

Cargoboot

Autor(en): **Eggenberger, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1967)**

PDF erstellt am: **23.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987727>

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.

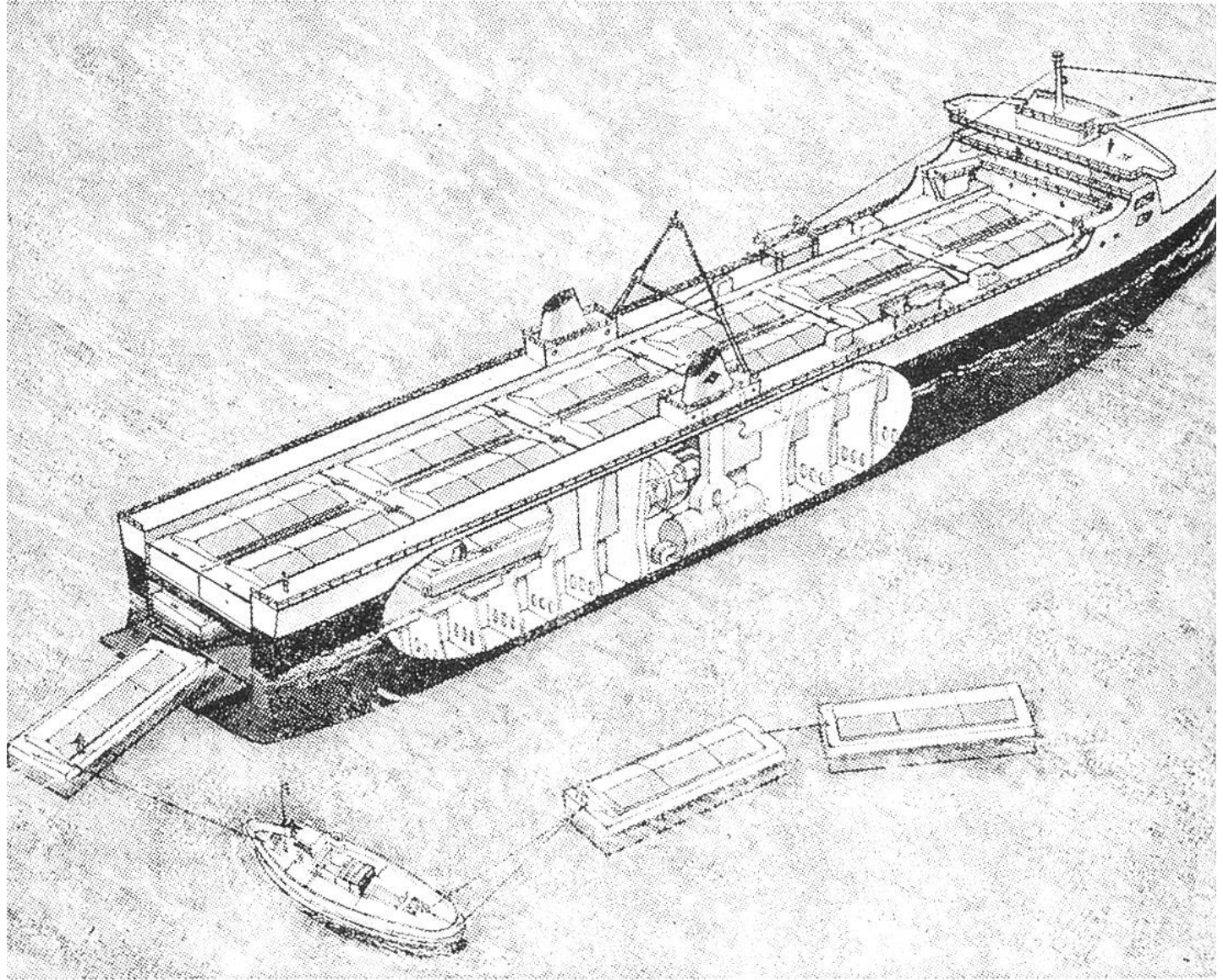
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

Cargoboot



Der billigste Frachttransport ist immer noch jener auf dem Wasserweg. Doch auch hier wachsen die Kosten in erschreckendem Masse. Die Löhne der Matrosen und Hafendarbeiter steigen, und nur zu oft geschieht es, dass die Frachter bis zu zwei Wochen

auf das Löschen ihrer Fracht warten müssen, weil die Entlademöglichkeiten nicht mehr ausreichen. Jeder Wartetag verschlingt aber nicht nur Löhne, sondern kostet auch hohe Liegegebühren. So ist es kein Wunder, dass die Reeder nach Möglichkeiten suchen, die Transporte zu verbilligen. Mit einem Vorschlag, der als «die grösste Revolution im Schiffbau seit 2000 Jahren» bezeichnet wird, will nun die Lykes-Reederei in New Orleans dem Problem zu Leibe rücken. Es werden riesige Transportschiffe geplant, sogenannte Cargoboote, die nicht nur die Transportgüter aufnehmen, sondern auch gleich die Schleppkähne, auf die sie verladen sind. Ein solches Trägerschiff soll 226 Meter lang und 33 Meter breit werden und 24 Schleppkähne zu maximal 750 Tonnen «schlucken». Sein Rumpf besteht aus einem Zwischen- und einem Oberdeck und einer grossen Zahl von Kammern, die mit Wasser gefüllt werden können. Sind diese so weit mit Wasser vollgelaufen, dass das unterste Deck unter der Wasserlinie liegt, schwimmen die Schleppkähne in den Schiffsleib. Füllt man noch mehr Wasser ein, sinkt das Schiff entsprechend tiefer, und die Schleppkähne können auch aufs obere Deck manövriert werden. Sobald die Kammern leergepumpt sind, fährt das Trägerschiff an irgendein Ziel, zum Beispiel von New York nach Rotterdam. Dort werden die Tanks wieder geflutet, das heisst gefüllt, die Kähne von einem Schlepper herausgezogen und ohne jegliches Umladen gleich weitergeschleppt bis an ihr Endziel, das vielleicht der Rheinhafen in Basel ist. Auf diese Weise hofft man, nicht nur die ausserordentlichen Kosten eines solchen Cargobootes – man rechnet mit rund 70 Millionen Franken – wettzuschlagen, sondern sogar die Transportkosten um ungefähr 30 Prozent senken zu können.

Paul Eggenberg