

Das zerlegbare Schiff

Autor(en): **Bachmann, F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **66 (1973)**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987293>

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.

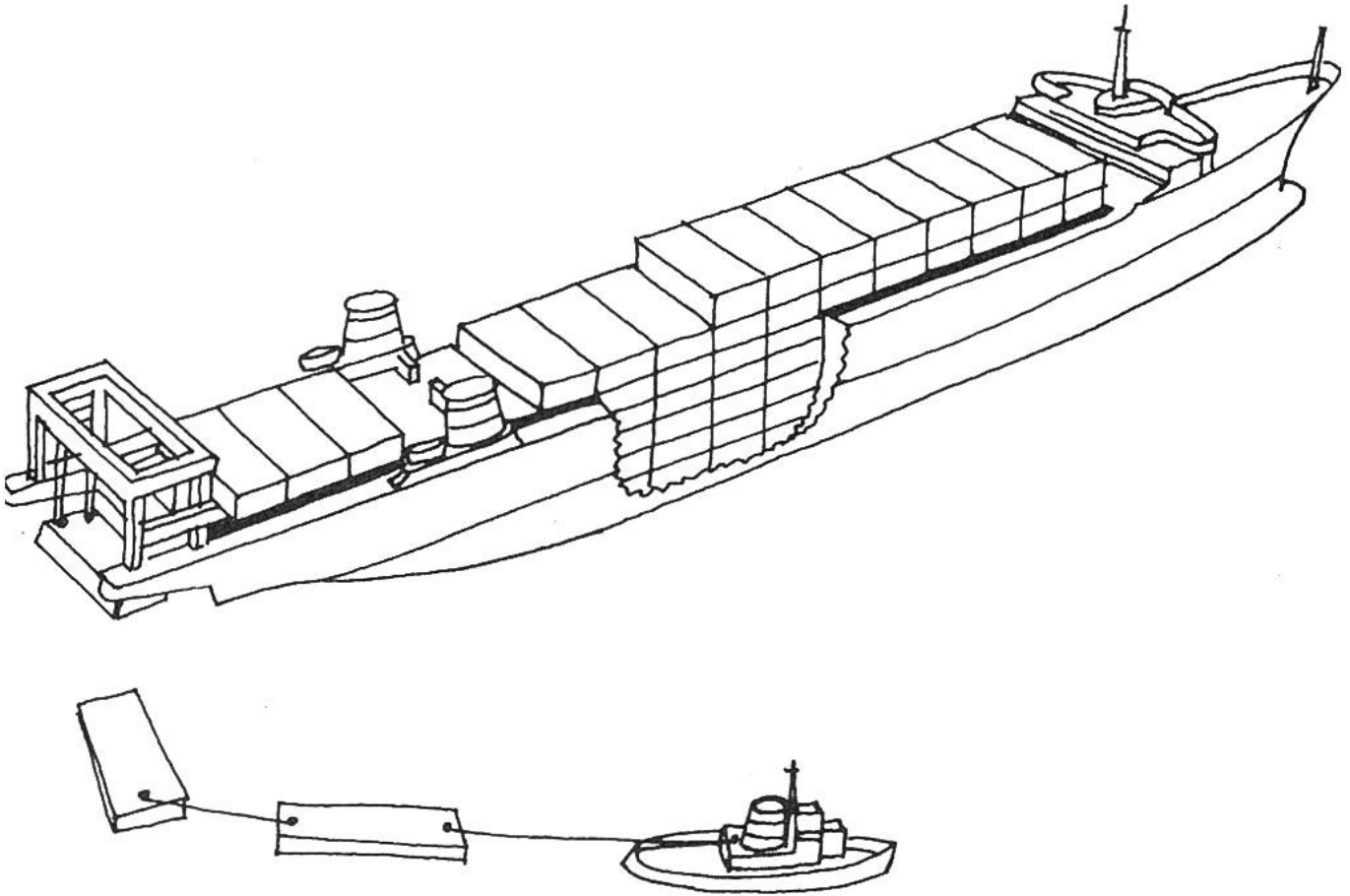
Haftungsausschluss

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.

Das zerlegbare Schiff

Rationalisierung – Automatisierung, das sind die Erfordernisse unserer Zeit. Die menschliche Arbeitskraft steht längst nicht mehr in dem Masse zur Verfügung, wie man sie eigentlich benötigt, und dann ist sie teuer geworden. Deshalb wird versucht, all die Arbeitsgänge, die nicht besondere Intelligenzleistungen verlangen, sondern mechanisch ablaufen, der Maschine zu überlassen. Die Steuerung und Kontrolle der Maschine aber, die nach bestimmten Regeln zu erfolgen hat, darf dem Computer übertragen werden. Diese Entwicklung beginnt sich mehr und mehr auch in der Schifffahrt auszuprägen. Vorbei ist die Zeit, in der je nach Grösse der Frachtschiffe Dutzende bis Hunderte von Seeleuten als Besatzung vonnöten waren. In den Häfen kann man nicht mehr ein Heer von Dockarbeitern beschäftigen, um die Schiffe zu beladen und zu löschen. Aber gleichzeitig sollen sich die Transporte immer schneller abwickeln. Die Technik macht auch hier scheinbar Unmögliches schliesslich möglich. Die Erfindung des Containers hat der Seefahrt neue Wege gewiesen. Container sind Transportkisten aus starkem Metall. Dank der einheitlichen Grösse passen sie auf Strassen- und Schienenfahrzeuge, lassen sich mit Kranen beliebig verstellen und in den Lade-

räumen der besonders konstruierten Container-Schiffe so aufstapeln, dass kein leerer Platz mehr übrigbleibt. Das erlaubt dem Schiffseigentümer die grösstmögliche Ausnützung seines Schiffes. Die Container selbst werden vom Absender gefüllt und verschlossen und dann erst vom Empfänger wieder geöffnet und entleert. Der ganze Güterumschlag beschränkt sich darauf, diese grossen Transportgefässe von einem Fahrzeug aufs andere zu verschieben. Es müssen nicht mehr Hunderte von Kisten, Ballen, Säcken und Paketen verladen werden. Doch war mit der Erfindung des Containers nur der vielversprechende Anfang gemacht. Schon das «Roll on – Roll off»-System bedeutet einen wesentlichen Fortschritt. Hier werden die Container auf Rollselbstfahrgestellen gesetzt, wenn sie im Hafen anlangen. Das Schiff besitzt keine Deckklappen mehr, sondern ein breites Portal am Heck, durch das die nun fahrbaren Container mit Traktoren hinein- oder hinausgerollt werden können. Vom rollenden zum schwimmenden Container nun ist bloss ein Schritt, aber dieser Schritt bedingte einen ganz neuen Schiffstyp, nämlich das LASH. Die vier Buchstaben sind die Abkürzung von Lighter-Aboard-Ship. Es handelt sich dabei um ein grosses Schiff, das



leichtere Schiffe an Bord nimmt. Diese Leichter sind nichts anderes als geräumige Container, die so gebaut sind, dass sie wie ein Lastschiff zu schwimmen vermögen. Das LASH selbst besteht eigentlich nur noch aus der Schiffswandung. Eingebaut sind bloss Kommandobrücke, Maschinenanlage und Unterkunftsräume für die kleine Besatzung. Dazu besitzt es noch einen Portalkran, der die ganze Schiffsbreite überspannt und sich über die ganze Länge verschieben kann. Die beladenen Container lässt man ins Wasser gleiten, wo sie ein Schlepper übernimmt und zum LASH befördert, das draussen in offenem Wasser vor Anker ge-

gangen ist. Mit dem Portalkran werden sie über Heck an Bord genommen und sorgfältig eingepasst. So wird das LASH gewissermassen aus einzelnen Bestandteilen, nämlich etwa 70 beladenen Containern, zusammengesetzt. Beim Entladen erfolgt die Zerlegung im umgekehrten Sinne. Die Behälter werden zu Wasser gelassen und wiederum von Schleppern weiter verteilt. Bereits verkehren die ersten LASH auf dem Atlantik, und sie scheinen bisher unter allen Schiffstypen, wenigstens was den Stückgutverkehr anbelangt, die Forderung nach Rationalisierung und Automatisierung in der Seefahrt am ehesten zu erfüllen. F. Bachmann