

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 194 (1915)

Artikel: Fyrabe
Autor: Wüterich-Muralt, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-374541>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.01.2026

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

Die Erfahrungen in den deutschen Rheingebieten sind ein schlagender Beweis für diese Tatsache.

Neben die durch die billige Wasserverfrachtung bedingten großen Ersparnisse für Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft tritt als Ergebnis des Ausbaues der Rheinwasserstraße bis zum Bodensee ein weiterer Hauptvorteil. Durch die Erstellung der Kraftwerke kann eine riesige Menge elektrischer Energie erzeugt und für Fabriken, Trambahnen, Beleuchtungszwecke zc. verwendet werden. Es wurde berechnet, daß oberhalb Basel 200,000 Pferdekkräfte gewonnen werden können. Aus diesem Grunde bildet die Schifffahrt auch die Grundlage für eine wirtschaftlich rationelle Ausbeutung der Rheinwasserkräfte.

Einige Zahlenbeispiele von

Frachtersparnissen mögen das oben Gesagte noch kurz etwas illustrieren. Bei einem Jahresanfangsverkehr von nur 1 Mill. Tonnen aller oberhalb Basel gelegenen Rheinplätze ergeben sich

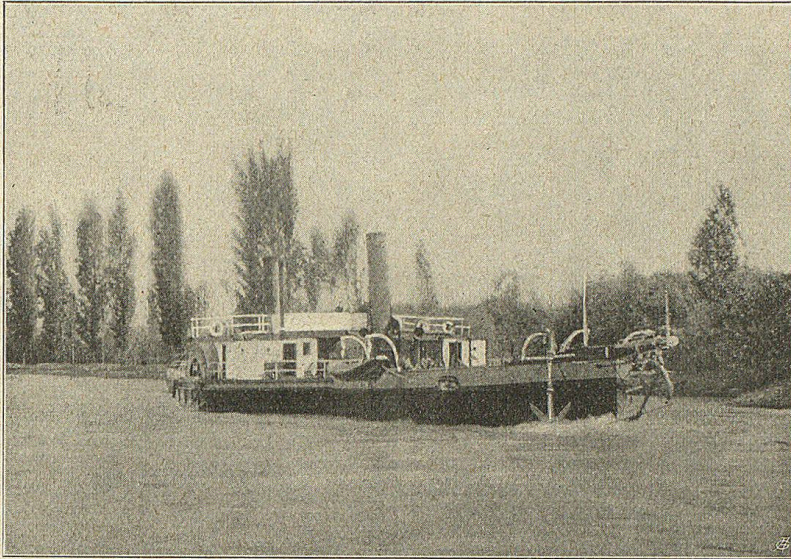
nach einer Berechnung von Ing. Gelpke jährliche Frachtersparnisse im Betrage von $4\frac{1}{2}$ Mill. Fr., die dem schweizerischen Volkswohl zugute kommen. Diese Angaben wurden auch durch das wirtschaftliche Gutachten von Hrn. Geh. Oberbaurat Dr. Sympher, Berlin, welcher dasselbe im Auftrage des nordostschweizerischen und des internationalen Rheinschiffahrtsverbandes ausarbeitete, als keineswegs zu hoch befunden. Die Wirtschaftlichkeit läßt sich übrigens in eklatanter Weise durch den bereits bestehenden Rheinverkehr Straßburg-Basel beweisen. 300 Tonnen bildeten das Anfangsergebnis. 1910 betrug der Verkehr in Basel schon 64,700 Tonnen; 1913 war es die respektable Ziffer von fast genau 100,000 Tonnen. Aus diesem Gesamt-

verkehr von 100,000 Tonnen resultieren in einem einzigen Jahre Frachtersparnisse im Betrage von $\frac{1}{4}$ Mill. Franken. Für den Import betrugen die durchschnittlichen Frachtersparnisse für 10 Tonnen Fr. 16. 40, für den Export dagegen Fr. 45. 80. Aus der dreimal größeren Frachtersparnis in der Ausfuhr eröffnen sich besonders für einige unserer hart bedrängten Exportindustrien günstige Perspektiven. Ein von Basel abgehender Talschleppzug mit 500 Tonnen Exportgut erreicht in 6—7 Fahrstunden Straßburg und in 14 Stunden Mannheim,

und erspart dabei 2500 Franken.

Das sind Ziffern, welche die Rentabilität der Rheinschifffahrt genügend beweisen. Wenn man bedenkt, daß der Verkehr erst in seinen primitiven Anfängen steht, daß Basel noch keine eigentlichen Hafenanlagen, sondern nur ein Verladeufer mit 7 Kranen besitzt, wenn in Betracht gezogen wird, daß der Schifffahrt Straßburg-Basel noch viele künftliche Hindernisse (z. B. die niedrigen Kehlerbrücken), wie auch natürliche Hemmnisse (Kieseschwellen) entgegenstehen, so sind obige Zahlen besonders erfreulich.

Sind alle diese Schwierigkeiten einmal beseitigt, ist der Ausbau bis zum Bodensee vollendet, so bieten sich unserm Wirtschaftsleben ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten. Getrost dürfen wir dann der Auslandskonkurrenz gegenüberreten. Eine besonnene, auf breiter Basis aufgebaute Wirtschaftspolitik unserer Behörden, ein freudiger Optimismus und tatkräftiger Opfermut aller interessierten Kreise und des ganzen Volkes mögen einig zusammenstehen zum baldigen Gelingen des großen nationalen Werkes — der Rhein-Bodensee-Schifffahrt!



Ein Schleppboot auf der Fahrt von Basel nach Straßburg. Dasselbe zieht in einem Abstände von ca. 80 Metern die Lastfähne nach sich.

Frabe.

D'Sunne wott Frabe mache,
Und sie luegt so müed i d'Wält,
Ihri letschte Strahle husche
Ueber d's ryse-n-Mehrefäld.

Dört am Hüsl ob de Flüehne
Malt sie d'Fänschter guldig a,
Aber d'Schatte wärde länger
Und das Lüchte mueß vergah.

D's Chöpsli unt'rem kinde Flügel
Schlafe d'Vögel hübschli n,
Und im höhe Gras zirpt d'Grille
Ihri weichi Melodie.

Gloggeklang tönt jez vom Chilchli
Dür die reini Apeluft,
Us em stille Friedhofsgarte
Chunnt e zarte Roseduft.

Nah di nah lösch uus am Himmel
All die guldig roti Pracht,
Und dä heilig Abedfride
Lösch sech uf i dunkli Nacht.

Möntschgehärz! wär's dir beschiede,
Daß, wenn dy Frabe chunnt,
Du us heit'rem Ladesade
Sätig geisch i d'Todesfund.

E. Wüerich-Murali.