

Fyrabe

Autor(en): **Wüterich-Muralt, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **194 (1915)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374541>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

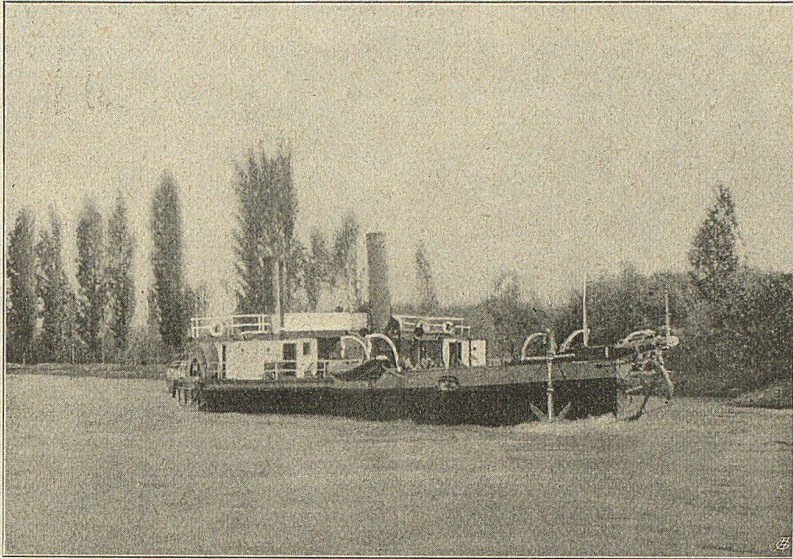
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

Neben die durch die billige Wasserfracht 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 4½ 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 ¼ Mill. Franken. Für den Import betragen 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.



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

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 künstliche Hindernisse (z. B. die niedrigen Kehlerbrücken), wie auch natürliche Hemmnisse (Kieswellen) 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!

Frabe.

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

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

D's Chöpfli unt'rem lüde Flügel
Schlufe d'Vögel hübschli u,
Und im höhe Gras zirpt d'Grille
Ihri weichi Melodie.

Bloggeklang tönt jez vom Chilchli
Dür die reini Apeluft,
Us em stille Friedhofgarte
Chumnt e zarte Roseduft.

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

Möntschehärz! wär's dir beschiede,
Daß, wenn dy Frabe chumnt,
Du us heit'rem Ladesade
Sältig geisch i d'Todesfund.

E. Wüterich-Murali.