

V O M R H E I N Z U M N E U E N B U R G E R S E E

# Neuer Job für GMS «Axalp»

**Die «Axalp» ist nun auf ihre alten Tage noch zum Star geworden, darf sie doch für sich in Anspruch nehmen, mit einer Tragfähigkeit von 1447 t das grösste Kiesschiff auf den Schweizer Seen zu sein. Die Signalfarbe hat sich in den letzten Jahren ein paarmal geändert; von gelb (Basler Rheinschiffahrt AG) über orange (Fertigbeton AG) zu blau (Marti AG). Heimathafen der «Axalp» ist neuerdings Thielle.**

Das 1949 durch die Schiffswerft Bodewes in Millingen für die Basler Rheinschiffahrt AG erbaute Gütermotorschiff «Axalp» war das erste schweizerische Rheinschiff mit Fahrgastkabinen. Zwar

bot zu jener Zeit auch die Schweizerische Reederei AG Passagierfahrten auf der Strecke Seehafen – Basel an, aber die hierfür eingesetzte «Bosco» gehörte damals der SR-Tochter Alpina Scheepvaart Mij.

Rotterdam und führte somit die niederländische Flagge. 1956 kam dann noch das kombinierte Fracht- und Passagierschiff «Basilea» (ex Dampfschleppboot «Bern») hinzu. Im Falle der «Axalp» war über dem hintersten Laderaum ein Element mit 6 Doppelkabinen und einem Aufenthaltsraum aufgesetzt. Ab 20. Mai 1951 beförderte die «Axalp» jeweils von Frühjahr bis Herbst neben Gütern auch Passagiere, deren Autos als Decklast mitgeführt werden konnten. Nach Ende der Saison wurde das Kabinenelement entfernt und bis zum nächsten Frühjahr auf dem Werkstattschiff «Andromède» in Basel gelagert. Adolf Friedmann aus Greffern führte das Schiff während rund 20 Jahren. Seine Frau sorgte – meist unter Assistenz einer jungen Dame aus dem gleichen Dorf – für den Hotelbetrieb, während Fritz Hiller als Koch amtierte. Trotz der engen Platzverhältnisse bot die «Axalp» einen gewissen Stil, gab es doch an Bord eigene Bettwäsche mit eingewobenem Firmenamen, nobles Geschirr und Kristallgläser, die ausserhalb der Saison jeweils nachgeschliffen werden mussten. Die Preise für Fahrt und Vollpension (exkl. Getränke) betrugen 1968/69 Fr. 275.– für die Talfahrt Basel – Rotterdam (3 Tage) und Fr. 350.– für die Bergfahrt Duisburg-Ruhrort – Basel (5 Tage). Die Bergfahrt erfolgte ab Duisburg-Ruhrort weil dort in der Regel



*GMS «Axalp» mit Passagierkabine über dem hintersten Laderaum.  
(Foto Archiv Annarosa Suter)*

Kohle geladen wurde und die Fahrgäste erst nach der Beladung an Bord gehen konnten.

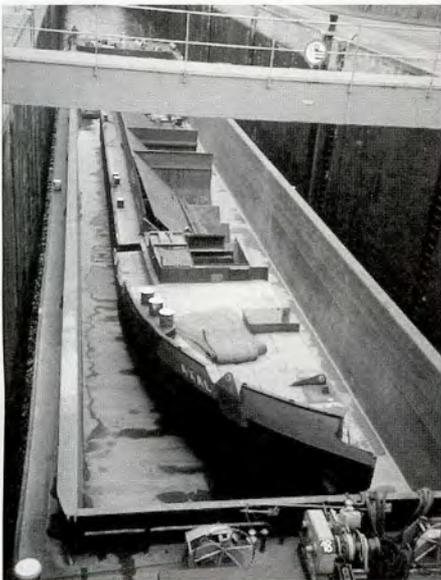
1970 verkaufte die Basler Rheinschiffahrt AG die «Axalp» an die Bragtank AG, die sie in der Folge in Mainz-Mombach zum Kies-Selbstentlader umbauen liess. Nachdem das Schiff jahrelang im Lokalverkehr zwischen Ottmarsheim und den basellandschaftlichen Rheinhäfen eingesetzt war, ging es 1982 durch Kauf an die Fertigbeton AG, blieb aber im gleichen Verkehr tätig, bis es 1998 durch die Bauunternehmung Marti AG in Moosseedorf erworben wurde.

Im Zusammenhang mit mehreren Tunnelbauten im Rahmen der Projekte Bahn 2000 und Autobahn A5 werden in den nächsten Jahren in der Gegend des Neuenburgersees erhebliche Mengen an Aushubmaterial anfallen, das auf dem ökologisch und ökonomisch sinnvollsten Weg, nämlich über das Wasser, abtransportiert werden soll. Die vorhandene Kapazität der Güterflotte auf dem Neuenburgersee reicht für diese zusätzlichen Gütermengen nicht aus. Hier lag nun die Chance für ein «come back» der guten alten «Axalp». Mit ihrer Länge von 90,92 m und Breite von 9,04 m überschreitet sie die zulässigen Profile bei weitem, um in ihrer vollen Grösse über den Landweg zum Neuenburgersee transportiert werden zu können. Aus diesem Grund fuhr sie zunächst

zur Braun-Werft nach Speyer. Dort traten die Schneidbrenner in Aktion, mit denen das Schiff in verschiedene Einzelteile zerlegt wurde. Am 23. März 1998 trafen die ersten dieser Teile wieder in Basel ein. Es handelte sich dabei um das Vorschiff, das an Bord der deutschen Güterschubleichter «Waibel 10» (Backbordseite) und «Waibel 18» (Steuerbordseite) ab Speyer in den Auhafen gelangte. Geschoben wurde der Verband durch das GMS «Aargau» der Ultra-Brag AG, die auch für den Umschlag verantwortlich zeichnete. Die Basler Zeitung betitelte in ihrer Ausgabe vom

24. März einen Artikel über diesen Transport mit «Filetirtes Schiff per Schiff unterwegs». Das Achterschiff traf auf die selbe Art und Weise in den Rheinhäfen beider Basel ein, und zwar am 20. April (Steuerbordseite an Bord GSL «Waibel 14») und am 22. April (Backbordseite an Bord GSL «Waibel 17»). Auch diese beiden Leichter sind durch das GMS «Aargau» geschoben worden; im Zweierverband bis Weil und von dort einzeln in den Auhafen.

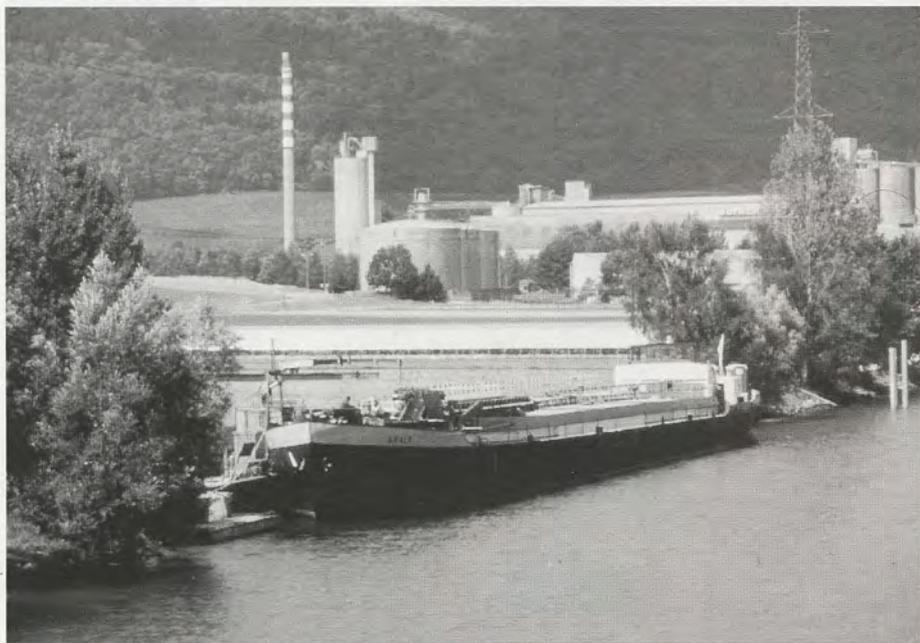
Über die Strasse gelangten die Einzelteile sodann auf den Werkhof der Firma Marti



Steuerbord-Vorschiff der «Axalp» und Teile des Förderbandes an Bord des GSL «Waibel 18» bei der Einfahrt in die Kammer Süd der Schleuse Birsfelden.  
(Foto Urs Vogelbacher)



Über die Strasse angelieferte Einzelteile der «Axalp» auf dem Werkhof der Firma Marti AG in Arch.  
(Foto Beat Bürgi)



GMS «Axalp» einen Tag vor der Einweihung in Thielle.  
(Foto Urs Vogelbacher)

AG in Arch, wo sie unter Leitung von Thomas Guggi teilweise zusammengebaut und in die Aare eingewässert wurden. Die Abmessungen der Schleuse in Port (52 x 12 m) liessen eine Endmontage in Arch nicht zu. Diese konnte erst in Thielle (am Zihlkanal zwischen dem Neuenburger- und dem Bielersee) erfolgen. Das Vorschiff der «Axalp» passierte am 15. Juni und das Achterschiff einen Tag

später die Schleuse von Port. Schliesslich fanden in Thielle Anpassungsarbeiten am Förderband und auf dem Achterschiff statt. Die Bandanlage ist nunmehr vom Landstromnetz unabhängig. Am 21. August 1998 fand im Rahmen einer Gästefahrt die Einweihung des Schiffes durch die Firma Marti AG statt. ⚓

U.V.

## RheinSchUO

Die Rheinschiffahrtsdirektion Basel bittet uns, unsere Mitglieder auf folgende Umstände hinzuweisen:

Am 31. Dezember 1998 laufen Übergangsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) ab. Davon sind die folgenden Bestimmungen betroffen:

§ 8.06 Nr. 10: Verplomben der Absperrorgane in Lenzsystemen, mit denen ölhaltiges Wasser aus Bilgen gelenzt werden kann.

§ 7.03 Nr. 3: Kontrolleinrichtung der Meldeleuchten.

Ab 1. Januar 1999 können Verstösse gegen diese Vorschriften geahndet werden. Vor allem können fehlende Plomben nach § 8.06 als Verstoss gegen umweltrelevante Vorschriften betrachtet und bei Schiffskontrollen entsprechend streng geahndet werden. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass am 31. März 1999 auch die Übergangsfrist zu § 15.08 Nr. 4 (Einzelrettungsmittel) ablaufen wird.

Die Rheinschiffahrtsdirektion Basel ist davon überzeugt, dass sich die Mitglieder der SVS rechtzeitig und unaufgefordert über Änderungen der RheinSchUO informieren.

## SVS-Uhren

Quarz-Armbanduhren mit SVS-Signet und schwarzem Lederarmband, gold-poliert.

Preis Fr. 65.– inkl. MWSt.

### Zu erhalten bei:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS)  
Postfach 362, CH – 4019 Basel

## NEU

Sie können die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) ab sofort auch wie folgt erreichen:

E-mail: [svs@swissonline.ch](mailto:svs@swissonline.ch)