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: 23.10.2025

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

Neben die durch die billige Wasserverfrachtung bedingten großen Ersparnisse für Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft tritt als Ergebnis des Ausbaues der Rheinwasserstraße dis zum Bodensee ein weiterer Hauptvorteil. Durch die Erstellung der Araftwerke kann eine riesige Menge elektrischer Energie erzeugt und für Fabriken, Trambahnen, Beleuchtungszwecke zc. verwendet werden. Es wurde berechnet, daß oberhalb Basel 200,000

Pferdekräfte gewonnen werden können. Aus diejem Grunde bildet die Schiffahrt auch die Grundlage für eine wirtjchaftlich rationelle Ausbeutung der Rheinwasserkräfte.

Einige Zahlenbeispiele von

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

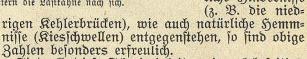
nach einer Berechnung von Ing. Gelpfe jährliche Frachtersparnisse im Betrage von 4½ Mill. Fr., die dem schweizerischen Bolkswohle zugute kommen. Diese Angaben wurden auch durch das wirtschaftsliche Gutachten von Hrn. Geh. Oberbaurat Dr. Sympher, Berlin, welcher dasselbe im Auftrage des nordostschweizerischen und des internationalen Rheinschiffahrtsverbandes ausarbeitete, als keineswegs zu hoch befunden. Die Wirtschaftlichkeit läßtsich übrigens in eklatanter Weise durch den bereits bestehenden Rheinverkehr Straßburg-Basel beweisen. 300 Tonnen bildeten das Ansangsergebnis. 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 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,

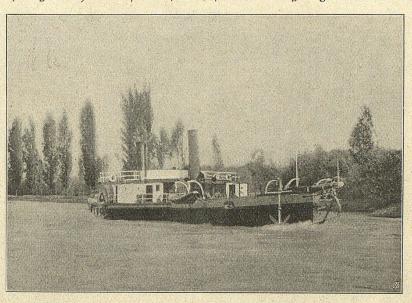
und erspart dabei 2500 Franken.

Das sind ziffern, welche die Rentabilität der Rheinschiffahrt genügend beweifen. Wenn man bedenkt, daß der Verkehr erst in seinen primitiven Anfängen steat, daß Basel noch keine eigentlichen

Hafenanlagen, sondern nur ein Berladeufer mit 7 Kranen besitzt, wenn in Betracht gezogen wird, daß der Schiffahrt Straßburg-Basel noch viele fünstelliche Hinden in der in



Sind alle diese Schwierigkeiten einmal beseitigt, ist der Ausdau dis zum Bodensee vollendet, so dieten sich unserm Wirtschaftsleben ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten. Getrost dürsen wir dann der Auslandskonkurrenz gegenübertreten. 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-Schiffahrt!



Ein Schleppboot auf ber Fahrt von Basel nach Strafburg. Dasselbe zieht in einem Abstande von ca. 80 Metern die Lastkähne nach sich.

Enrabe.

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

Dört am Hüsli ob de Flüehne Malt sie d'Fänschter guldig a, Aber d'Schatte wärde länger Und das Lüchte mueß vergah. D's Chöpfli unt'rem linde Flügel Schlafe d'Wögel hübschli 11, Und im höhe Gras zirpt d'Grille Ihri weichi Melodie.

Gloggeklang tönt jeg vom Chilchli Dür die reini Alpeluft, Us em stille Friedhofgarte Chunnt e zarte Roseduft. Nah di nah löscht uus am Himmel All die guldig roti Pracht, Und dä heilig Abedfriede Löst sech uf i dunkli Nacht.

Möntschärz! wär's dir beschiede, Daß, wenn dy Fyrabe chunnt, Du us heit'rem Läbesabe Sälig geisch i d'Todesstund.

G. Witerich=Muralt.