalyse für den Hafen erstellen. Es wurde festgestellt, dass rund 90 Prozent der Gefahrgüter in den Baselbieter Rheinhäfen gelagert sind und dass zum Teil noch erhebliche Mängel bestehen. Nachträglich muss ich sagen, dass wir Glück hatten, dass der Unfall bei Sandoz hier passierte. Dadurch wurden die massgebenden Stellen auf das hiesige Risikopotential aufmerksam.

*Welche Mängel sind im Hafen festgestellt worden?*

Zum Beispiel haben die Verfasser der Risikoanalyse festgestellt, dass Tanklager im Rheinhafen Au zu nahe aneinander liegen. Im Brandfall wäre es der Feuerwehr kaum möglich, dort zu löschen. Zweiter Schwachpunkt ist die ungenügende Wasserversorgung im Falle eines Brandfalles. Wir wussten dies zwar schon lange, haben aber nichts unternommen, um diesen Mangel zu

beheben, weil wir dachten, bei uns könnte nichts passieren.

*Sind schon Massnahmen ergriffen worden, um diese Gefahren zu vermindern?*

Als erstes haben wir genügend Wasserleitungen gebaut. Zudem werden in absehbarer Zeit sogenannte Monitore gebaut. Das sind Wasser- oder Schaumwerfer, die ferngesteuert werden, so dass die Feuerwehr überhaupt in die Nähe eines Brandherdes gelangen kann. Es ist auch geplant, dass Frühwarnsysteme installiert werden, die selber einen Brandherd erkennen und sofort mit Löschen beginnen.

*Die Umgebung beklagt sich immer über Benzinstank. Was wird dagegen unternommen?*

Bis ins Jahr 1994 müssen alle Tanklager mit einer Gaspandelanlage ausgestattet sein. Diese bewirken, dass die flüchtigen Dämpfe nur noch in ganz geringen Mengen entweichen können. Dadurch sollten die Emissionen aus dem Hafen massiv reduziert werden können.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# NORDSCHWEIZ

## Basler Volksblatt

Verlag Redaktion: Druckerel Cratander AG, 4001 Basel Petersgasse 34, Tel. (061) 25 81 66

Redaktion Laufental-Schwarzbubenland, 4242 Laufen Hauptstrasse 5, Tel. (061) 89 51 71

TAGESZEITUNG FÜR DIE REGION BASEL, DAS LAUFENTAL UND DAS SCHWARZBUBENLAND



**Gasthof Engel Mariastein**  
75 23 75  
Montag-Samstag

### Massive Reduktion der Strafregistereinträge

spk. Die Zahl der Eintragungen in die kantonalen Strafregister und ins Zentralstrafregister soll reduziert werden. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) hat gestern eine Reihe entsprechender Vorschläge bis Ende Juni in die Vernehmlassung gegeben. Betroffen von den Änderungen sind die Verordnung zum Strafregister, zur Verkehrszulassung und zu den Ordnungsbussen.

Bei der Revision der Strafregisterverordnung ist vorgesehen, Übertretungen nicht mehr ins Zentralstrafregister einzutragen. Sie machten bisher jährlich rund 12% der insgesamt 70 Neueintragen aus. Nicht befreit werden durch die beantragten Änderungen die Bestimmungen über die Eintragung von Verbrechen und Vergehen. Zudem sollen die Bestimmungen über die vollständige Entfernung der Einträge aus den Registern weiter gefasst und die Fristen wesentlich verkürzt werden.

Neu sollen beispielsweise Bussen und bedingte Freiheitsstrafen bis zu drei Monaten künftig fünf Jahre, solche zwischen drei und 18 Monaten zehn Jahre nach Ablauf der Probezeit aus den Registern entfernt werden. Da die Probezeit in der Regel ein bis zwei Jahre dauert, könnten künftig rund 13% Einträge von Bussen nach sechs bis sieben Jahren statt heute erst nach 15 Jahren endgültig entfernt werden.

Auch auf dem Gebiet des Strassenverkehrs ist eine Reihe von Änderungen vorgesehen. So sollen die kantonalen Strafkontrollen, in denen bisher Bussen von 80 bis 500 Franken wegen Verkehrsübertretungen registriert wurden, aufgehoben werden. Mit diesem Verzicht kann eine erhebliche Reduktion der Eintragungen erzielt werden. Neu sollen nur mehr Widerhandlungen registriert werden, die zu einer Administrativmassnahme geführt haben.

### US-Gespräche: Einig mit Moskau, nicht mit Paris Frankreich setzt auf die PLO

Weitgehende Übereinstimmung mit Moskau, aber Meinungsverschiedenheiten mit der französischen Regierung haben gestern die amerikanischen Bemühungen um eine Friedensregelung im Nahen Osten gekennzeichnet.

ap. US-Präsident George Bush sagte am Donnerstagabend nach seinem Gespräch mit dem französischen Staatspräsidenten François Mitterrand auf der Karibikinsel Martinique, man habe sich nicht auf einen Weg, eine gemeinsame Annäherung bei der Lösung des israelisch-palästinensischen Problems einigen können. In Moskau, wo US-Aussenminister James Baker am Donnerstag und gestern mit seinem Kollegen Alexander Bessmertnych

sprach, hiess es dagegen, man sei sich grundsätzlich einig.

Bush sagte auf einer Pressekonferenz in Trois-Ilets auf Martinique, er halte die Forderung nach einem Staat Palästina nicht für eine Antwort auf die dem arabisch-israelischen Streit zugrunde liegenden Fragen. Die Nachkriegsdiplomatie müsse sich aber der «Heimatlandfrage» zuwenden, fügte er hinzu. Mitterrand erklärte, es sei gefährlich, einem Volk «jegliche Form von Identität» zu verweigern.

Seine Erklärung wurde von der PLO mit Genugtuung aufgenommen.

In Moskau erklärte der sowjetische Aussenminister Alexander Bessmertnych, seine zweiseitige Unterredung mit Baker sei zu 90 Prozent der Lage im Nahen Osten gewidmet gewesen. Beide Seiten hätten in erster Linie den Wunsch, ein Sicherheitssystem im Nahen Osten zu schaffen, das stabil genug sei, um Konflikte wie den zwischen Irak und Kuwait in Zukunft zu verhindern. Ein solches Sicherheitssystem dürfe aber nicht den Eindruck erwecken, dass es gegen jemanden gerichtet sei. «Es sollte offensichtlich für alle Staaten der Region», sagte Bessmertnych.



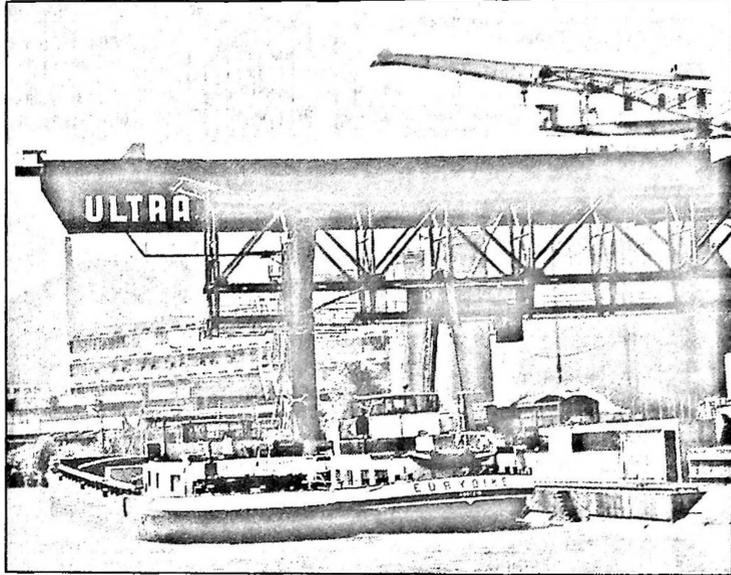
Beim Gespräch im Freien: George Bush (links) und François Mitterrand.

In Moskau erklärte der sowjetische Aussenminister Alexander Bessmertnych, seine zweiseitige Unterredung mit Baker sei zu 90 Prozent der Lage im Nahen Osten gewidmet gewesen. Beide Seiten hätten in erster Linie den Wunsch, ein Sicherheitssystem im Nahen Osten zu schaffen, das stabil genug sei, um Konflikte wie den zwischen Irak und Kuwait in Zukunft zu verhindern. Ein solches Sicherheitssystem dürfe aber nicht den Eindruck erwecken, dass es gegen jemanden gerichtet sei. «Es sollte offensichtlich für alle Staaten der Region», sagte Bessmertnych.

#### Baker bei Gorbatschow

Gorbatschow sagte gestern vor dem Gespräch mit Baker, er hoffe, dass die Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Abrüstungsvertrags während des Besuchs des US-Aussenministers gelöst werden können. Es solle auch über einen neuen Termin für das verschobene Gipfeltreffen mit Präsident George Bush gesprochen werden. Gorbatschow machte klar, dass der irakische Präsident Saddam Hussein in seinem Kampf gegen die verschiedenen Widerstandsgruppen in Irak nicht auf Unterstützung aus der UdSSR zählen könne.

Seite 15



Schwergut-Umladeanlage im Auhafen.

(Bild: zvg.)

### Seit 1941 Anschluss an die Rheinschifffahrt

## 50 Jahre Baselbieter Häfen

Birsfelden/Au. -nis. Am 19. März 1941 legte die MS «Express 105» von Deutschland kommend als erstes Schiff im neugebauten Rheinhafen Birsfelden/Au an. Damit fand das Baselbiet Anschluss an die internationale Rheinschifffahrt. Am kommenden Montag findet aus diesem Anlass in Muttens ein Kongress über Transport- und Lagerisiken bei der Schifffahrt statt.

Heute belegen die Rheinhäfen des Kantons Baselland eine Gesamtfläche von 850 Quadratemern. Der grösste Teil wird durch die riesigen Tanks beansprucht, welche für die Landesversorgung mit Treibstoff sehr wichtig

sind. Rund vierzig Prozent aller in der Schweiz verbrauchten flüssigen Brennstoffe werden hier gelöscht.

Durch die enormen Lagerkapazitäten auf dem Areal besteht auch ein beträchtliches Risikopotential. Wie Hans Peter Bichsel, Leiter der Baselbieter Rheinhäfen, erklärt, stammen rund 90 Prozent der Gefahrenquellen im Baselbiet aus der Lagerung von gefährlichen Gütern in der Rheinhäfen.

Damit das bestehende Risiko für Mensch und Umwelt nicht ins Unermessliche steigt, sollen in naher Zukunft die entdeckten Mängel behoben werden.

Seite 3

### Kampf gegen Geldwäscherei

spk. Im Kampf gegen die Geldwäscherei soll die Zugehörigkeit zu kriminellen Organisationen strafbar, der Einzug krimineller Gelder erleichtert, eine strafrechtliche Verantwortung der Unternehmen verankert und ein Melderecht der Financiers eingeführt werden. Das Departement Koller hat die entsprechenden Vorschläge bis Ende Juni in die Vernehmlassung gegeben.

Der Vorsteher des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD), Bundesrat Arnold Koller, ist überzeugt, dass mit den beantragten ergänzenden Massnahmen zur Geldwäschereireinorm, die am 1. April 1990 in Kraft gesetzt wurde, das Abwehrdispositiv gegen das organisierte Verbrechen in der Schweiz erheblich verstärkt werden kann. Konkret sehen diese Massnahmen die Schaffung eines Straftatbestands der kriminellen Organisationen, eine erhebliche Vereinfachung der Bedingungen zum Einzug krimineller Gelder, die Einführung einer strafrechtlichen Verantwortung von Unternehmen und ein Melderecht für Financiers beim Verdacht auf unsaubere Gelder vor.

Seite 13

## Die ständige Bewegung ist auch nicht alles

Von Klaus Kocher

Die Schweiz war einmal ein Land der Hirten, dann ein Land von Soldnern, von Präzisionsmechanikern und Uhren, ein Land der Bankgeheimnisse. Sie wird bald einmal ein Land der Löcher sein. Löcher nicht im Käse, nein, sondern in den Bergen. Der Nationalrat hat diese Woche einem Jahrhundertbauwerk zugestimmt mit einer zweifachen «Alpenröhre». Die Schweiz habe, so erklärte ein Parlamentarier, ihre «Pflicht als Transitland» zu erfüllen. Die neue Alpen-transversale mit dem Kürzel Neat ist nach verbreiteter Auffassung zu unserer Trumpfkarte geworden. So weit also sind wir gesunken: Wir stellen unser karges enges Land mit den gescheiterten Leuten in den Dienst der Durchreise.

Möglich, dass später einmal die Schulkinder in England über die Schweiz lernen, dass sie die schnellste Verbindungsstrecke zwischen Nord und Süd ist. Das wär's dann wohl. Die Europäische Gemeinschaft hat ja in der Tat ausgerechnet, dass das Transportvolumen an Gütern und Menschen bis zum Jahre 2000 sich verdoppeln werde. Die Vorstellung allein

übersteigt unsere Kräfte; Europa wird zum Kontinent der Schieber und Reisenden. Täglich werden Güter in gigantischem Umfang zwischen Dänemark und Italien, zwischen England und Spanien herumgeschoben. Warum denn? Produzieren wir mehr? Essen wir mehr? Nein, der Grund liegt darin, dass die Handelsgrenzen oder Landesgrenzen im künftigen Europa fehlen. Die einzige Grenze, die den gigantischen Transporten dann noch die Stirne bieten könnte, ist die Transportgrenze, ist der Engpass, allenfalls eine Kostenrechnung in diesem Zusammenhang. Deshalb bauen wir also in der Schweiz mit staatlichen Geldern goldene Brücken. Dereinst werden die Güter im freien Warenfluss pausenlos quer durch den Kontinent rollen auf der Suche nach dem passenden Markt.

Es ist also billiger, die Güter herumschieben, als sie dezentral zu produzieren oder in grösseren Mengen zu lagern. Das ist aber nur billiger, weil die Infrastrukturen von der Allgemeinheit getragen und nebenbei auch noch erduldet werden.

Es ist vermessend, im Zusammenhang mit den Alpentransversalen von einem historischen Entscheid zu spre-

chen. Jedenfalls nicht in einem positiven Zusammenhang. Die Schweiz steht lediglich an einem Punkt, an dem sie sich aus Angst vor einer Strassenlawine für eine Bahnlawine entschieden hat. Die Frage, ob die Lawinen sinnvoll sind und für die Zukunft dauerhaft, wurde gar nicht gestellt.

Transport ist nicht billig. Billig wird er nur, wenn der Staat Vorleistungen erbringt, die über das minimale Mass hinausgehen, und er es den Volkswirtschaften dadurch ermöglicht, kontinental zu denken und zu produzieren, nicht aber kontinental zu zahlen. Gerade mit der Europäischen Gemeinschaft kommt eine neue Situation auf uns zu.

Warum geben wir denn nicht ein Plädoyer für die uns wohlbekannte Kleinräumigkeit ab? Ein grenzenloses Europa hat nämlich nichts mit geballter Produktion und langen, billigen Transportwegen zu tun. Nicht gezwungenermassen jedenfalls. Die einseitige Ausrichtung eines Landes oder einer Region auf bestimmte Produkte ist wie die Monokultur beim Bauern: Ein einziger Schädling kann ganze Felder und Landstriche vernichten.

Vielfalt erhöht die Sicherheit. Auch im Bereich der Wirtschaft.

Aber reden wir nicht nur von den Gütern. Reden wir auch von den Menschen. Die Verbilligung und Verbesserung der Transportleistungen, vor allem im Namen des Umweltschutzes erfunden, bedeutet nicht nur verstärkte Sorge zur Umwelt, sie bedeutet auch, dass wir schon für sehr banale und nicht durchdachte Anliegen solche Transportleistungen in Anspruch nehmen. Deshalb ist es zwar wichtig, dass die umweltfreundlichere Transportart im Pendlerverkehr beispielsweise immer günstiger ist als andere. Aber wenn gleichzeitig die Transportkapazitäten dauernd wachsen, wird nur der rastlosen Bewegung Vorschub geleistet. Und der Konkurrenzkampf um Bequemlichkeit und billigeren Preis wird härter.

Wir werden mit Transportfragen aller Art noch unsere Sorgen haben. Wenn wir diese Sorgen durch Steigerung von, wenn's gut geht, umweltfreundlichen Kapazitäten glauben lösen zu können, dann sollten wir auch einmal stehenbleiben und nachdenken. Denn wer denkt, bewegt sich, obwohl er stehenbleibt.

Inhalt	
Aktuell	3
Basel-Stadt	5
Baselland	6/7
Laufental/	
Schwarzbubenland	8
Seite	
der Kirchen	9
Gottesdienste	10/11
Wissenschaft	12
Inland	13
Ausland	15
Börse	16
Wirtschaft	17
Sport	19
Regionalsport	21
Letzte Seite	24

Kino/Theater/Bestattungen	2
Fernseh- und Radioprogramme	22/23

### Baselland

**Null Bock**  
Baselbieter Regierungskandidaten versuchten am Samstag im Gymnasium Oberwil Kontakt mit Jungwählerinnen und Jungwählern aufzunehmen - weitgehend erfolglos. Die Schüler zeigten sich schlecht informiert und wenig interessiert, und den Politikern fehlte die richtige Sprache, um ihre Anliegen der Jugend verständlich zu machen. Seite 7

### Seite der Kirchen

**Rosenkränze**  
Rund 1500 Rosenkränze hat eine Prattler Sammlerin in den letzten 20 Jahren zusammengetragen. Eine Auswahl dieser volkstümlich und religionsgeschichtlich bedeutenden Kleinode, die sich zum Teil ins 17. oder gar ins 16. Jahrhundert datieren lassen, ist jetzt in Pratteln im Museum im Bürgerhaus zu sehen. Die Ausstellung dauert bis zum 7. April. Seite 9

### Wissenschaft

**Krebsforschung**  
Gegen bösartige Geschwülste werden noch immer die drei klassischen Methoden angewandt: Chirurgie, Bestrahlung, Chemo-Therapie. Bis man das Übel an der Wurzel anpacken kann, wird noch einige Zeit vergehen. Bei der Chemo-Therapie treten Nebenwirkungen auf, die den Patienten schwer belasten und bisweilen einen Unterbruch der Behandlung erfordern. Seite 12

### Sport

**Wiederaufstieg?**  
Im Kampf um den Wiederaufstieg in die NLA bestreitet der FC Basel am Sonntag sein vielleicht wichtigstes Heimspiel gegen den FC St. Gallen (14.30 Uhr, Stadion St. Jakob). Der FC Basel braucht zumindest einen Teilerfolg, obwohl er gegen die St. Galler als Aussenseiter antritt. Old Boys, bisher noch ohne Punkte, tritt beim FC Schaffhausen an. Seite 11

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Vom Einmann-Betrieb zur Holding-Gesellschaft: 50 Jahre Jauslin-Facharbeit

-on. - An diesem Wochenende feiern die über 200 Mitarbeiter der Jauslin Holding AG das Jubiläum «50 Jahre Jauslin-Facharbeit». Die Ursprünge dieser blühenden Firmengruppe reicht allerdings viel weiter zurück. Im Jahre 1896 eröffnete Adolf Häusermann, der Grossvater des heutigen Firmenleiters Kurt Jauslin-Maurer, an der Hauptstrasse in Muttenz ein Spenglereigeschäft, in welches in den Zwanziger Jahren der zukünftige Schwiegersohn Hans Jauslin eintrat. Adolf Häusermann war im damaligen 200-Seelen-Bauernhof als Dorfspengler bekannt. Wenn hie und da ein grösserer Auftrag zu erledigen war, beispielsweise Holzfässer mit Zinkblech auskleiden, musste die ganze Familie mithelfen. Nach dem Tod des Schwiegervaters führte Hans Jauslin zunächst das Geschäft weiter, machte sich dann aber 1941 aus familiären Gründen selbstständig und gründete mitten im zweiten Weltkrieg unter dem Namen Hans Jauslin einen eigenen Spenglerei-Betrieb. Es war dies eine schwierige Zeit, denn neben den durch den Aktivdienst bedingten Abwesenheit des Handwerkers bereitete die Materialbeschaffung einige Sorgen. Die Beschaffung von Kupfer beispielsweise erforderte eine Bewilligung aus Bern. Während über zehn Jahren führte Hans Jauslin seine Firma als reinen Spenglerei-Betrieb durch Höhen und Tiefen.

### Jauslin + Sohn

Im Jahre 1952, nach Abschluss seiner Doppellehre als Spengler/Sanitärinstallateur, begann Kurt Jauslin im väterlichen Betrieb mit sanitären Installationen. Dieser Betriebszweig weitete sich anfangs der Sechzigerjahre stark aus, nachdem Kurt Jauslin die Sanitär-Meisterprüfung absolviert hatte. Inzwischen wurde der Stammbetrieb als Kollektivfirma unter dem Namen Jauslin + Sohn weitergeführt. 1967 übernahm Kurt die Nachfolge seines Vaters. Im selben Jahr entstand als erste Schwesterfirma die Sanfa AG in Kaisten. Ende der Sechzigerjahre begann die Spenglerabteilung als erste in der Region Kunststoffdächer zu verlegen. Um der immer stärker werdenden Nachfrage

nach dieser Dienstleistung gerecht zu werden, wurde im Jahre 1973 die Jauslin Flachdach AG in Muttenz gegründet. Es folgten weitere Jauslin-Betriebe in fast allen Regionen der Schweiz, vorwiegend in den Bereichen Kunststoffbedachungen und Spenglerei. Die Einzelfirma Jauslin + Sohn wurde 1974 in die Jauslin + Sohn AG umgewandelt.

### Jauslin Holding AG

Die Jauslin Holding AG ist die Dachorganisation, welche die einzelnen Firmen in technischer, fachwissenschaftlicher und finanzieller Hinsicht berät und sie unterstützt, die Unternehmensziele zu erreichen. Zur Firmengruppe der Jauslin Holding AG mit Kurt Jauslin als Verwaltungsratspräsident an der Spitze, gehören heute zehn Unternehmen:



Sanfa AG Kaisten AG: Kunststoffbedachungen, Spenglerei.  
Jauslin Etanchéité SA Le Mont-sur-Lausanne: Kunststoffbedachungen, Spenglerei.  
Kreiner AG Zürich: Spenglerei.  
H.R. Suter AG Basel: Spenglerei, Sanitäre Anlagen.  
Pilatus Flachdach AG, Sarnen (30%-Beteiligung): Kunststoffbedachungen, Spenglerei.  
Die Firmengruppe beschäftigt heute über 200 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen konsolidierten Jahresumsatz um 40 Millionen Franken.

### Betriebsklima

Den Erfolg eines Unternehmens bestimmen letztlich - unabhängig von der jeweiligen Konjunkturlage - drei Faktoren: Eine kompetente, verantwortungsbewusste Geschäftsleitung, zufriedene und treue Kunden, sowie qualifiziertes und motiviertes Personal. Kurt Jauslin bemüht sich, ein guter Arbeitgeber zu sein. Entsprechend seiner Weltanschauung führt er seine Unternehmensgruppe nach dem Motto «Leben und leben lassen». Hierzu zählt ein gutes Betriebsklima durch Förderung der Teamarbeit. Jauslin+Sohn führte bereits 1956 die 5-Tage-Woche ein, anfangs der sechziger Jahre folgten die firmeneigene Pensionskasse und eine Erfolgsbeteiligung. Personalausflüge und andere Anlässe sorgen für den nötigen «Kitt» innerhalb der Belegschaft. Mit berechtigtem Stolz weist Kurt Jauslin darauf hin, dass 90 Prozent seiner Spengler im eigenen Betrieb ausgebildet wurden. Die selbe Betriebstreue ist auch bei den Kadermitarbeitern festzustellen, was Gewähr bietet für Kontinuität in der Geschäftspolitik. Als Mitglied der Geschäftsleitung verfolgt Sohn Bernhard die selben Zielsetzungen wie sein Vater. Besondere Aufmerksamkeit wird der Lehrlingsausbildung geschenkt. In nicht weniger als fünf Berufen wird qualifizierter Berufsnachwuchs herangebildet, und nicht selten klassieren sich Jauslin-Stifte bei den Lehrabschlussprüfungen «im Rang» - für handwerkliche Berufe keine Selbstverständlichkeit. Ebenso sorgfältig werden die Mitarbeiter im Fassaden- und Flachdachbau angeleitet - in Tätigkeiten also, die keine vom Biga anerkannten Berufe sind.

### Mit Optimismus in die Zukunft

Kurt Jauslin ist überzeugt, dass die Entwicklung in Europa die Nachfrage nach Bauleistungen steigern wird. Er verfolgt denn auch aufmerksam die sich anbahnende Entwicklung in der EG, der er relativ gelassen entgegen sieht. Jauslin+Sohn war schon im Ausland tätig: in Uganda, Irak, Saudiarabien, Nordafrika, aber auch in Berlin und Amsterdam. Das Unternehmen wäre jederzeit in der Lage, im europäischen Raum tätig zu werden, wobei auch eine Zusammenarbeit mit deutschen oder französischen Partnern denkbar wäre. Allerdings wird nach den Vorstellungen des Firmenchefs der Anteil der Auslandsaufträge nie mehr als 15-20% des Umsatzes betragen.



Ein Bild aus dem Familienalbum: Vater Hans Jauslin mit seinem damals elf Jahre alten Sohn Kurt.

### Veranstaltungen im Jubiläumsjahr

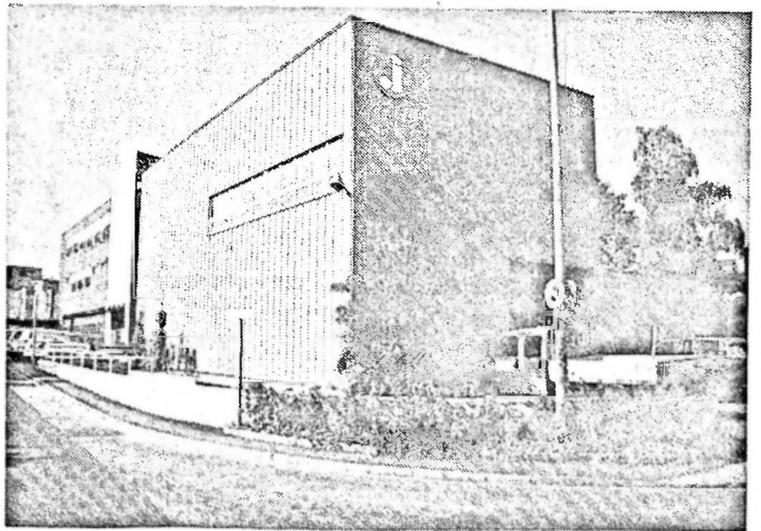
Im Jubiläumsjahr 1991 werden die folgenden Veranstaltungen durchgeführt: Freitag, 20. September 1991, Festakt im Kongresszentrum Mittenza Muttenz. Vortrag von Dr. W. Wittmann, Universitätsprofessor an der Uni Freiburg, zum Thema: «Die Schweiz vor der europäischen Herausforderung». Zu diesem Anlass sind Kunden, Architekten, Vertreter öffentlicher Ämter usw. eingeladen. Samstag, 21. September 1991, 13.30 Uhr, Zirkus-Sondervorstellung des Cir-

cus Valentino an der Schulstrasse in Muttenz vis à vis Jauslin + Sohn AG. Der Eintritt in den Circus Valentino ist gratis. Für jedes Kind steht eine Überraschung bereit. Billette können so lange Vorrat im Sanitär Laden bezogen werden.

Samstag, 21. September 1991, 18.00 Uhr, Zirkus-Galaabend im Circus Valentino. Geschlossene Sondervorstellung für alle Angestellten der Jauslin-Unternehmen in Begleitung. Geboten wird Circus-Unterhaltung mit festlichem Nachtessen und anschliessendem Tanz.



Anstelle des kleinen Ausstellungsraumes entstand der geräumige Sanitär Laden.



Der Sitz der Abteilungen Flachdach und Fassadenbau am Herrenmattweg.



Das Domizil der Jauslin+Sohn an der Schulstrasse - einst und jetzt.



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## 25 Jahre Genossenschaft für Betriebs- und Werkschutz

-fl- Bestimmt ist nicht allen Bewohnern von Muttentz bekannt, dass die Firmen rund um den Basler Rheinhafen im Gebiet von Muttentz und Birsfelden eine eigene Betriebsschutz-Feuerwehr unterhalten. Ihre Aufgaben bestehen in einem gemeinsamen Werkschutz zur Verhütung und ersten Bekämpfung von Feuerausbrüchen und Explosionen während der Arbeitszeit, aber auch durch einen Überwachungs- und Alarmdienst ausserhalb der Arbeitszeit. Die Firmen errichten und unterhalten die erforderlichen und behördlich vorgeschriebenen Betriebsschutzbauten, -Anlagen und -Einrichtungen für den Zivilschutz, sowie die gemeinsame Beschaffung und den Unterhalt der zur Erfüllung der Aufgaben erforderlichen Ausrüstungen und Gerätschaften.

Die Mitglieder setzen sich aus öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Verwaltungen und natürlichen oder juristischen Personen oder Handelsgesellschaften zusammen.

Das 25-jährige Bestehen dieser Vereinigung konnte am letzten Mittwoch, 8. Juni im Mittenza gefeiert werden. Der Präsident der Genossenschaft, R. Camenzind, begrüßte die zahlreich erschienenen Gäste und bedauerte es, dass der erste Präsident, Herr Willi Loeliger, sowie Herr Regierungsrat Werner Spitteler verhindert waren, an der Versammlung teilzunehmen. Die Gemeinde Muttentz wurde durch Herrn Gemeinderat Karl Bischoff vertreten, dem für die Fr. 30000.- als Beitrag der Gemeinde Muttentz zur Anschaffung eines Ersteinsatz-Fahrzeuges, herzlich gedankt wurde.

Der Präsident R. Camenzind zeigte anschliessend einen Querschnitt über die Entwicklung der Genossenschaft seit der Gründung im Jahre 1963 und stellte

mit Befriedigung fest, dass in dieser Zeit wohl kleine Unfälle, jedoch keine gravierenden Ereignisse passiert seien. Diese Entwicklung können jedoch nicht nur als purer Glücksfall gewertet werden. Sie sei vielmehr auf das Engagement der Feuerwehrleute zurückzuführen, für welches der Präsident Worte des Dankes aussprach.

Einer, der von Anfang an dabei war und somit sein 25jähriges Dienstjubiläum feiern durfte, ist Kdt Durrer. Er nahm sowohl den Dank des Präsidenten als auch das ihm überreichte Kuvert entgegen, gab aber auch gleichzeitig seinen Austritt aus der Betriebsfeuerwehr bekannt. Sein Nachfolger wird Oblt. Bardet (Firma Shell) sein.

Herr R. Camenzind dankte auch den Feuerwehren Muttentz und Birsfelden und betonte nochmals, dass ein solcher Betriebs- und Werkschutz in der Schweiz einmalig sei. Er rief die Vertreter der beteiligten Firmen auf, dafür besorgt zu sein, dass ihre Männer zur regelmässigen Teilnahme an den Übungen angehalten werden sollen. Ohne stetes Üben sei ein maximaler Einsatz nicht möglich.

In einem Schlusswort unseres Gemeinderates Karl Bischoff gab dieser seiner Freude Ausdruck, dass die Genossenschaft den Weg ins Mittenza gefunden habe, nachdem die Generalversammlung sonst immer im «Waldhaus» stattgefunden habe. Mit warmen Worten lobte er «sein» Muttentz, als Stadt, Dorf und Gemeinde.

Nach der speditiven Erledigung aller Geschäfte, die dank der stillschweigenden Zustimmung zu allen Traktanden möglich war, konnte man nach einer guten Stunde zum gemütlichen Teil der Generalversammlung übergehen.

WA 17.6.88

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Saline Schweitzerhalle

Fr. Cent

1854

Sept. 24	3 von Guss (Klob 2 Pfeifen mit überfüllt mit 18 Pfeifen)	10	—
May 17	5 Pfeifen in (Klob) und 2 in Gusspfeifen	2	80.
26	2 Pfeifen in Gusspfeifen	1	10.
April 7	2 Pfeifen mit überfüllt mit 5 Pfeifen	10	—
May 7	2 Pfeifen (Klob) für die Pfeifen.	24.	—
	1 Gusspfeife mit 1 Pfeife mit 1 Pfeife mit 1 Pfeife bezahlt am 14 <sup>ten</sup> Juni. 1854.	10	—
Aug 16	ein Stück	1	50
Sept 25	2 Guss und 4 Pfeifen Gusspfeife	3	—
Nov 18	6 Pfeifen in Pfeifen Gusspfeife	2	50.
Sept 21	3 Pfeifen Gusspfeife	1	30
May 12	2 Pfeifen für Guss	4	30.
	5 Pfeifen in Gusspfeifen	3	50.
	1 Pfeife in Pfeifen Gusspfeife	—	40.
25	4 Pfeifen in Pfeifen Gusspfeife	1	60
April 8	1 Pfeifen Gusspfeife 2 in Gusspfeife	1	80
20	1 Pfeife ohne Pfeife	4	30
27	1 Pfeife mit Pfeife	7	30
May 9	1 Pfeife	3	—
14	ein Pfeife mit Pfeife überfüllt	6	70.
	2 Pfeifen mit 2 Gusspfeife	13	—
		1	30.
Guss Guss in der Saline			
Aug 24	ein Stück in die Pfeife	5	50
29	2 Pfeifen mit überfüllt mit überfüllt	13	—
1854	4 Pfeife mit überfüllt bezahlt.	1	80.
Nov 13	2 Land in Guss Saline Pfeifen Gusspfeife.	4	50
Jan 16	4 Pfeife mit überfüllt mit die Pfeife in Gusspfeife	3	—
28	ein Stück in die Pfeife	2	50
Juli 2	3 Pfeife 2 Gusspfeife	2	60.
27	6 Pfeife mit 2 Gusspfeife	3	80.
Oct 18	5 Pfeife Gusspfeife bezahlt.	2	17

# Saline Schweitzerhalle

Fr Cent

1854

Sept. 21	1000 Pfund 2 Pfund und 2 Pfund	10	—
Nov. 17	5 Pfund im (Kupfer) und 2 im Gießpfand	2	80.
26	2 Pfund im Gießpfand	1	10.
April 7	2 Pfund und 2 Pfund und 5 Pfund	10	—
May 7	und 2 Pfund (Brenn) für die Qualität.	24.	—
	1 Gießpfand (Brenn) und 1 Pfund in der alt. Gießpfand	10	—
	bezahlt am 17ten Juni 1854.		
Aug. 16	ein Pfund	1	50
Sept 25	2 Gießpfand und 4 Kupferpfand	3	—
Nov. 18	6 Pfund im Kupferpfand	2	50.
Sept 21	3 Kupferpfand	1	30
May 12	2 Pfund für Gieß	4	30.
	5 Pfund im Gießpfand	3	50
	1 Pfund im Kupferpfand	—	40.
25	4 Pfund im Kupferpfand	1	60
April 8	1 Kupferpfand 2 im Gießpfand	1	80
20	1 Kupferpfand ohne Pfund	4	30
27	1 Kupferpfand mit Pfund	7	30.
May 9	1 Gießpfand	3	—
14	ein Kupferpfand mit dem Pfund überpfand	6	70.
	2 Pfund und 2 Gießpfand	13	—
		1	30.
	Zurück in der Saline		
Aug. 24	ein Pfund in die Pfund	5	50
29	2 Pfund und 2 Pfund und 2 Pfund	13	—
1854	4 Pfund mit 2 Pfund	1	80.
Nov. 13	2 Pfund in Gießpfand	4	50
	Saline Gießpfand.		
Jan. 16.	4 Pfund und 2 Pfund und die Pfund im Kupferpfand	3	—
28	ein Pfund in die Kupferpfand	2	50
Juli 2	3 Kupferpfand 2 Gießpfand	2	60.
27	6 Kupferpfand und 2 Gießpfand	3	80.
Oct. 18	5 Kupferpfand	2	17
	bezahlt.		

# Saline Schweizerhalle Fr. Cent

1854

Sept. 24	dem Herrn Klob 2 Pfosten und überaufgelegt 1 Pfosten	10	—
Nov. 17	5 Stück im Auflass und 2 im Gießauflass	2	80.
26	2 Stück im Gießauflass	1	60.
Dez. 7	2 Pfosten und überaufgelegt und 5 Pfosten	10	—
Jan. 7	und 2 Rinderges (Bauer) für die Quader.	24	—
	1 Gulle... besetzt am 17. Juni 1854.	10	—
Aug. 16	ein Stück	1	50
Sept. 25	2 Gieße und 4 Auflassauflass	3	—
Nov. 18	6 Stück im Auflassauflass	2	50.
Feb. 21	3 Auflassauflass	1	50
May 12	2 Harnel für Gieße	4	30.
	5 Stück im Gießauflass	3	50.
	1 Stück im Auflassauflass	—	40.
25	4 Stück im Auflassauflass	1	60
Apr. 28	1 Auflassauflass 2 im Gießauflass	1	80
20	1 Auflassauflass ohne Hut	4	30
27	1 Auflassauflass mit Hut	7	30
May 9	1 Gießauflass	3	—
14	ein Auflassauflass mit Hut überaufgelegt	6	70.
	2 Abwasser mit 2 Gießauflass	13	—
		1	30.
Zurück Glaube in der Saline			
Aug. 24	ein Stück an die Pfosten	5	50
29	2 Pfosten und überaufgelegt und überaufgelegt	13	—
1854	4 Hut überaufgelegt	1	80.
Nov. 13	2 Stück im Gieße Zulimn Frey mit Gießauflass.	4	50
June 16	4 Hut überaufgelegt und die Gieße eingalupft	3	—
28	ein Hut an die Auflassauflass	2	50
July 2	3 Auflass 2 Gießauflass	2	60.
27	6 Auflass und 2 Gießauflass	3	80.
Oct. 18	5 Auflassauflass besetzt.	2	19

# Saline Schweitzerhallen

fr. Cent

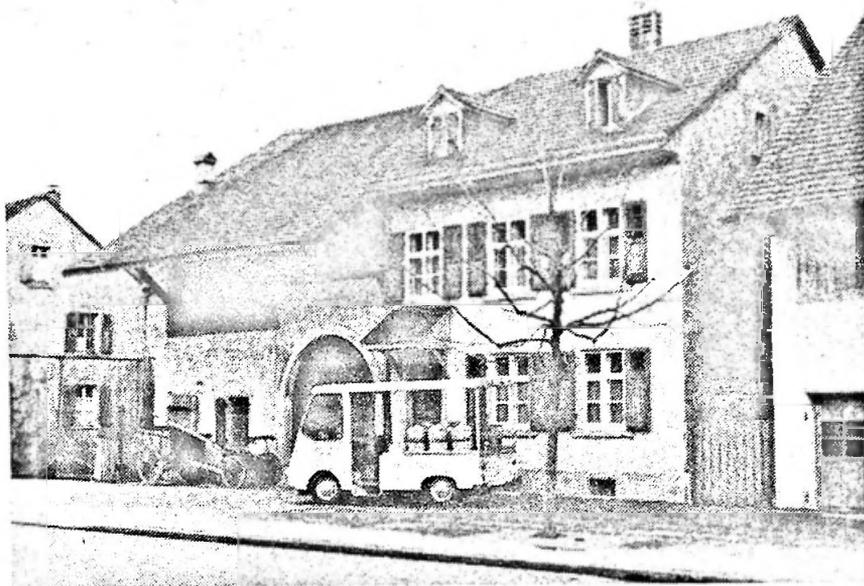
1854

Sept. 21	1 aus Glas (Korb 2 Pfeifen mit überfahlg 2 Pfeifen)	10	—
Sept 17	5 Pfeifen im Korb und 2 im Gänsepfahle	2	80.
26	2 Pfeifen im Gänsepfahle	1	10.
Okto 7	2 Pfeifen mit überfahlg und 5 Pfeifen	10	—
May 7	aus 2 Pfeifen (Korb) für die Pfeifen.	24.	—
	1 Pfeifen (Korb) und 1 Pfeifen in der alt. Pfeifen (Korb)	10	—
	bezahlt am 17 <sup>ten</sup> Juni. 1854.		
Aug 16	aus Pfingst	1	50
Sept 25	2 Pfeifen und 1 Pfeifen Gänsepfahle	3	—
Okto 18	6 Pfeifen im Korb Gänsepfahle	2	50.
Sept 21	3 Pfeifen Gänsepfahle	1	30
May 12	2 Pfeifen für Korb	4	30.
	5 Pfeifen im Gänsepfahle	3	50.
	1 Pfeifen im Korb Gänsepfahle	—	40.
25	4 Pfeifen im Korb Gänsepfahle	1	100
Aug 5	1 Pfeifen Gänsepfahle 2 im Gänsepfahle	1	80
20	1 Pfeifen (Korb) für Korb	4	30
27	1 Pfeifen (Korb) mit Korb	7	30
May 9	1 Pfeifen	3	—
14	im Pfeifen (Korb) mit dem Korb überfahlg	6	70.
	2 Pfeifen mit 2 Pfeifen Gänsepfahle	13	—
		1	30.
<p>aus Glas in der Saline</p> <p>aus Korb in der Saline</p>			
Aug 24	aus Korb in der Saline	5	50
19	2 Pfeifen mit überfahlg und überfahlg	13	—
1854	4 Pfeifen mit überfahlg	1	80.
Nov 13	2 Pfeifen (Korb) bezahl.	4	50
<p>Saline Freymuthshallen.</p>			
Jan 16.	4 Pfeifen mit überfahlg und die Pfeifen im Korb	3	—
28	aus Korb in der Saline	2	50
Juli 2	3 Pfeifen 2 im Gänsepfahle	2	60.
27	6 Pfeifen mit 2 Pfeifen Gänsepfahle	3	80.
Oct 18	5 Pfeifen Gänsepfahle	2	19

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Vom Bauerndorf zur städtischen Gemeinde



-on. – Vor etwa zwanzig Jahren setzte im alten Dorfteil der Wandel vom Bauerndorf zur städtischen Gemeinde ein: das Mittenza war im Bau und allmählich wurden die Liegenschaften im Dorfkern renoviert oder umgebaut. Nördlich des Trams wichen die alten Bauernhäuser modernen Geschäfts- und Wohnhäusern – die Hauptstrasse erhielt ihr heutiges Aussehen.

In dieser Zeit fällt auch das Geburtsjahr einiger angesehener Fachgeschäfte. Ruth Schröder eröffnete an der Pratterlerstrasse 1 ihr Antiquitätengeschäft und die Weller Herrenmode AG bezog den Neubau an der Hauptstrasse 72. Obschon diese beiden Geschäfte die gleiche Anzahl Jahrringe aufweisen, verlief ihre Entwicklung dem Angebot entsprechend diametral: Ruth Schröder vermittelt ihrer Kundschaft gepflegte Möbel, Gebrauchs- und Einrichtungsgegenstände aus länger zurückliegenden Epochen, während Weller Herrenmode es über zwei Jahrzehnte verstanden hat, die Männer modisch und jugendlich zu kleiden.

Aus Anlass des zwanzigjährigen Bestehens ihrer Geschäfte und als Dankeschön an die langjährigen und treuen Kunden, veranstalten Antiquités Ruth Schröder und Weller Mode + Sport am Freitag, 28. Oktober 1988 im Mittenza eine Geburtstagsparty, für welche Georgy's Big-Band verpflichtet werden konnte. Die unvergänglichen Klänge von Glenn Miller, Benny Goodmann, Ray Conniff und anderen Grössen werden unterbrochen durch eine zwanzigminütige originelle und kurzweilige Mode- und Sportshow; ansonsten ist der ganze Abend für Show und Tanz reserviert. Dieser gediegene Abend, für welchen noch wenige Plätze im Saal und auf der Galerie in den beiden Geschäften erhältlich sind, ist in gewissem Sinne der Ersatz für die um ein Jahr verschobene Gewerbeschau.

Das obenstehende Bild vermittelt einen Eindruck, wie der östliche Teil der Hauptstrasse zwischen Tram und Jakob Eglin-Strasse aussah. Links im Bild ist ein Teil der Liegenschaft Dill-Elsässer zu sehen. Diese beiden Familien haben auch der früher viel engeren Verbindung zwischen Hauptstrasse und Schulstrasse den Namen gegeben, die zuerst Elsässergässli und dann Dillgässli hiess. In der Bildmitte befindet sich der Bauernhof der Familie Franz Eglin-Seidel. Neben der Landwirtschaft war Franz Eglin während vielen Jahren als Milchführer tätig. Rechts schloss sich der Liegenschaft Eglin der Spezereilanden Grollimund an, von welchem noch ein Fassadenstreifen sichtbar ist. Als letzte Liegenschaft wurde die ehemalige Villa Wetter abgebrochen; an ihrer Stelle befindet sich heute das Telefongebäude mit Tramhaltestelle und Kiosk.

WA 14.10.88

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Aktuelles zur Baselbieter Landeskunde

Von Paul Suter

## Der Bergrutsch am Wartenberg bei Muttenz

«Vom 7. bis 9. April 1952 ereignete sich am Südwestabhang des Wartenberges eine ausgedehnte Rutschung. Das Ereignis zerstörte das zur Hauptsache mit Reben bepflanzte Kulturland in weitgehendem Masse. Die durch das Gebiet führenden Gemeindestrassen wurden teilweise verschoben, teilweise verschüttet. Ein auf der sich bewegenden Erdmasse stehendes Doppel-



Bild 1. Ansicht des Wartenbergs von Süden mit dem Rutschgebiet am Südwesthang. Im Mittelgrund links Muttenz mit Rangierbahnhof, dahinter die Hard; im Hintergrund das deutsche Rheinufer mit Grenzacherhorn und Grenzach. Flugaufnahme, Photo Hoffmann, Basel, am 9. April 1952. Aus Schmassmann H., a. a. O., S. 30.

wohnhaus sowie ein Gartenhaus stürzten ein. Ein altes Bannwartshaus und ein militärischer Bunker wurden schief gestellt. Der an Kulturland und Kulturen entstandene Schaden wurde durch die Schätzer der kantonalen Gebäudeversicherungsanstalt mit Fr. 84 583.— ermittelt. Die Versicherungssumme des Doppelwohnhauses, des Gartenhauses und des Bannwarthauses betrug insgesamt Fr. 68 020.—<sup>1</sup>.

Nach dem Gutachten des Geologen H. Schmassmann bildete der Aufbau der Gesteinsschichten am Wartenberg von jeher die Voraussetzung für das Abgleiten von Gehängeschuttmassen. Immerhin war nach verschiedenen früheren Rutschungen ein gewisser Gleichgewichtszustand vorhanden. Dieser wurde in den letzten Jahren durch natürliche und künstliche Vorgänge gestört. Infolge überdurchschnittlicher Niederschläge in den Jahren 1936 bis 1941 konnten bereits kleine Bodenbewegungen festgestellt werden. Sie blieben in den regenarmen Jahren 1941 bis 1950 vollständig aus. Einzelne starke

Baselbieter Heimatkeller 2579, Nr. 3 / August 1960

Regenfälle vom Juli 1951 bis anfangs April 1952 stehen im Zusammenhang mit der Auslösung des Rutsches vom Frühjahr 1952. Mitbeteiligt waren aber auch künstliche Eingriffe: einmal das Fehlen einer Pflanzendecke im Rebbberg, dann die Verluste an Leitungswasser durch Wasserleitungsbruch und der Abbau von Gehängeschutt in einer ausgedehnten Griengrube im Zentrum des Rutschgebietes. Dieses umfasst 480 Aren, wovon allerdings 50 Aren erst



Bild 2. Flugaufnahme der Rutschung am Wartenberg, nach Abschluss der Bewegung, am 9. April 1952. Ansicht von Südwesten. Photo Hoffmann, Bascl. Aus Schmassmann H., a. a. O. S. 66.

im Laufe der Bewegung durch Ueberschiebung der Wülste auf das Vorge-lände einbezogen wurden. Das Gesamtvolumen der Rutschmasse wird auf rund 300 000 m<sup>3</sup> geschätzt.

An Hand genauer Vermessungen wurde nach der Katastrophe die Wieder-instandstellung des stark zerstörten Kulturlandes unverzüglich in Angriff genommen. Baumaschinen führten zunächst die notwendigen Erdbewegungen aus. Sorgfältig gebaute Entwässerungsanlagen und neue Betonwege entstanden. Im Herbst 1959 fand eine offizielle Besichtigung des neu gewonnenen Kulturlandes statt, dessen obere Hälfte (rund 250 a) mit Reben bepflanzt wurde, während die untere Hälfte Wiesland geworden ist. Die oberste Ab-bruchstelle soll noch aufgeforstet werden. Die Kosten belaufen sich auf 546 600

Franken und bewegen sich im Rahmen des Voranschlags von 550 000 Franken. Die Finanzierung erfolgt in der Hauptsache durch Subventionen, doch müssen auch die Landeigentümer mit einem angemessenen Beitrag rechnen<sup>2</sup>. Eine öffentliche Sammlung zugunsten der Geschädigten kurz nach dem Schadenereignis ergab den Betrag von rund 50 000 Franken.

<sup>1</sup> Schmassmann H., Die Rutschung am Südwestabhang des Wartenbergs. Tät. ber. Nat. Baselland, Bd. 16, Liestal 1953, S. 29-128.

<sup>2</sup> Spahn J., Das Rutschgebiet am Wartenberg — einst und jetzt. Bl. schaftl. Zeitung vom 19. 10. 1959

### Der Kirschenanbau im Baselbiet

Seit Jahrhunderten gilt Baselland als bevorzugtes *Kirschengebiet*. Der Kirschbaum verlangt durchlässige, warme, nährstoffreiche Böden, eine nicht zu grosse Niederschlagsmenge und eine nebelfreie Lage. Diese *Bedingungen* sind an den sonnigen Hängen und Hochflächen des Tafel- und Kettenjuras, aber auch im Rheintal, im Birseck und Leimental vorhanden. So konnte sich die Kirsche, deren Heimat im Orient und in den Mittelmeerländern zu suchen ist, seit der *Römerzeit* (*cerasus* = Chirsi, Kirsche) halten und ausbreiten.

Nach der Zusammenstellung von Obstarten in Flurnamen von K. Gauss sind die Zeugen für das Vorhandensein des Kirschbaumes auch im spätern *Mittelalter* recht zahlreich. So wird in Muttentz 1290, in Binningen 1299, in Arlesheim 1453, in Benken 1491 und in Ettingen 1772 der *kirssgarten* erwähnt. Angaben über einzelne, auffällige *Kirschbäume* finden sich auch in weiter oben gelegenen Ortschaften, wie Maisprach (1534), Lupsingen (1608), Ziefen (1534) und Waldenburg (1447). *Wilde Kirschbäume* als Grenzbezeichnungen werden in Ziefen, Lampenberg, Arboldswil und Pratteln angeführt.

Während die Frucht noch im 18. Jahrhundert weitgehend für die *Selbstversorgung* (frische und gedörrte Früchte) und zur Herstellung des begehrten *Kirschwassers* diente, hat sie im Zeitalter des Verkehrs als *Tafelfrucht* auch in andern Gegenden der Schweiz Absatz gefunden.

Die nahezu 200 000 Bäume (davon 100 000 voll tragfähig) des Kantons machen 9 Prozent des schweizerischen Kirschbaumbestandes aus, liefern aber 25 bis 35 Prozent der in der Schweiz konsumierten Tafelkirschen. Die *Ernte* beträgt bei einem guten Mitteltrug 6 000 000 kg und verlangt allein für das Pflücken rund 100 000 Arbeitstage. Die *Einnahmen* aus einer Kirschernte bewegen sich in einem guten Jahr zwischen 2 und 4 Millionen Franken. Das «Kirschengeld» kommt aber nicht allein den rund 2000 Landwirtschaftsbetrieben mit Kirschenanbau zugute, sondern muss auch für die Baumpflege und die Bezahlung der angestellten Kirschenpflücker verwendet werden. Darüber hinaus zählt man weitere 2000 Kirschbaumbesitzer, die ihre Früchte für die Selbstversorgung und für den Verkauf verwenden.

Während früher der Kirschbaum vor allem an den Hängen und auf den Hochplateaus gepflanzt wurde, hat der Anbau im 19. und 20. Jahrhundert auch andere Gebiete erobert. Damit wurde aber die *klimatische* Grenze für einen günstigen Anbau weitgehend überschritten. Die Erfahrungen der Jahre 1945, 1953, 1957 und 1959, als *Spätfröste im Frühling* die Ernte vielerorts vernichteten, hat die rührige kantonale Obstbauberatungsstelle (Leitung Dr. Alfred Meyer) zu interessanten *Untersuchungen* und weitgehenden *Vorschlägen* geführt:

1. Sorgfältige *Wahl des Standortes* in bezug auf Bodenverhältnisse und Exposition. *Vermeidung der Spätfrostzone* bei Neuanlagen. Hierüber orientieren

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Sanierung des Rothallenweiher abgeschlossen

-on. – In Absprache mit dem Kantonalen Amt für Naturschutz und Denkmalpflege und der Subkommission Landschaft der beratenden Natur- und Umweltschutzkommission hat der Bürgerrat im Laufe des Sommers den Rothallenweiher sanieren lassen. Die Einwohnergemeinde unterstützte dieses Vorhaben mit einem Beitrag von 20000 Franken. Ziel dieser Aktion – die nicht unerwartet zu voreiligen und von wenig Sachkenntnis belasteten Protesten gegen die «Zerstörung eines Stücks unberührter Natur» geführt hat (auch wenn diese «unberührte Natur» vorwiegend aus Faulschlamm bestand) – war die

Wiederherstellung des Rothallenweiher durch Ausräumen des Faulschlammes und Schaffung einer grösseren Lichtung um den Weiher. Damit sollte nicht zuletzt ein Lebensraum für Amphibien gesichert werden.

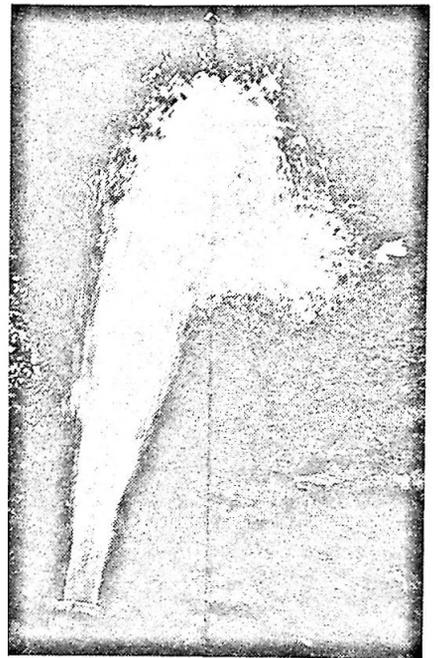
Im Frühsommer wurde das Wasser des Weiher, der weder einen natürlichen Zu- noch Ablauf hat, abgepumpt und unzählige Kubikmeter Schlamm ausgebaggert. Nach der gründlichen Reinigung der Senke – die weder eine Sagen-gestalt noch sonst etwas Spektakuläres ans Licht brachte –, der Abfuhr des inzwischen getrockneten Schlamm, der Errichtung einer Umzäunung und dem Einsammeln der an Ort und Stelle «entsorgten» Flaschen und anderen Abfällen, wurde vergangene Woche der Weiher mit Birswasser wieder aufgefüllt.

Dies geschah im Rahmen einer Zivilschutz-Übung an welcher unter der Leitung von Carlo Sisti, Dienstchef Transport, neun Mann beteiligt waren. Der Aufbau der Transportleitung von der Birs zum Rothallenweiher nahm inklusive Probeläufe eineinhalb Tage in Anspruch. Für die rund 1,5 km lange Strecke mussten nicht weniger als 180 75-mm-Rohre verlegt werden. Zur Überwindung der 120 Meter Höhendifferenz wurden zwei Motorpumpen zwischengeschaltet mit einer Leistung von 1400 Liter Wasser pro Minute. Die Pumpen wurden am Abend jeweils abgebaut und ausgewechselt, so dass schliesslich alle Zivilschutz-Motorpumpen einem Dauertest unterzogen werden konnten. Diese Übung erlaubte auch die Funktions-tüchtigkeit des Rohr- und Schlauchmaterials zu überprüfen.

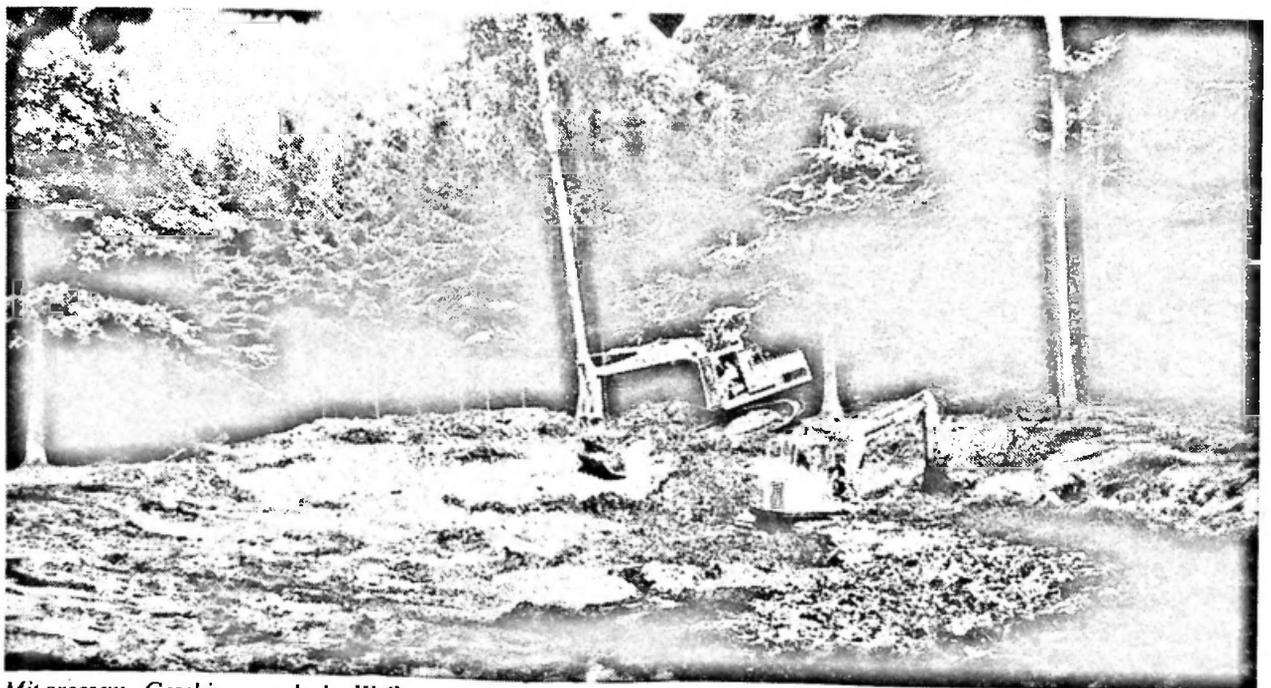
Innert zwei Tagen wurden an die 8000 Kubikmeter Wasser in den Weiher gepumpt, dessen tiefste Stelle etwa fünf Meter unter dem Wasserspiegel liegt. Der Übungsleiter äusserte sich lobend über den tollen Einsatz seiner Mannen, und wir geben seinen Dank für das vorbildliche Verhalten gerne weiter. Der sanierte Rothallenweiher mit den umgebenden Bänken und Feuerstellen ist wieder zu einer idyllischen Oase im Muttener Bürgerwald geworden, zu welcher die echten Freunde der Natur Sorge tragen werden.



Die «Quelle» des Weiher lag 120 Meter tiefer.



Die 75-mm-Leitung förderte 1400 Liter pro Minute.



Mit grossem «Geschirr» wurde der Weiher ausgebaggert.



*Der sanierte Rothallenweiher – eine Idylle im Bürgerwald.*

WA 11.11.1988

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Hilde und Hans Ritter in «ihrem» Metzgerladen.

### Ramstein & Friedli schliesst die Filiale Brüggl

-on. – Am 1. Oktober 1953 eröffnete die Metzgerei Ramstein & Friedli die Filiale im Brüggl. Am Samstag, 3. September 1988 – fast auf den Tag genau nach 35 Jahren – geben Hans-Ruedi und Ursi Friedli diesen Filialbetrieb auf. Die Motorisierung und die veränderten Einkaufsgewohnheiten boten keine Existenzgrundlage mehr.

Ab 1. Oktober wird Vincenzo Ranieri in diesen Räumlichkeiten auf eigene Rechnung und Verantwortung einen Metzgerladen führen.

Anfangs der Fünfzigerjahre, als Hans Friedli und Heidi Ramstein im Laden das Zepter führten war das Brüggl eine ausgezeichnete Geschäftslage. Im näheren Einzugsgebiet wohnten viele Familien mit Kindern, welche in den verschiedenen Detailgeschäften ein komplettes Angebot für den täglichen Bedarf vorfanden. Allmählich setzte eine Überalterung der Bevölkerung im Quartier ein und die sukzessive eröffneten Verkaufsstellen der Grossverteiler taten ein Übriges. Verschiedene Geschäftsinhaber sahen sich genötigt, ihre Läden zu schliessen. Gegenwärtig steht lediglich noch der Liga-Laden den Bewohnern des Quartiers und Passanten zur Verfügung. Ob Vincenzo Ranieri mit dem Metzgerladen Erfolg haben wird, hängt von vielerlei Faktoren ab zu allererst natürlich von seiner Tüchtigkeit.

Die 35jährige Geschichte der Filiale Brüggl der Ramstein & Friedli AG beschränkt sich – trotz der relativ langen Zeitspanne – auf einige wenige Namen.

Im Juli 1955 trat Hans Ritter als Bankmetzger zur Unterstützung von Frau Ramstein ein. Im Juni 1965 folgte seine Gattin Hilde – beide werden zusammen am Samstag in einer Woche dieses Kapitel in der Geschichte der Ramstein & Friedli AG beschliessen. Unterstützung erhielt das Ehepaar Ritter durch zwei Aushilfen, welche jederzeit bereit waren einzuspringen: zuerst Lotti Schmied, dann während vielen Jahren Adele Itin. Hilde und Hans Ritter, welche beide kürzlich das Pensionsalter erreicht haben und somit materiell von der Schliessung nicht betroffen sind, freuen sich einerseits auf ihren beruflichen Ruhestand. Andererseits räumen sie ein, dass ihnen der Kontakt zur Kundschaft, das heisst zur Quartierbevölkerung fehlen wird.

Hans-Ruedi und Urs Friedli möchten ihren beiden treuen Mitarbeitern an dieser Stelle öffentlich für ihre Zuverlässigkeit, Treue und das Interesse am Geschäft danken. Sie haben den Metzgerladen im Brüggl wie ihr eigenes Geschäft geführt – dies ist wohl das schönste Lob, das zwei Angestellte von ihren Arbeitgebern erhalten können.

Der Dank von Hans-Ruedi und Ursi Friedli geht auch an die treue Kundschaft. Dank der guten Busverbindung vom Brüggl in den Dorfkern sollte der Kontakt eigentlich nicht abreißen. Der Hauslieferdienst wird auch in Zukunft aufrechterhalten, und als Dank für die Kundentreue gilt in der Filiale Brüggl am Freitag, 2. und Samstag, 3. September 20 Prozent Rabatt auf das ganze Sortiment.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

Paulians in 13. Jh. in Ungarn gegründet  
Paulaner / Paulines

anfang 15. Jh. Kloster Paulinerorden  
trennten vom hl. Paulus <sup>de Füssen</sup> , Regens Domini  
kurze Niederlassung in der heutigen  
Schweiz

1508 grossfeuer  
wunder verlorene 1512

an die "pflege des Hauses von saint Jacob"  
bevorzugt zu werden, es wurde ein  
Regimen vom Kloster Schönenburg  
1525 Bauen auf dem besetzt das Witten  
Reformation verordnete Auflösung, dann  
reiche Künge an Basel

1817 erste Bierbrauerei PL  
<sup>versteigerte</sup>  
Kunde Schweizerischen Rheinischen

---

"Soolbad Schweizerhall" von Badwirtli Guisl Bründeli  
gegründet + 1850 eröffnet, um die 24. Wende promy  
Bädersterben, 1917 im Eigentum der Säandfabrik  
Schweizerhall, CH 4133 Schweizerhalle - Hohetals = Wollweber  
für Veri personal, Dependance = Landpasthof. 1976 Saalhall  
als Personalrestaurant

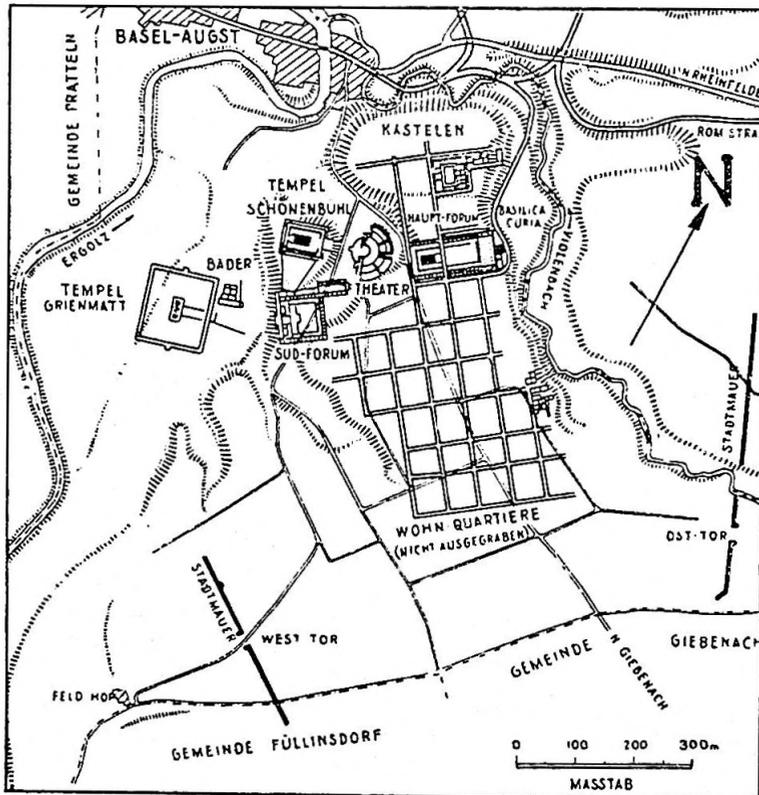
Eugen A. Müller  
K3/BL LVI 1202

südlichen Teil des Dorfes *Olsberg* — das Sommer und Winter eine Temperatur von 11,5 Grad aufweist — wird auch heute noch gerne von der Bevölkerung zu Gesundheitszwecken getrunken. In Arisdorf ist ebenfalls heilkräftiges Wasser bekannt, doch hier nur noch vom Hörensagen; beim Kreuz und im Garten des Pfarrhauses hatte man sich einst dieses Wassers bedienen können. Hingegen ist es den Giebenachern noch möglich, sich an ihrem Mineralwasser zu erlaben, und dazu kostenlos. Im Garten des am westlichen Dorfausgang liegenden einsamen Hauses von Hans Häring-Franzoni quillt noch immer ein Wasser aus dem Boden, das besser als alle Hustenmittel sein soll. Die schwefelhaltige Quelle im niedlichen Zetteltälchen, die früher von den Ärzten den Lungenkranken sehr empfohlen wurde, ist allerdings nicht mehr en vogue.

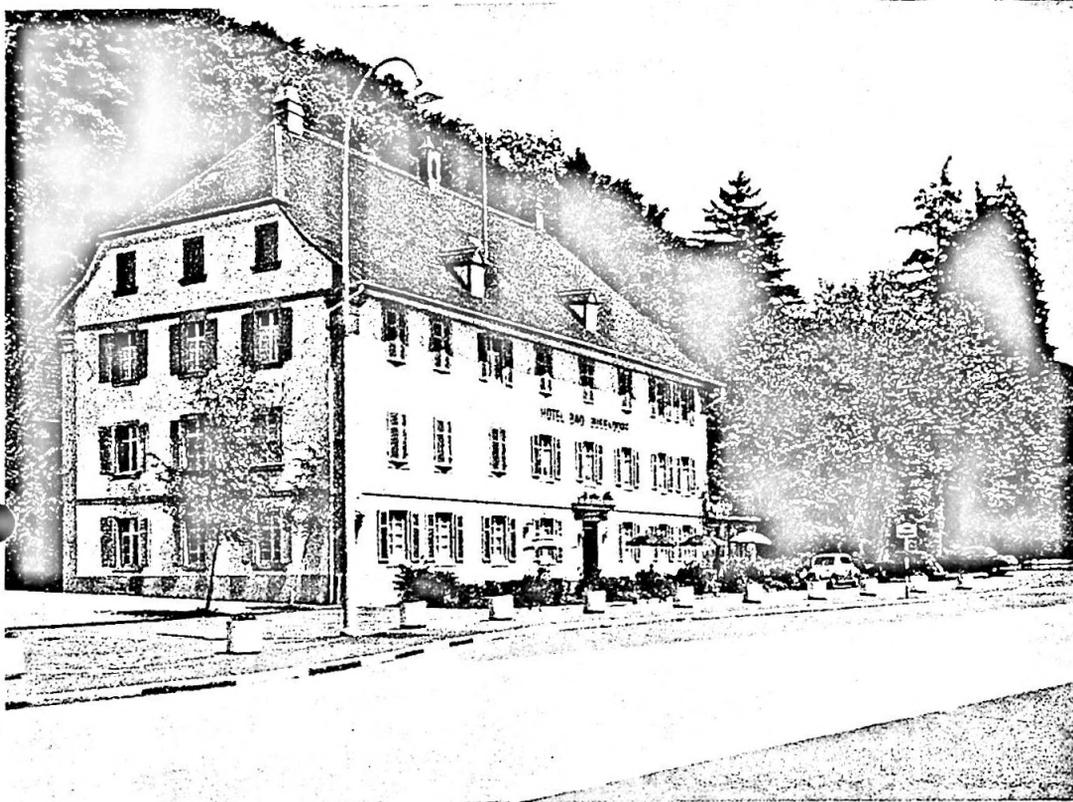
Und weiter geht's nach *Augusta Raurica*. Die vormalige Provinzstadt muss zur Römerzeit auch ein bedeutendes Heilbad (Wasser-, Schwitz- und Massagekuren) mit sakralem Einschlag (Gebet, Opfer,

Tempelschlaf) besessen haben, dessen Einrichtungen mit denjenigen der Thermen von Badenweiler zu vergleichen sind. An der Ostseite des Nymphäums, einer Wasserkunst in prächtigem Säulenbau im Tempelbezirk der Grienmatt, lag das öffentliche Männerbad — es bestand aus zwei Heizräumen, einer Garderobe und fünf Badzimmern —, dem sich nördlich davon das Bad der Frauen anschloss, beide möglicherweise vom heiligen und heilenden Wasser des Rauschbächleins gespiesen. Die Zusammenlegung von Tempel und Bad ist offenbar bewusst geschehen, was aus dem dem Heilgott Aesculapius Augustus geweihten, im Vorhof aufgefundenen Altar und der Weihschrift einer Mutter, welche Apollo für die Gesundheit ihres Sohnes dankt, zu schliessen ist.

Das letzte Mineralbad unserer ersten Bäderfahrt liegt am Rhein und heisst *Schweizerhalle*. Seine Geschichte beginnt im Jahre 1835: Hof- und Oberbergrat Carl Christian Friedrich von Glenck (1779-1845) hatte unterhalb dem Roten Haus, wo Wirt Merian 1816 erstmals selbstgebrautes Bier aus-



Lageplan von Augusta Raurica



Bad Bubendorf

schenkte, ein umfangreiches Salzlager angebohrt; dieses bedeutende Ereignis führte zur Gründung der Saline Schweizerhalle. Die kostbaren heilmedizinischen Eigenschaften der erschlossenen Sole, einer wasserhellen, geruchlosen Flüssigkeit mit einer Temperatur von 14 Grad, wurden sofort erkannt. Um 1850 wurde am Ufer des Rheins ein elegantes Kurhaus mit 30 Betten und zehn Badzellen mit Wannenbädern, die von den Zimmern aus in geschlossenen Gängen erreicht werden konnten, und ein hübscher Park angelegt. Die Sole wurde von der in der nahen Saline gefassten Quelle in Röhren direkt in die Bäder geleitet. 1864 ist der Gebäudekomplex erweitert worden, und den Gästen wurde nun auch Gelegenheit zu russischen Dampfbädern geboten. Auf die Dauer aber vermochte das Solbad der mächtigen Konkurrenz der mondänen Bäderstadt Rheinfelden, die sich auf die 1844 in Betrieb genommene Saline mächtig entwickelte, nicht Stand zu halten. Und als in den ersten Jahren des Ersten Weltkrieges die Säure-

fabrik Schweizerhall das ganze Areal aufkaufte, wurde längst nicht mehr gebadet.

#### *B. Über Berg und Tal ins obere Baselbiet*

Erste Station unserer zweiten Bäderfahrt ist Bubendorf. Anno 1641 hatte sich der Rat zum ersten Mal mit dessen mineralhaltigem Quellwasser zu befassen. Obervogt Hans Jacob Zörnlin wurde vom Statthalter beauftragt zu berichten, was es mit dem Wasser von Bubendorf, bei dem sich täglich viel bräusthaftes Volk einfinde, für eine Bewandnis nabe. Schon einige Tage später traf die Antwort des Vogts von Waldenburg in Basel ein: die Erkundigungen hätten ergeben, dass die Quelle «so miracul würckhet und gesund machet» seit alters bekannt sei, und deshalb würde das Wasser zur Erntezeit von den Landleuten getrunken. Doch habe man erst in neuerer Zeit erkannt, dass das Wasser besser sei als jenes von Gundischwyl im Bernbiet, was zu einem grossen Zustrom von Kranken und Gesunden aus nah und fern geführt habe.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Rheinhäfen Basellands



Nicht nur Basel-Stadt, auch Baselland besitzt Rheinhäfen. Es sind dies die Rheinhäfen Birsfelden und Au/Muttenz. Als Wirtschaftsförderungsmassnahme sowie als Arbeitsbeschaffungsprogramm erstellte der Kanton Ende der dreissiger Jahre die Hafenanlagen. Am 19. März 1941 legte das erste Schiff, die «MS EXPRESS 105», in Birsfelden an und löschte 250 Tonnen dringend benötigter Kohle.

Eigentümer des Hafensareals ist nach wie vor der Kanton. Er stellt das 0,9 km<sup>2</sup> grosse Areal mit der erforderlichen Infrastruktur (Quais, Strassen, Bahn- und Gleisanlagen, Wasser, Kanalisation, Beleuchtung etc.) den privaten Firmen im Baurecht zur Verfügung. Diese erstellen und betreiben die Umschlags- und Lagereinrichtungen auf eigene Rechnung.



Basel-Landschaft  
an der Foire du Valais

Jährlich werden die basellandschaftlichen Rheinhäfen von 4000–5000 Schiffen bedient. Dabei schlagen sie eine Gütermenge von rund 5 Millionen Tonnen um, was gemessen am schweizerischen Aussenhandel einem Anteil von 11% entspricht. In Baselland werden zur Hauptsache Mineralölprodukte (Benzine, Öle) umgeschlagen. Die Tankanlagen haben eine Lagerkapazität von über einer Million Kubikmeter. Daher spricht man in Fachkreisen auch von einem kleinen Ölhafen. Weitere wichtige Umschlagsgüter sind Kohle, Getreide, Metalle, Kies, Sand, Dünger, Tonerde und Cellulose. Bahn und Lastwagen teilen sich im Verkehr von oder zu den Rheinhäfen. Da der Warenverkehr der Rheinhäfen den üblichen marktwirtschaftlichen Verhältnissen unterliegt, schwanken die Tagesmengen stark. An einzelnen Tagen können enorme Mengen zu transportieren sein. So war z. B. am 3. Mai 1990 ein Bahnverkehr zu bewältigen, der einer gesamten Zuglänge von über 11 km entsprochen hätte, wenn alle ein- bzw. ausfahrenden Züge aneinandergereiht worden wären.

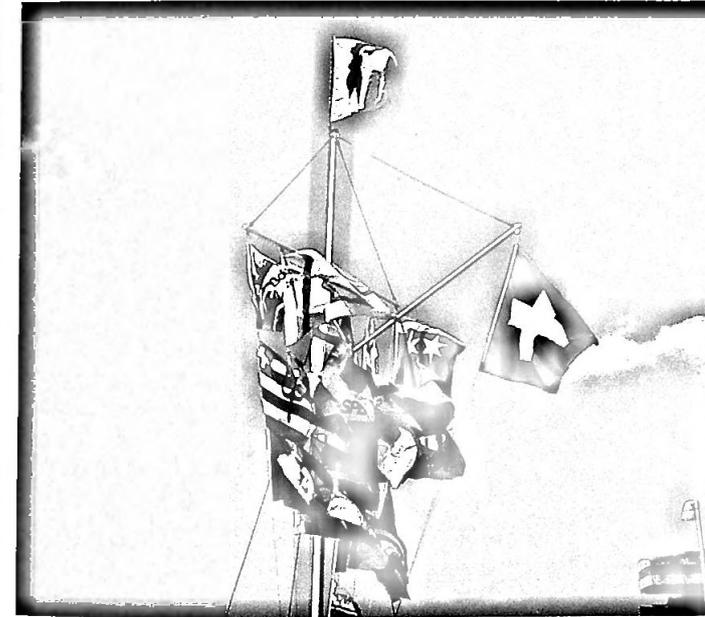
Bekanntlich hat der Kanton Basel-Landschaft nach dem Grossbrand Sandoz vom 1. November 1986, der sich ausserhalb des Hafengebietes ereignete, eine umfassende Risikoanalyse durchgeführt, um weitere Umweltkatastrophen wenn immer möglich zu vermeiden. In den Rheinhäfen lagern über 90% der gefährlichen Stoffe unseres Kantons, entsprechend müssen auch die Sicherheitseinrichtungen ausgerichtet sein. So verfügt z. B. jeder Lagertank wegen der Brandgefahr über eine Beschäumungs- und Berieselungseinrichtung. Um die gefährliche Gasbildung zu reduzieren, müssen die Benzintanks mit Schwimmdächern (über dem Medium schwimmend) ausgerüstet sein. Vacuumdichte Doppelböden zeigen Bodenlecks an, um Gewässerverschmutzungen zu verhindern. Allfälliges Havariewasser aus einem Brandfall muss in entsprechend dimensionierten Havariebecken aufgefangen werden können. Das Wasser, welches zur Brandbekämpfung für stationäre Anlagen (Berieselung oder Kühlung, Beschäumung oder Brandbekämpfung) benötigt wird, darf nicht dem öffentlichen Wassernetz entnommen werden, d. h. es müssen separate Pumpwerke am Rhein diese Wasserversorgung gewährleisten. Eine eigene Betriebsfeuerwehr (Hafenfeuerwehr) soll mithelfen, allfällige Brände sofort zu bekämp-

Titelbild: Verlad von Schwergut.

Photo de gauche: chargement d'une péniche.

Unten: Flaggenmast der Hafenfir-  
men.

En bas: drapeaux flottant sur le  
port.



fen. Im Notfall stehen weitere Feuerwehren und zwei grosse Feuerwehr-Boote nach einem genau festgelegten Einsatzkonzept zur Verfügung. Zur Bekämpfung von Gewässerverschmutzungen hat der Kanton 2 Ölwehrstützpunkte mit ausgebildetem Personal und geeigneten Materialien aufgebaut. Auch in der Nähe der Rheinhäfen befindet sich ein solcher Stützpunkt. Speziell geschulte Mitarbeiter der Rheinhäfen überwachen den Umschlag und den Transport gefährlicher Güter wie Benzine und Öle zu Wasser und zu Land. Ihre Kontrolltätigkeiten stützen sich auf internationale und schweizerische Gesetze und Verordnungen ab.

Trotz allen diesen Vorsorgemassnahmen ist man sich bewusst, dass ein menschliches Versagen oder eine technische Panne zu einem grösseren Unfall führen kann. Zum Glück sind wir in den bald 50 Jahren seit Bestehen der Rheinhäfen davon verschont geblieben.

## Les ports rhénans de Bâle-Campagne



Bâle-Ville n'est pas le seul canton à posséder des ports sur le Rhin. Ceux de Birsfelden et d'Au/Muttenz se situent en effet sur le territoire de Bâle-Campagne. Ces installations portuaires, qui datent de la fin des années trente, le canton les avait fait construire dans le cadre d'un programme d'occupation des chômeurs pour relancer l'économie. Le 19 mars 1941, le premier bateau – il s'agissait du MS EXPRESS 105 – aborda à Birsfelden pour décharger 250 tonnes de charbon plus que bienvenues en cette période de pénurie.

Aujourd'hui, le canton est toujours propriétaire des installations portuaires, qui s'étendent sur 0,9 km<sup>2</sup>. Equipées de toute l'infrastructure nécessaire (quais, routes, voies de chemin de fer, eau, éclairage etc.), elles sont



cédées aux entreprises privées sous la forme de droits de superficie. Celles-ci construisent les entrepôts ainsi que les installations de transbordement et les exploitent pour leur propre compte.

Chaque année, 4000 à 5000 bateaux viennent charger ou décharger leur cargaison dans les ports rhénans de Bâle-Campagne. Quelque 5 millions de tonnes de marchandises y sont transbordées, ce qui représente 11% du volume du commerce extérieur de la Suisse. Ces marchandises sont en majeure partie des produits pétroliers (essence, mazout etc). Les réservoirs du port ont une capacité de stockage de plus d'un million de mètres cubes, raison pour laquelle les experts le qualifient de petit port pétrolier. On n'y transborde toutefois pas uniquement des produits pétroliers, mais aussi du charbon, des céréales, des métaux, du gravier, du sable, des engrais, de l'argile et de la cellulose. La moitié environ des marchandises entrent dans les ports ou en sortent par le rail alors que l'autre moitié est transportée par camions.

Etant donné que le trafic de marchandises sur le Rhin répond aux règles de l'économie de marché, les quantités transitant par les ports peuvent fortement varier d'un jour à l'autre. L'affluence peut parfois être énorme, ainsi que cela a été le cas le 3 mai 1990. Les wagons de chemin de fer chargés et déchargés ce jour-là auraient, s'ils avaient tous été accrochés les uns aux autres, formé un train de plus de 11 km de long!

A la suite de l'immense incendie qui a dévasté les entrepôts des usines Sandoz le 1<sup>er</sup> novembre 1986 – relevons que cette catastrophe n'a pas eu lieu dans le périmètre du port – le canton de Bâle-Campagne a procédé à une analyse globale des risques afin de prévenir tant que faire se peut d'autres catastrophes de ce genre. Plus de 90% des substances dangereuses présentes sur le territoire du canton sont concentrées dans les ports rhénans. Les dispositifs de sécurité doivent donc être à la mesure du danger. Chaque réservoir destiné à l'entreposage de marchandises a été équipé d'une installation d'extinction par arrosage et par diffusion de mousse. Les réservoirs d'essence ont été munis de toits flottants et de doubles fonds. On a aussi aménagé des bassins destinés à recueillir les eaux polluées pouvant se répandre en cas d'incendie.

L'eau nécessaire au fonctionnement des installations fixes de lutte contre le feu (dispositifs d'arrosage, de refroidissement ou de diffusion de mousse) ne doit pas être prise

au réseau public, mais prélevée dans le Rhin au moyen de stations de pompage spéciales. On a mis sur pied un véritable service de sapeurs-pompiers dans le port afin de



Photo de gauche: péniche vide amarrée dans le port.

En haut: Installations portuaires de Birsfelden.

A droite: construction du port en 1938.



Titelbild: Gelöschtes Schiff im Auhafen.

Oben: Hafenanlage Birsfelden.

Rechts: Hafenubau 1938.

garantir une intervention immédiate en cas d'incendie. Si besoin est, deux autres corps de pompiers et deux bateaux-pompes sont prêts à venir leur prêter main forte. Le canton a aussi créé deux services de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, dont un à proximité des ports rhénans. Ces services disposent de tout le matériel nécessaire et les personnes qui y sont occupées ont toutes reçu une formation spécifique.

Malgré toutes ces mesures de précaution, les responsables sont bien conscients du fait qu'une erreur humaine ou une panne technique peuvent toujours causer un accident de grande envergure. Les ports rhénans n'en ont jamais connu depuis leur construction il y a cinquante ans et tout le monde espère que cela va durer.

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## Basellands Tor zur weiten Welt

### 50 Jahre Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

Am 19. März 1991 waren es genau fünfzig Jahre, seit der Kanton Basel-Landschaft seine eigenen Hafenanlagen in Betrieb nehmen konnte. Der runde Geburtstag der Stromhäfen Birsfelden und Au-Muttenz wurde mit einer ganzen Reihe von Veranstaltungen gefeiert. Dabei wurde – wie bei solchen Anlässen üblich – nicht nur Rückschau gehalten, sondern auch eine Standortbestimmung vorgenommen und ein Blick in die Zukunft gerichtet.

#### Basellands Weg zu eigenen Hafeneinrichtungen

Seit vielen Jahrhunderten dient der Rhein als Transportweg. Dass die römische Handelsstadt Augusta Raurica an der Ergolz- und Mündung einen Handelshafen hatte, ist anzunehmen. Reger Flussverkehr herrschte nachweislich während des ganzen Mittelalters und in der Neuzeit.<sup>1</sup> Ein neues Zeitalter in der Rheinschifffahrt begann am 28. Juli 1832, als das Dampfboot «Stadt Frankfurt» nach abenteuerlicher Fahrt auf dem damals noch unregulierten Fluss in Basel eintraf. Der sich in der Folge entwickelnde Dampfschiffverkehr war bescheiden und dauerte nur bis 1834. Den Transport von Gütern und Personen übernahm nun zunehmend die Eisenbahn. Lediglich Flösser nutzten auch noch in den folgenden Jahrzehnten den Rheinstrom. Bewegung kam wieder auf den Rhein, als der in Tecknau heimatberechtigte ETH-Ingenieur Rudolf Gelpke (1873–1940)<sup>2</sup> im Jahre 1902 in einer Kampfschrift den Anschluss der Schweiz an die internationale Binnenschifffahrt forderte. Nach mehreren selbst finanzierten Vermessungsfahrten veranlasste Gelpke 1904 das Basler Gaswerk, 300 Tonnen Ruhrkohle zu kaufen und die Lieferung per Schiff zu verlangen. Begrüsst von Böllerschüssen und unter Glock-

kengeläute traf am 2. Juni 1904 der erste beladene Schleppzug in Basel ein.

Der initiative Gelpke, der sich auch als Basler Politiker (Grossrat und Nationalrat) einen Namen machte, gründete noch im gleichen Jahr den «Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein». Zudem zeichnete er Pläne für die erste Umschlagsanlage am untersten Ende des St. Johann-Rheinweges. Dort entstand zwischen 1906 und 1911 der erste moderne Basler Rheinhafen.

Zu den Leistungen des «Vaters der schweizerischen Rheinschifffahrt» gehört auch das Gutachten von 1910, worin er das Sternenfeld bei Birsfelden als möglichen Standort für eine neue Hafenanlage in Erwägung zog.

Gelpkes Idee blieb im Kanton Basel-Landschaft nicht unbeachtet. So beauftragte im Jahre 1918 das Parlament die Kantonalbank, als Treuhänderin des Kantons, grössere Parzellen auf dem Sternenfeld und in der Au zu erwerben; dies als vorsorgliche Massnahme für den Bau eines Kraftwerkes und eines eventuellen Rheinhafens. Kurz danach legte Ingenieur Oskar Bosshardt eine Projektstudie zu diesen Vorhaben vor; sie sah sowohl auf dem Sternenfeld als auch in der Au grosszügige Hafenbecken vor. Nach Beginn der Weltwirtschaftskrise wurde in Baselland die Erstellung von eigenen Hafenanlagen erneut diskutiert – diesmal auch als Mittel der Arbeitsbeschaffung. 1932 wurde Ingenieur Bosshardt beauftragt, einen Stromhafen zu projektieren. Diese Arbeiten waren 1936 so weit fortgeschritten, dass der Kanton beim Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement ein Gesuch um Beitragsleistung an den als Notstandsprojekt vorgesehenen Hafenbau einreichen konnte.

Im gleichen Jahr wurden auch die gesetzlichen



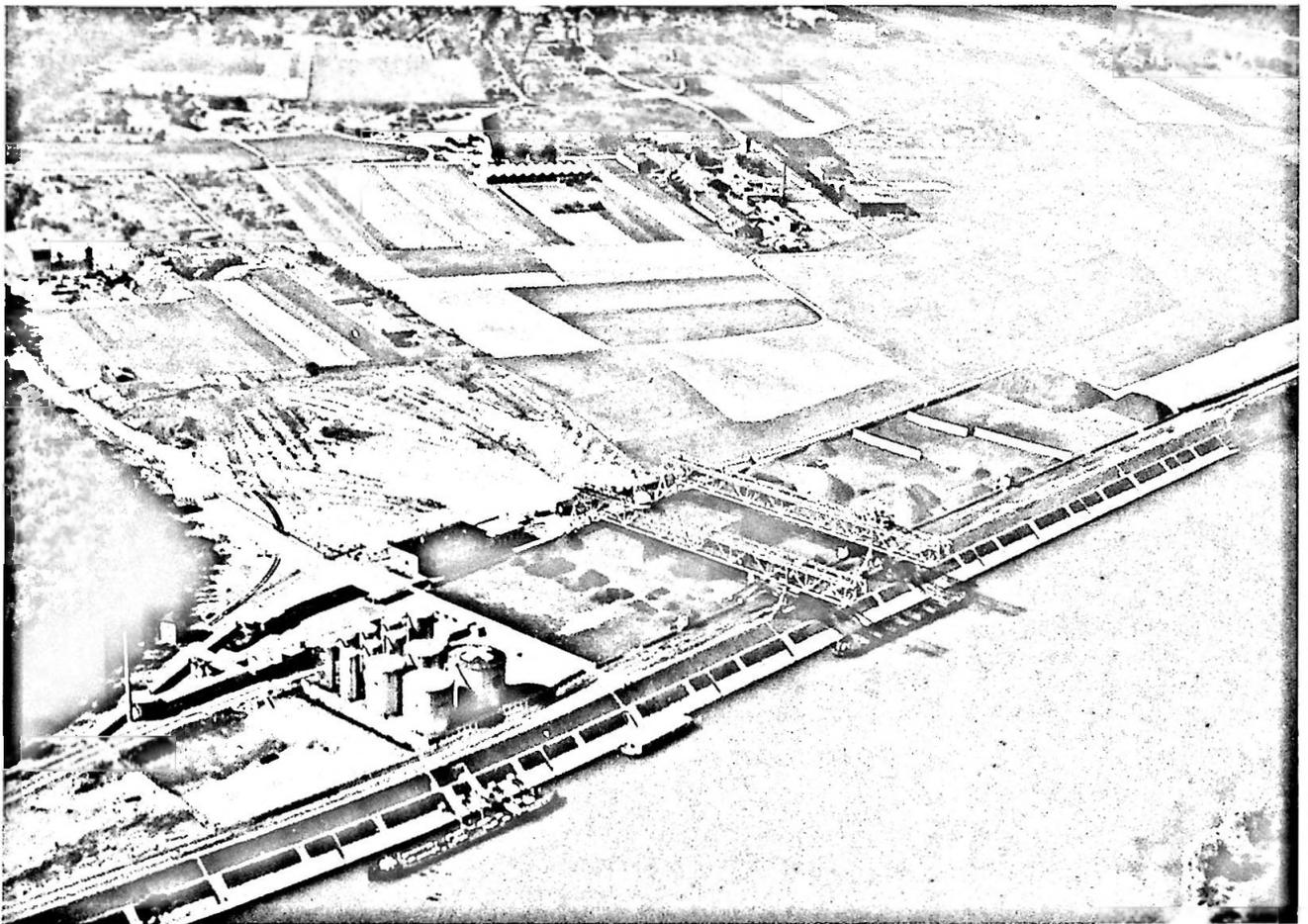
△ Rodungen und Erdverschiebungen im Auboden (1937).

Grundlagen für den Hafenaufbau geschaffen. In der aus heutiger Sicht unglaublich kurzen Zeit von gut vier Monaten passierte die entsprechende Vorlage Regierungsrat, Parlament und Soverän: Bei einer Stimmbeteiligung von 53% gaben die Stimmbürger am 6. Dezember 1936 ihre Zustimmung mit einem überwältigenden Ja-Stimmenanteil von 93,3%. Schon wenige Monate später begannen die Bauarbeiten, die allerdings durch den Kriegsausbruch behindert wurden. Endlich konnten am 14. Februar 1941 die ersten Baurechtsverträge mit sieben Hafensiedlern ins Grundbuch eingetragen werden. Doch bereits früher, nämlich am 12. Februar 1940, rollte der erste Güterzug mit Kohlen und Briketts über die eigens erstellte Hafenbahn an die Lagerplätze am Rhein. Erst

mit der Landung des deutschen Güterbootes M/S «Express 105» am 19. März 1941 aber hatte auch der Kanton Basel-Landschaft den einzig freien Weg zum Meer gefunden. Das Motorlastschiff hatte in seinen Laderäumen 250 Tonnen Ruhrkohle geladen.

### Dynamische Jahrzehnte

Indes stand die freie Rheinschiffahrt, wie sie bereits durch Dekrete Napoleons verankert und im ältesten noch heute gültigen europäischen Vertragswerk, in der «Revidierten Rheinschiffahrtsakte» von 1868, der sogenannten Mannheimer Akte, bestätigt wurde,<sup>3</sup> während der Kriegsjahre auf recht unsicherem Boden. Der Rheinverkehr, der zu einem grossen Teil aus Gütern von und nach Hitler-Deutschland be-



△ Die ersten Anlagen im Birsfelder Hafen. Das Gebiet des vormaligen Sternenfeld-Flugplatzes ist noch kaum überbaut.

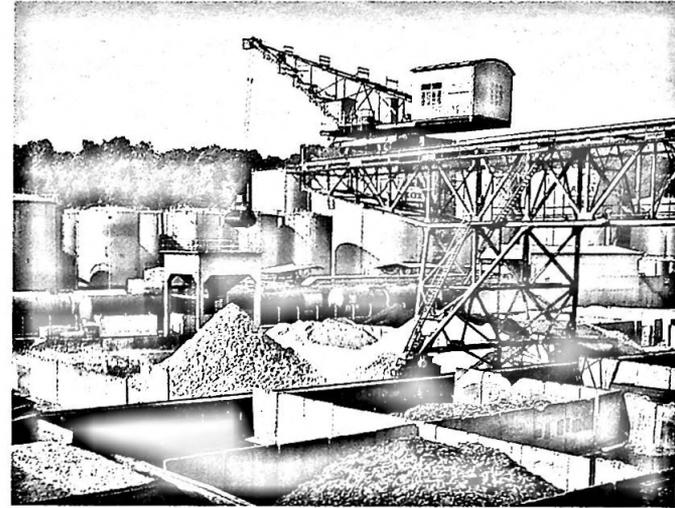
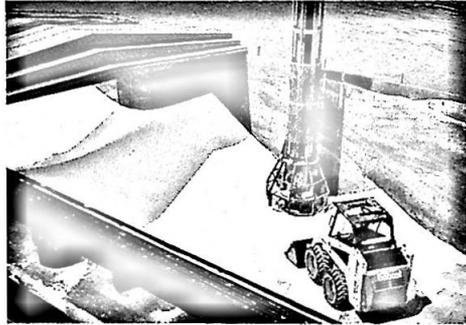
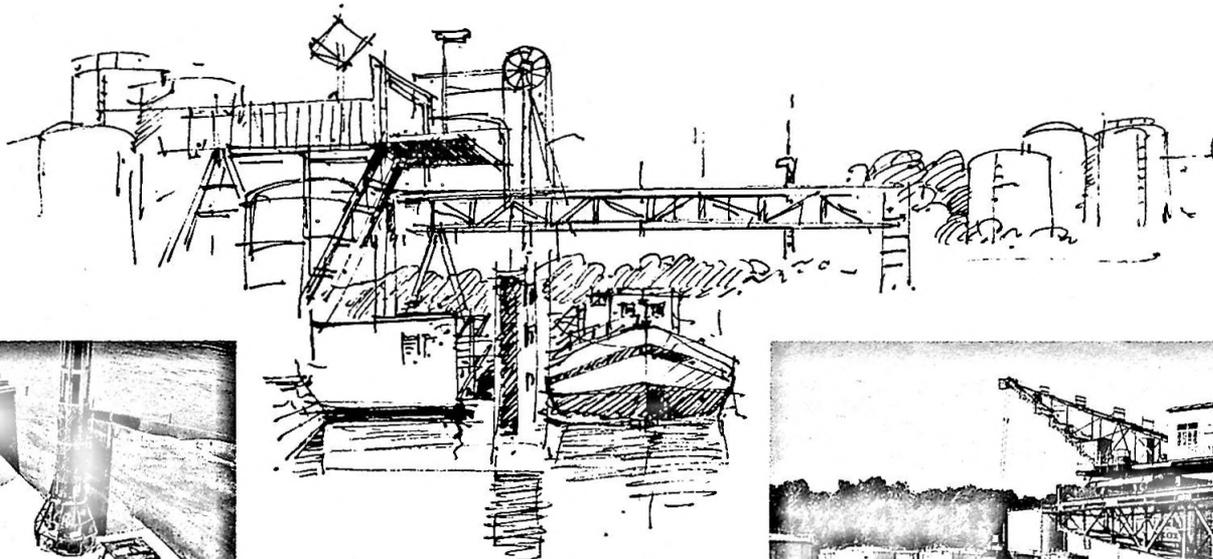
geworden. Die Tankanlagen in den basellandschaftlichen Hafeneinrichtungen besitzen jetzt eine Lagerkapazität von fast 1,2 Mio. m<sup>3</sup>. Aus diesem Grunde spricht man in Fachkreisen auch von einem kleinen Ölhafen. Weitere wichtige Umschlaggüter sind Sand und Kies, Metalle, Tonerde, Dünger, Schrott und Getreide. Ebenfalls typisch für den schweizerischen Rheinverkehr, das heisst für die Häfen von Birsfelden und Au, ist, dass der Abgangsverkehr, der Talverkehr, lediglich etwa 2% des gesamten Umschlaggutes bildet. Die Anlagen, welche im Laufe der Jahrzehnte wiederholt ausgebaut wurden, verfügen derzeit über Quaianlagen von rund 2500 m Länge und sind über ein Netz von etwa 40 km Geleisen mit dem Rangierbahnhof Muttenz verbunden. Als Eigentümer des Hafensareals ist der Kanton Basel-Landschaft ver-

antwortlich für die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur. Die privaten Baurechtsnehmer erstellen und betreiben die Umschlags- und Lagereinrichtungen. Das gesamte Investitionsvolumen der Privatwirtschaft beträgt derzeit ca. 400 Mio. Franken, dasjenige des Kantons weitere knapp 50 Mio. Franken.

Die basellandschaftlichen Rheinhäfen sind seit ihrem Bestehen eine Dienststelle der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion. Ein seit Herbst 1990 im Entwurf vorliegendes, neues Rheinhafengesetz sieht allerdings vor, die Baselbieter Häfen als öffentlich-rechtliche Unternehmen mit einem Verwaltungsrat als Aufsichtsorgan zu führen. Dieses neue Gesetz würde die Voraussetzungen schaffen, um in Zukunft im Hafengebiet flexibel, schnell und erfolgreich zu agieren, was gerade im Hinblick auf das zu

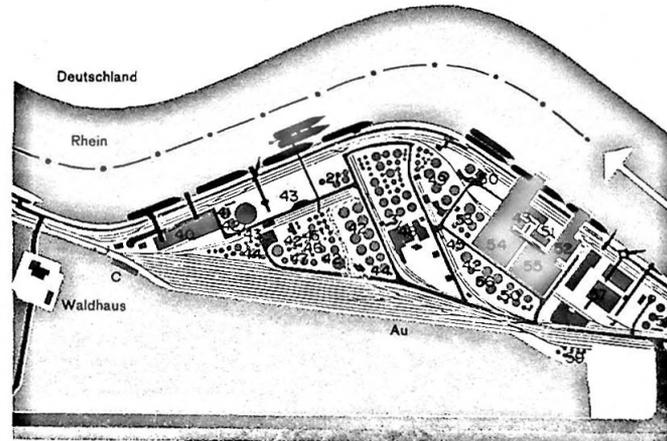
# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt



Rheinhafen Au, Muttenz

Aral Schweiz AG	48
Avia AG	42
BP (Schweiz) AG	53
Ciba-Geigy AG	50
Fertigbeton AG	52
Florin AG	59
Haniel Handel AG	49
Landor AG	40
A. H. Meyer & Cie AG	44
Mobil Oil (Switzerland)	21
Osterwalder Zürich AG	46
Petrola AG	56
Rheintank AG	47
Roderer Lagerhaus AG	55
Sandoz AG	58
Schweiz. Aluminium AG (Aluisse)	41
Schweiz. Reederei und Neptun AG	43
Shell (Switzerland)	3
Sihelco AG	51
Ultra Brag AG	57
Voegtlin-Meyer AG	45
Zuckermühle AG	54
Bahndienstgebäude	C



DER AUHAFEN MUTTENZ

DER BIRSFELDER HAFEN

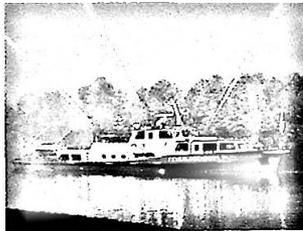
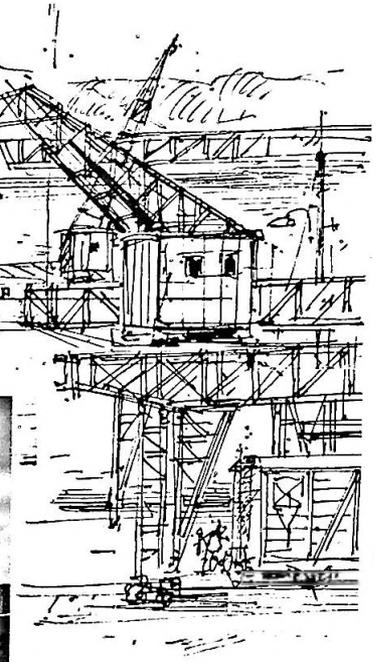
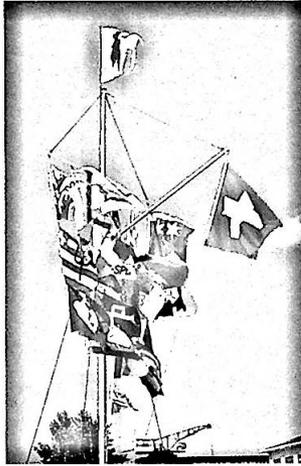
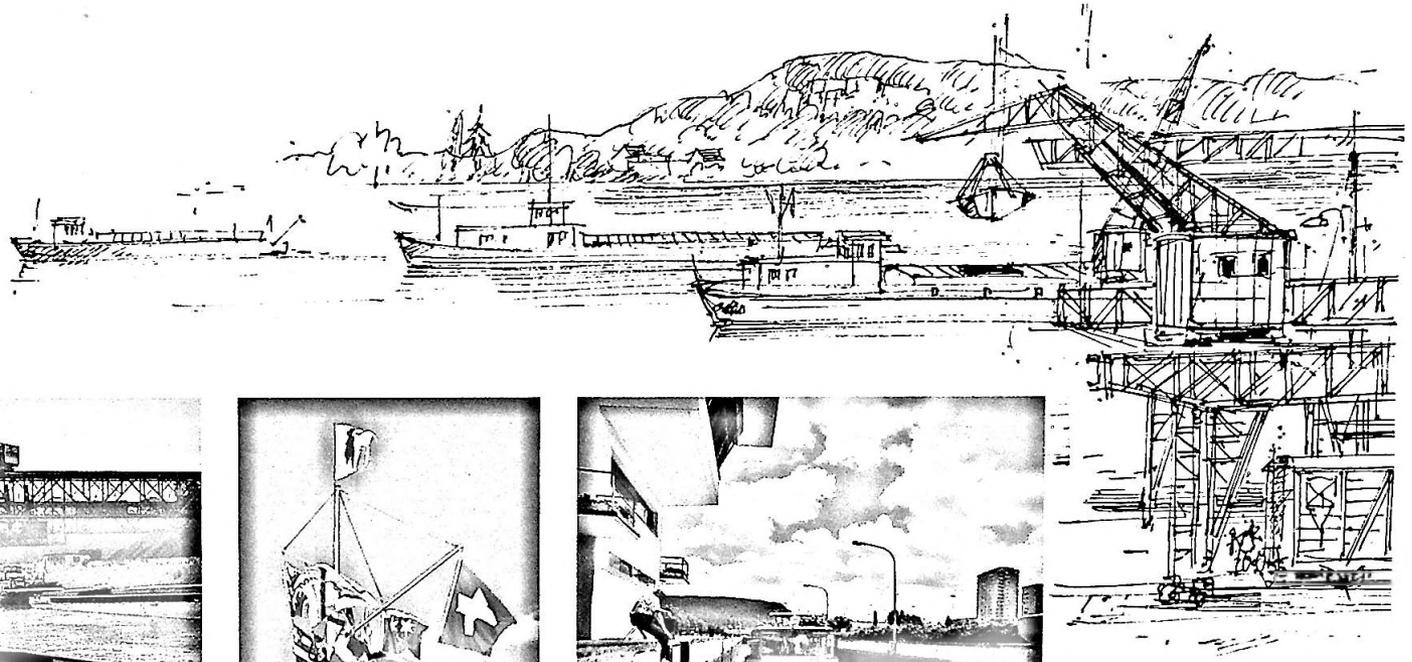


# Die Der Birsfelder Hafen

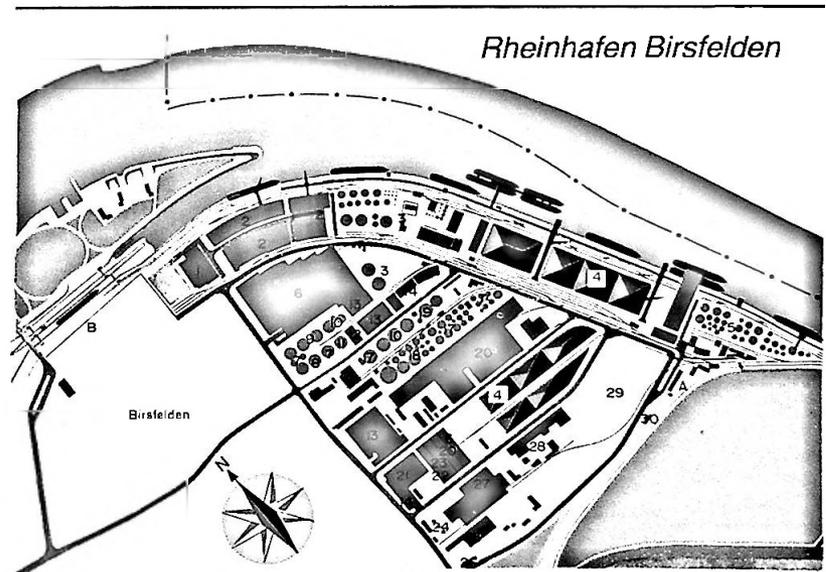
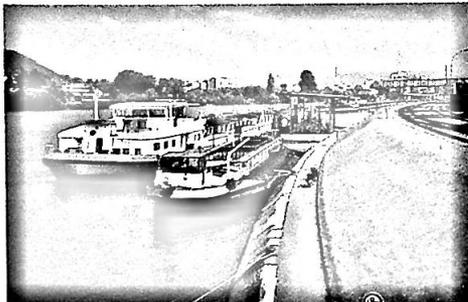
Kanton Basel-Landschaft  
Gemeinde Birsfelden  
Stromhafen, linksrheinisch  
Rhein-km 161,41–162,74  
Wassertiefe ca. 3,5 m  
1937–1940 Erstellung

Umschlag und Lagerung von  
flüssigen Treib- und Brennstoffen  
sowie von Trockengütern





Abakus Natursteine AG	26
Alkag AG	8
Balduin Welser AG	25
Fritz Bertschi AG	12
Birs Stahl AG	22
Birs Umschlags- und Lager AG	4
Bragtank AG	7
Ciba-Geigy Werke Schweizerhalle AG	13
Coop-Schweiz	9
Davum Stahl AG	20
Gatoli Suisse SA	18
Geldner Rheinlager AG	5
Geldner, Stromeyer AG	10
Grisard AG	24
Hochrhein Lagerungs AG	17
F. Hoffmann-La Roche & Cie AG	19
Huber, Straub & Cie AG	15
Jowa AG	1
Lafag Ladenbau AG	30
Migros-Betriebe Birsfelden AG	2
Mobil Oil (Switzerland)	21
SFS Pestalozzi AG	27
Roche Chemische Unternehmungen AG	16
Sauter Edelstahl AG	23
Shell (Switzerland)	3
Solco Basel AG	14
Carl Spaeter AG	6
Stamm Beton AG	28
Sternfeld AG	29
Wintershall (Schweiz) AG	11
Rheinhafenverwaltung BL/SBB/Zoll	A
Schleusen Birsfelden	B

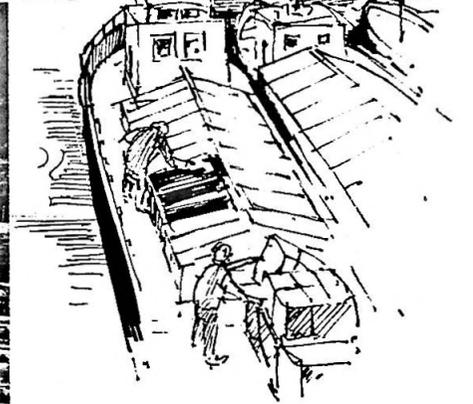
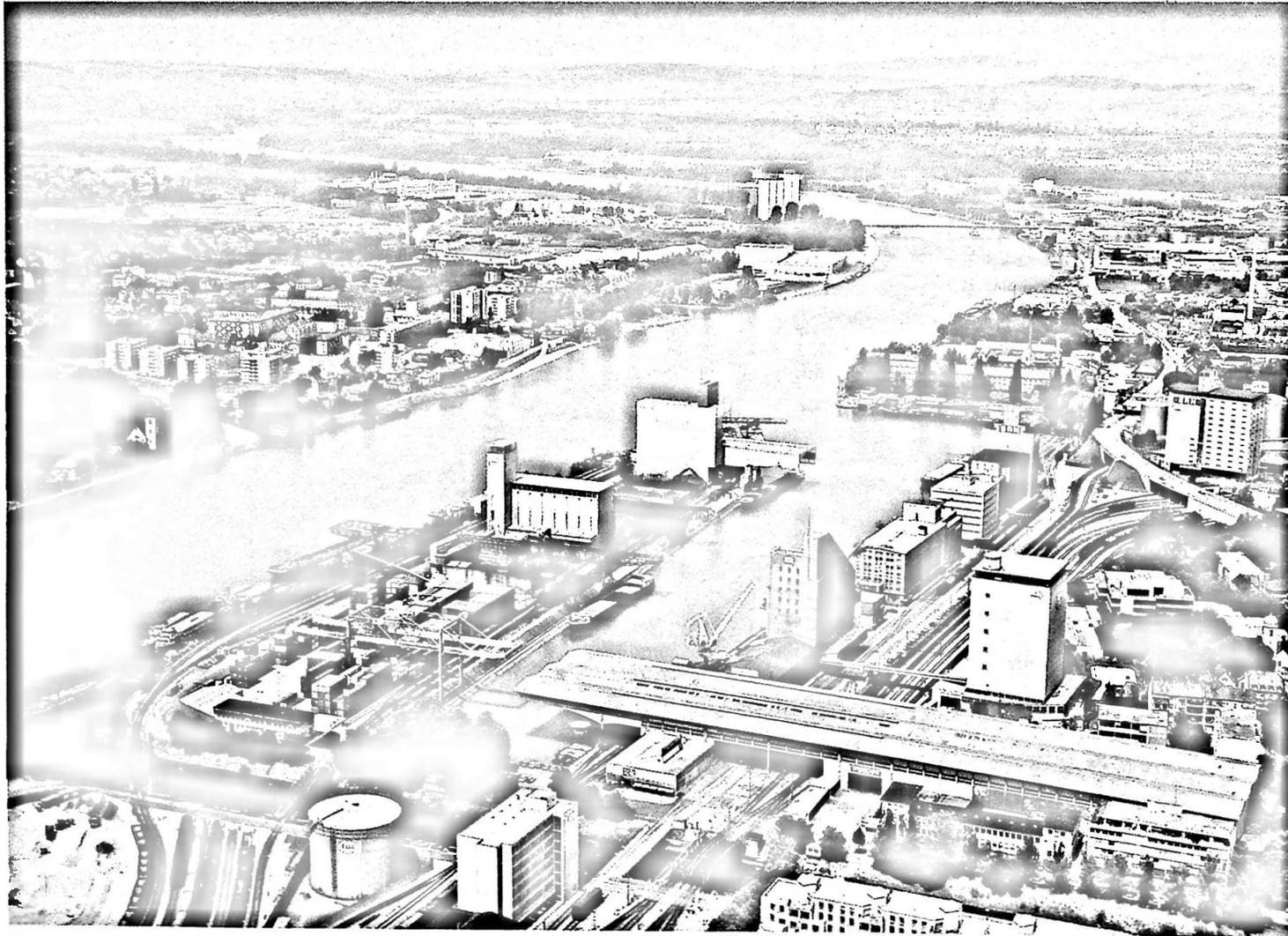
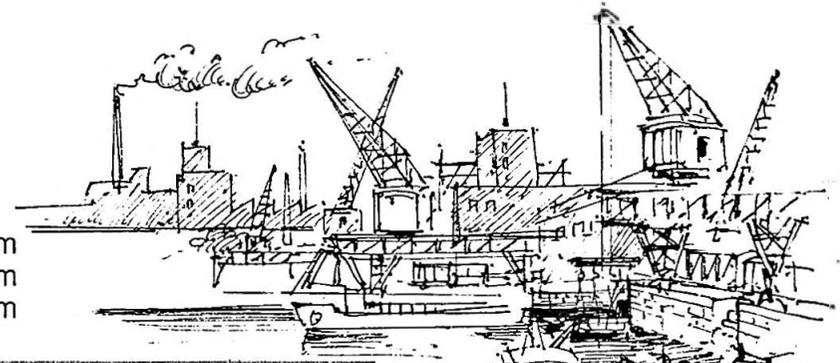


DER BIRSFELDER HAFEN



# Die Häfen Kleinhüningen...

Kanton Basel-Stadt  
Einwohnergemeinde der  
Stadt Basel  
Stromhafen und zwei  
Hafenbecken, rechtsrheinisch  
Rhein-km 167,86–169,90  
Wassertiefe Klybeckquai ca. 3,0 m  
Becken I ca. 3,5 m  
Becken II ca. 3,2 m



# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

# Verzeichnis der Fabriken

die dem Bundesgesetz vom 18. Juni 1914 unterstellt sind

## Bezirk Arlesheim

### Aesch

Cordag AG., Seilerei und Bindfadenfabrikation  
Flanschenfabrik Angenstein GmbH., Fabrikation von Eisenflanschen und mech.  
Häusler Christian, Metallbau und Schlosserei [Werkstätte  
Hoffmann Gebr. AG., Fabrikation und Handel mit Kochapparaten usw.  
Möbelwerkstätten Rösch GmbH., Möbelschreinerei  
Sägewerk und Holzhandel AG., vorm. E. Karrer & Cie.  
Schmidlin Hans, Zimmerei und Schreinerei  
Stöckli Josef, Holzwarenfabrikation  
Stöcklin Walter, Räder- und Transportgerätefabrik  
Vereinigte Spinnereien AG., Aathal  
Vogel Josef AG., Blechwarenfabrik  
Volksdruckerei Aesch, Th. Kunz-Keller

### Allschwil

Aero-Blechwarenfabrik und Apparatebau AG., Blechwaren und Apparatebau  
Aktienziegelei Allschwil  
Bantle A., Kartonagefabrikation  
Baumann W. & Co., Zimmerei und Schreinerei  
Beck Conrad AG., Korsettfabrikation  
Bodenschatz R. AG., Metallverarbeitung, galvanische Anstalt  
CEFAG AG., Farben- und Lackfabriken  
Chemische Fabrik Neuallschwil AG.  
Cobella AG., Fabrikation von Damen-, Töchter- und Kindermänteln  
Decomer AG., Décolletage- und Präzisionsschraubenfabrikation  
Degen F., Kleiderfärberei und chemische Reinigung  
ELCO Papier AG., vormals J. G. Liechti & Cie.  
Etschmann Frieda, Damenkonfektion  
Gerber-Vogt Arnold, Sägerei, Zimmerei und Holzhandlung  
Glasmanufaktur AG.  
Gürtler Albin, Mechanische Schreinerei  
HOBAGO AG., Fabrikation von Bäckerei- und Konditoreiprodukten  
Hubauer Josef, Blechwarenfabrik und Apparatebau  
Kaminwerk Allschwil  
Kühni F. u. E., vormals Hans u. Fritz Kühni, mech. Werkstätte u. Apparatebau  
Meier-Schläpfer Georges, Hadernsortiererei  
Mensch O., Rolladenfabrikation  
Morath S., Bau- und Möbelschreinerei  
Neff & Cie., vorm. Hugo Gebrüder, Tabakfabrikat  
«OMAG» Optik und Mechanik AG., Werkstätte für Optik und Feinmechanik  
Passavant-Iselin & Co. AG., Ziegelei  
RISI-Nahrungsmittelfabrik AG.  
Rondo AG., Kartonagefabrik  
Rosenberg J., Kürschnerei  
Schönenberger Josef, Schreinerei  
Schrempp & Co., Kartonagefabrik  
Schuhfabrik Allschwil AG.  
Schweizer Rud. & Cie., Fabrikation von Werkzeugen und Maschinen  
Stritt E., Reiseartikel- und Lederwarenfabrik

- Allschwil  
 Suremann & Vogt, Autoreparaturwerkstätte  
 Voggensperger Josef, Bau- und Möbelschreinerei  
 Wegmann E., Lampenschirmfabrik  
 Willen Louis AG., Fabrikation von Coiffeurinstallationen und -apparaten  
 Zimmerei und Schreinerei AG., Zimmer-, Schreiner- und Parkettarbeiten
- Arllesheim  
 ARTHRO AG., Feinmechanik und Glasbearbeitung  
 Anlegerfabrik AG.  
 Brühweiler Wilhelm, mech. Bau- und Möbelschreinerei  
 Buchdruckerei Arlesheim AG.  
 Faller-Schweizer Otto, mech. Bau- und Möbelschreinerei  
 Fonda AG., Metallschmelz- und Hüttenwerk  
 Holle Nahrungsmittel AG., Nahrungsmittelfabrikation  
 Industriegesellschaft für Schappe, Floretseiden- und Wollspinnerei  
 Madéhn AG., Cigarettenfabrik  
 MEPHA AG., Fabrikation pharmazeutischer Präparate  
 Weleda AG., Fabrikation und Vertrieb kosmetischer und pharmazeut. Präparate
- Binningen  
 AG. für Technische Neuheiten, Montage von Feuerlöschapparaten  
 Borer Karl, Modellschreinerei  
 Buchdruckerei Binningen, B. Wirz  
 Busovis AG., Fabrikation von elektrischen Artikeln und Schrauben  
 Ewald E. Grafe, Gravieranstalt  
 ELIDA-Maschinen AG., Pratteln, Montage-Werkstätte  
 Fünfschilling J. Söhne, Bauschlosserei, Boiler- und Apparatebau  
 Gröninger AG., Aluminium- und Metallwarenindustrie  
 Grunder A. & Co. AG., Maschinen für Landwirtschaft und Transportwesen  
 Guggenheim Max, Berufskleiderfabrikation  
 Gysin-Jenny E., Zimmerei und Schreinerei  
 Kälin A. J., Eisen- und Metallbau  
 Kamenetzki, Möbel- und Holzwarenfabrikation  
 Meyer Albert, Kartonagefabrik  
 Obrist O., Fabrikation von Bettwaren und Polstern  
 Rudin Heinrich, mechanische Werkstätten  
 Stamm Gebrüder AG., Baugeschäft, Zimmerei und Schreinerei  
 Weiss Josef AG., Zimmerei und Schreinerei
- Birsfelden  
 ABRO Abfallsortierwerk AG.  
 Confiseriefabrik Marke «BECCO»  
 Diggelmann Hans, Aktiengesellschaft, Buchdruckerei und Buchbinderei, Verlag  
 EMB. Elektromotorenbau AG.  
 Garage Hardwald AG., Autoreparaturwerkstatt  
 Guhl & Scheibler AG., Buchdruckerei, Buchbinderei, mechanische Werkstätte  
 Homberger Emil, Confiseriewaren  
 Kummer & Gutzwiller, Aktiengesellschaft, Putz- und Kunstwollfabrikation,  
 Litterer Albert, Fabrikation von Kämmen für die Textilindustrie  
 Recupa AG., Hadernsortierung, Reisserei  
 Riva-Werdenberg Arthur, Handel in Rohprodukten und Sortierwerk  
 Salmenbräu Rheinfelden, Depot Birsfelden, Flaschenreinigung und Abfüllung,  
 Bierspedition, Eiserzeugungsanlage
- Bottmingen  
 Aare-Tessin AG. für Elektrizität, Olten  
 Ringele & Co., Metallwarenfabrikation

## Ettingen

Estrella AG., Emaillier-, Spritzmetallisier- und Sandstrahlenarbeiten  
Jordan A., Aluminium- und Metallwarenfabrikation  
Sauter-Stöcklin Eugen, vormals Stöcklin, Holzwarenfabrik  
Stöcklin Justin, Zimmerei  
Stöcklin Leo, Schlosserei

## Münchenstein

Aktiengesellschaft Brown, Boverie & Cie., Fabrik zur Konstruktion elektrischer Maschinen und Apparate  
Aluminium Press- und Walzwerk Münchenstein AG.  
Angora-Spinnerei AG., Wollspinnerei  
ARFA AG. für Röhrenfabrikation und Apparatebau, vorm. Koller-Röhren AG., Fabrikation von Rohrbogen und Röhren sowie Apparaten und ventilationstechnischen Anlagen  
Bützberger Otto, Maschinenbau, Metallbau und Bauschlosserei  
Elektra Birseck, Elektrizitätswerk und Dampfreserveanlage  
Haas'sche Schriftgiesserei Aktiengesellschaft  
Imag AG., Fabrikation von Isoliermaterialien, Asbestprodukten, Bremsbelägen  
Klein André AG., Fabrikation von Zuckerwaren, Biscuits und Basler Leckerli  
Müller Ernst, Aktiengesellschaft, Blechwarenfabrik  
Otto Hotz AG., Spiegelfabrik  
Portlandcementfabrik Laufen  
Schreiber M., Fabrikation von Patentmatratzen  
Spinnerei und Weberei Münchenstein AG.  
Stroppel-Straub Ernst, Kühlschränke  
Van Baerle & Cie. AG., Fabrik chemisch-technischer Produkte

## Muttenz

Beton-Christen AG.  
BMW Blechemballagen- und Metallwarenfabrik AG., Schänzli  
Brüderlin Fritz, Bau- und Möbelschreinerei  
Carméno AG., Confiseriewarenfabrikation  
Chemisch-Technische Werke AG.  
Dalang Eduard, Aktiengesellschaft, Teigwarenfabrik  
Fischer A., Bleilötwerke  
Florin AG., Oelmühle  
Frey Wilhem & Co., Kartonage, Papierausrüstung  
Geigy-Werke Schweizerhalle AG., Schweizerhalle  
Gysin & Co., Lack- und Farbenfabrik (zum Hauptgeschäft in Basel gehörend)  
Haas Th., Aktiengesellschaft, Zylinderfässer, Kisten- Kartonagefabrik  
Herkules Nahrungsmittelfabrik  
Hochuli AG., Buchdruckerei und Verlag  
Holzbau GmbH., Schreinerei  
Jumut AG., vormals Jacques Jundt-Metzler  
Krieger Oskar, Maschinen- und Metallbau  
Laeuchle Walter, Darmsortiererei  
Leumann & Uhlmann AG., Fabrikation elektrischer Maschinen und Apparate  
Meier G., Schlosserei und Installationswerkstätte  
Moser-Gläser & Co. AG., Fabrikation von Transformatoren und elektr. Apparaten  
Münster Robert, Herstellung luft- und wärmetechnischer Apparate  
Neue Didot Schriftgiesserei AG., Schriftgiesserei  
Reforma SA., Backofenfabrikation  
Ruckstuhl Eugen, Schlosserei, Montage und Maschinen  
Sandoz AG. Basel, Zweigbetrieb Muttenz, Abfüllen und Verpacken von pharmazeutischen Produkten  
Schönenberger & Co., Darmsortiererei

Muttenz	Schweiz. Metallurgische Gesellschaft, Giesserei Senglet Aug. AG., Likörfabrikation Vereinigte Farben- und Lackfabriken Wellkarton AG., Fabrikation von Wellkarton
Oberwil	Degen Gebr. & Co., vorm. Degen Karl, mechanische Schreinerei Gschwind & Cie., Fabrikation von Schaufeln, mechanische Werkstätte Hauser Gebr., Fabrikation von GUHA (gummierte Tierhaare) Mechanische Ziegelei Oberwil AG. Schreinerei und Holzbau GmbH.
Pfeffingen	Häring Gottfried, Fabrikation von Celluloidwaren
Reinach	Bacher AG., Konstruktion von Gewächshäusern und Frühbeetfenstern, sowie Fabrikation chemisch-technischer Produkte Faller Otto, Schreiner Hirt & Kohler, Schrauben- und Mutternfabrik «Citovis» Metallgiesserei AG., Kunstguss Obrist H. & Co., Tubenfabrikation Tobler A., Süsstostereiartikel und Frühbeetfensterfabrikation, Apparatebau
Therwil	Balloyd, Basler Celluloidwarenfabrik AG. Bettfedern-Manufaktur AG., Bettfedernfabrikation DANA, Lederwarenfabrik Pfaff & Isler GmbH., Fabrikation von Patentmatratzen Renz & Schaad, Schreinerei
Bezirk Liestal	
Augst	Kraftanlage, Elektrizitätswerk Basel Rosshaarspinnerei Basel AG., Rosshaarspinnerei Tima AG., Fabrik von Matratzen
Bubendorf	R. Lapanouse Rego Uhr AG. Schweizer H. Söhne & Cie., Ofen- und Kochherdfabrikation
Frenkendorf	Häring & Co., Aktiengesellschaft, Zimmergeschäft mit Bauschreinerei Keigel Jakob, Reparaturwerkstätte Kilchherr & Co., Gummi- und Asbestverarbeitung
Füllinsdorf	Zwirnerei Niederschönthal AG.
Lausen	AG. Verblendsteinfabrik Lausen Baumgartner & Sutter, Schreinerei und Zimmerei Bila Aktiengesellschaft, Hemdenfabrikation BRAC AG., Ebauchefabrikation Brodbeck Wilhelm AG., Zementfabrikation Christen & Cie., Papier- und Kartonfabrik Frey Arthur, Kleiderfabriken AG. Freivogel Hans, Fabrikation von Trikotkleidern Haegler AG., Handlungsmühle

Lausen

RONDA AG., Fabrikation von Uhrenbestandteilen  
Scholer-Oberer, mechanische Winderei  
Schuhfabrik Lausen AG.  
Tonwerk Lausen AG., Fabrikation von Steinzeugbodenplatten

Liestal

Benz Franz, Glaserei und Schreinerei  
Bieder Hans, Ebenisterie  
Blank AG., Automobile  
Brauerei Ziegelhof AG.  
Burri-Mangold & Co., Zimmerei und Schreinerei, Baugeschäft  
Chrétien & Co., Eisen- und Metallgiesserei (2 Fabriken: Eisengiesserei beim Bahnhof, Metallgiesserei im Oristal)  
«CIS», Chemische Industrie und Seifenfabrik, Aktiengesellschaft  
Eidg. Zeughaus, Zeughauswerkstätten (im Gitterli)  
Elektra Baselland, «Umformergruppe»  
Floretspinnerei Ringwald AG. (Niederschönthal)  
Giesserei Erzenberg, Aktiengesellschaft, Eisengiesserei  
Handschin & Ronus, Aktiengesellschaft, Strickwaren und Textilprodukte  
Holinger E. und P., Steinbearbeitung und Bildhauerei  
Kaiser T., Aktiengesellschaft, Fabrikation von Caramellen und Fliegenfängern, Fabrikation chemischer Produkte  
Kant. Zeughaus, Zeughauswerkstätten (Zeughausplatz und Kasernenstrasse)  
Knoll & Cie., Aktiengesellschaft, Pharmazeutische Produkte  
Krattiger Max, Fensterfabrikation  
Ladenbau AG., Herstellung von Ladeneinrichtungen  
«Landschäftler» AG., Buchdruckerei  
Lista AG., Tabakextrakt- und Nikotinfabrik  
Lohner Alfred, vorm. Lohner Gebr., Fabrikation von Uhrenbestandteilen  
Lüdin AG., Buchdruckerei  
Magnetic Elektromotoren AG., Elektromotorenfabrikation  
OSBO-Schuhfabrik AG. Liestal  
Peter Konrad, Aktiengesellschaft, Maschinen  
Prometheus Aktiengesellschaft, Fabrik elektrischer Heiz- und Kochapparate  
Ramp Max AG., Darmsortiererei  
Rosenmund L. & H., vorm. Louis Rosenmund-Ritter, Zentralheizungen und sanitäre Anlagen, Kesselschmiede, Apparateschlosserei, Maschinenbau  
Schafir & Mugglin AG., Buunternehmung  
Schäublin Fritz, Zentralheizungen  
Schild AG., Tuch- und Deckenfabriken  
Scholer & Cie., Aufzieherei, Ausrüsterei, Bandweberei  
Schweizerische Sprengstoff-Aktiengesellschaft Cheddite  
Seiler Carl Erben, Buchbinderei, Liniererei  
Singeisen Gebrüder, mechanische Schlosserei  
Steiner Hermann, Möbelwerkstätte  
Zehntner Kurt, Pivotages

Pratteln

Aga Aktiengesellschaft, Acetylen-Dissous und dessen Armaturen  
Brodbeck Wilhelm, Aktiengesellschaft, Zementwarenfabrik  
Bühler H. AG., Buchdruckerei und Verlag  
Buss AG., Eisenkonstruktionen  
Chemische Fabrik Schweizerhall  
ELIDA, Maschinenfabrik AG.  
Fabrik für Firestone-Produkte AG., Pneu- und Schlauchherstellung für Fahrzeuge  
Finckh Dr. & Co., Aktiengesellschaft, Düngemittel, chemische Produkte und pharmazeutische Präparate, Buch- und Steindruckfarben

Pratteln	<p>Häring &amp; Co., Aktiengesellschaft, Sägerei und Schreinerei  Henkels Persilwerke, Aktiengesellschaft  Hertner Hans &amp; Cie., Holzbau, Zimmerei, Schreinerei  Kaufmann Edy, Schreinerei  Metallum Pratteln AG., Industriezweig: Verarbeitung von Metatrückständen zu  Parfumerie Franco-Suisse, Ewald &amp; Cie., Aktiengesellschaft [Granalien usw.  Pilzkonserven AG., vorm. Stofer &amp; Söhne  Rohner AG.  Rohrbogen AG., Fabrikation von nahtlosen Rohrbogen und schmiedeisernen  Säurefabrik Schweizerhall [Rohren  Schindler Waggon AG., Waggonfabrikation  Schneider Hugo, Bau- und Möbelschreinerei  Schweizerische Teerindustrie AG., Verarbeitung von Rohteer, Verarbeitung der  SELM I AG., Darmsortieranstalt [Nebenprodukte  Verband Schweizerischer Konsumvereine  Vereinigte Schweiz. Rheinsalinen (Société des Salines Suisses du Rhin réunies)  Verzinkerei Pratteln AG., Asphaltieren und Bejuten von Röhren  Weisskopf &amp; Cie., Stahl- und Kesselbau, Maschinenbau  Wyss Sylvie, Stahlwalzerei</p>
Ziefen	<p>Bandweberei Senn &amp; Cie. AG., Bandfabrikation  Oris Watch &amp; Co. AG., Remontage und Réglage  CHROMA AG., Waschmaschinen</p>
Bezirk Sissach	
Böckten	Waldi-Mützen GmbH., Näherei
Buckten	Schweizer & Co., Uhrenbestandteile
Gelterkinden	<p>Baader &amp; Co., Gerberei, Fabrikation von Velosätteln und Velotaschen  Bally Schuhfabriken AG.  Blindenwerkstätte G. Theiler, chemisch-technische Produkte  Brüderlin K., Damenwäsche- und Blusenfabrikation  Eidg. Zeughaus, Zeughauswerkstätten  Freivogel &amp; Gisler, Schreinerei  Gerster Joh. Chr., Fabrikation von Holzbearbeitungsmaschinen  Gysin Max AG., Sägerei und Hobelwerk  Hauri-Gsell J., Damenschneiderei  Lebrecht-Madörin Ernst, Bau- und Möbelschreinerei  Lustig Heinrich, Buchdruckerei Farnsburg  Maurer Fritz, Fabrikation von Auto- und Velopneus, sowie Gummisohlen  Müller E. &amp; Cie. AG., Hasenfell-Haarschneiderei  Schneider-Gerster C. Erben, Eisenhandlung und Bandwebstuhlfabrikation  Schneider Hans, Schreinerei  Seiler &amp; Cie. AG., Seidenbänderfabrikation  Thommen's Uhrenfabrik AG.</p>
Itingen	Scholer & Co. AG., Seidenbandfabrikation
Läufelfingen	<p>Gips-Union AG., Zürich, mit Gipsbruch in Zeglingen, Fabrik Läufelfingen  Kohler Gebrüder AG., Zementwarenfabrik</p>

Läufelfingen	Spitteler & Müller AG., Pivotages Zuckermühle Läufelfingen AG.
Maisprach	Perrin & Küng, Uhrensteinfabrik
Ormalingen	Bandfabrik Ormalingen AG.
Rünenberg	Strub, Glutz & Cie. AG., Schäftenäherei
Rümlingen	Leuthardt-Wirz Erh., Zimmerei und Schreinerei
Sissach	Berlac AG., Fabrikation von Farben und Lacken Bläuer G., Zimmerei und Bauschreinerei Brunnenverwaltung und Bad Eptingen, Singer & Buchenhorner AG., Fassung, Behandlung, Fertigstellung zum Versand des Eptinger Mineralwassers Cleis A. AG., Wäschereimaschinenfabrik und Apparatebau Eisen- und Stahlwarenfabrik AG., vorm. Oberer Gebr. Floretspinnerei Ringwald AG., Strick- und Nähgarn aus Baumwolle, Winderei, Spulerei, Ausrüstung, Verpackung, Erleserei und Vorwerk Fortura Otto, Nachf. von Luigi Fortura, Gummi- und Celluloidwarenfabrikation Frech Gebr., Karosserie, Wagenbau und Holzwarenfabrikation Frech-Hoch E. AG., Karosseriewerke Grieder F. & H., Möbelwerkstätte und Holzleuchterfabrik Gunzenhauser J. & R. AG., Metallgiesserei und Armaturenfabrikation Heid Ernst, Fabrikation von Küchenmöbeln Hunziker Fritz, Maschinenbau und Präzisionswerkzeugfabrik Matter-Eggmann Karl, Weberei Rauscher & Stöcklin AG., Fabrik elektrischer Apparate und Transformatoren Schaffner Gebrüder, mechanische Zimmerei und Schreinerei Schaub-Buser AG., Buchdruckerei Schmidlin Rudolf & Co., Aktiengesellschaft, Fabrikation elektrischer Apparate Spiess-Tschudin Paul & Cie., mechanische Werkstätte Von Arx P. & Co. AG., Maschinen- und Apparatebau Wernli Max & Co., Strickerei und Weberei Wirz Walter, Möbelwerkstätte
Tecknau	Basis Watch, Thommen A., Uhrenfabrik Tschudin-Siegrist Wilhelm, Lederwarenfabrikation, Tapeziererei
Tenniken	Gröflin W. & H., Terminage von Uhren
Wenslingen	Metzger Gustav AG., Wäsche- und Kragenfabrik
Zunzgen	Basler Eisenmöbelfabrik AG., vorm. Breunlin Theodor & Cie.
Bezirk Waldenburg	
Bretzwil	Thurneysen & Cie., Winderei und Bandweberei
Diegten	BILA AG., Lausen, Filiale Diegten, Hemdenfabrikation Häufelfinger-Baumann M. Frau, Konfektionsschneiderei

Eptingen	Brunnenverwaltung und Bad Eptingen, Singer & Buchenhorner AG., Fassung, Behandlung, Fertigstellung zum Versand des Eptinger Mineralwassers Gysin & Heinemann, Fabrikation von Spielwaren und Terminage von Uhren
Hölstein	Berger Jakob, Zimmerei und Schreinerei Bürgin & Cie., Fabrikation von Strickgarnen, Angorawollverwertung, Weberei Martin & Tschopp, Präzisionswerkzeuge Oris Watch & Co. SA., Uhrenfabrik Wisler AG., Sägerei, Zimmerei und Schreinerei, Holzwarenfabrikation
Langenbruck	Thomen's Uhrenfabrik AG. Wolfsberger Emil jun., Herstellung von Uhrenarmbändern
Liedertswil	Degen Franz, feinmechanische Werkstätte
Niederdorf	Affentranger, Haas & Plattner AG., Fabrikation von Uhrenbestandteilen, Schrauben und Präzisions-Drehteile Buser Gebrüder & Cie., Aktiengesellschaft, Ebauches und Remontages Degen & Cie., Uhrenbestandteile Jenny & Frey, Uhrenfabrikation Schneider & Cie., Uhrenatelier Schneto AG., Décolletages
Oberdorf	Heckendorn R., Schraubenfabrikation und Fassondreherei Heggendorn-Biedert, Décolletages Mangold Emil, mechanische Werkstätte, Stanzerei Müller-Biedert Hermann, Pivotages und Polissages Rumpel J. & A., Fabrikation von Schrauben, Muttern und Fassonteilen Schäublin Ernst, Aktiengesellschaft, Werkzeugfabrikation Schneider-Hegi M. & Co., Décolletages und Polissages von Uhrenbestandteilen Spinnler & Cie., Zimmerei, Schreinerei, Kistenfabrikation Spitteler & Müller AG., Pivotages Stephan Gebrüder, Aktiengesellschaft, Schraubenfabrikation
Reigoldswil	Bally Schuhfabriken AG., Schuhschäftenäherei Blaser Friedrich, Uhrensteinfabrikation Buser Gebr. & Cie. Aktiengesellschaft, Remontage von Taschenuhren Lapanouse R., «Rego»-Uhr AG. Scholer & Cie. AG., Bandweberei
Titterten	Schweizer H. Söhne & Cie., Fabrikation von Oefen und Herden Weber Gottlieb AG., Remontages und Terminages von Rosskopfuhrren
Waldenburg	EGOB AG., Fabrikation von Uhrenarmbändern Gättelin & Cie., Schraubenfabrik Thommen's Uhrenfabriken AG., Fabrikation von Uhren und Instrumenten Tschopp Reinh. & Rob., Vergoldung und Vernicklung von Uhrwerken Tschudin & Heid, Aktiengesellschaft, Schrauben und Fassonstücke

**Chrétien & Co.**

Eisen- und Metallgiessereien

**Liestal**

Oristal

Telephon 061 / 7 26 03

# MUMU Objekt beginnt

Die folgenden Bilder gehören zu einem neuen Objekt

## *Muttenz lokal*

WA 20.4.1984



### **Eine Legende ist verschwunden**

*Vor wenigen Tagen wurde das legendäre Restaurant Bahnhof abgebrochen. Das «Bahnhöfli», bei Stammgästen und Fernfahrern gleichermassen beliebt, musste der Überbauung beim Bahnhof SBB weichen.*