

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 77 (1984)

Artikel: Wenn der Grosse die Kleinen verschluckt
Autor: Moser, Wolfgang
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-989548>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.01.2025

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

Wenn der Grosse die Kleinen verschluckt

Solches kam etwa in Märchen vor, wo der böse Riese bereits zum Frühstück einige kleine Menschlein verschluckte, um den grössten Hunger zu stillen. Doch fand solch schreckliches Geschehen zum Glück nur im Märchen statt.

Solches kommt aber in der Natur täglich vor, wenn beispielsweise die Schwalbe im kühnen Fluge herumschwirrende Mücken in Serie verschluckt oder wenn die Schlange sich einige Mäuse einverleibt oder wenn der grosse Fisch sein Maul öffnet, um einen Schwarm kleiner Fische in sich aufzunehmen, damit sein Magen nicht mehr knurrt. Doch ist dieser sich immer wiederholende Vorgang ein Bestandteil der Natur, ein vom Schöpfer aller Lebewesen eingepflanztes Regulativ.

Auch die moderne Technik hat «Grosse» geschaffen, welche «Kleine» verschlucken können. Beispielsweise die Fährschiffe, welche am Pier ihre Bugnase hochklappen, Privatautos, Lastwagen und Busse verschlucken, um sie dann nach einer Seereise am entsprechenden Bestimmungsort wieder auszuspucken. Ebenso bekannt sind sicher auch die Grossraumflugzeuge, in deren Bauch nicht nur Container und Lastwagen, sondern auch kleinere Flugzeuge von einem Kontinent zum anderen durch die Lüfte geflogen werden können. Der «Tiger» – das neueste Flugzeug unserer Armee – wurde mit «Galaxy»-Grossraumflugzeugen von Amerika in die Schweiz eingeflogen.

Ist es da noch erstaunlich, dass



Am Pier vertäut, wird ein «Baco-Liner» beladen. Während mit den Kranen bis zu 500 grossräumige Container an Deck gehievt werden, ist auf dem Wasser ein Schlepper daran, eine Serie von 800 Tonnen Container-Schiffen in den Bauch des «gefrässigen Grossen» hineinzuschieben (in der Fachsprache: Container-Schiffe werden «ingeschwommen»).



*Hier wurde von zwei Schleppern ein Binnenwasser-Tanker von 995 Brutto-
registertonnen, einer Länge von 67 Metern, einer Breite von 8,2 Metern und
einem Tiefgang von 2,7 Metern in den «Baco-Liner» eingeschwommen.*



Wenn die Ladung eingeschwommen ist, werden die «Schleusentore» am Bug des Schiffes geschlossen. Das Wasser wird hinausgepumpt und wie in einem Trockendock können die Schiffe-im-Schiff die Reise über die Weltmeere antreten. Am Bestimmungsort wird wieder Wasser eingepumpt, die Schleusen öffnen sich und die Container-Schiffe oder der Binnengewässer-Tanker können ihre Weiterreise im Freien antreten.



Im Bauch des «Baco-Liner» werden die eingeschwommenen Schiffe festgemacht und «verankert», so dass auch bei Sturm und hohem Wellengang nichts passieren kann.

sich die Schifffahrt gesagt hat: «Was der Luftfahrt recht ist, ist auch uns Seebären billig.»

Die «Baco-Liner»

So heissen die beiden Superschiffe des «Rhein-, Maas- und See-Schiffahrtskontors», die für je 70 Millionen Franken erstellt wurden, und die in ihrem Riesebauch zwölf Containerschiffe zu je 800 Tonnen Ladung aufnehmen können. An Deck werden auf der Fahrt über die Weltmeere zusätzlich noch 500 40-Fuss-Container mittransportiert.

Doch wie kam man eigentlich auf den Gedanken, Schiffe zu bauen, die andere, kleinere Schiffe über die Meere transportieren sollen?

Verschiedene Gründe führten zum Bau solcher «Schiff-im-Schiff»-Transporter, deren Zahl sich in Zukunft noch vervielfachen wird. Der erste Grund: In verschiedenen Regionen Afrikas, Asiens, Australiens und Südamerikas, entlang der Küsten, gibt es wenige ausgebaute Häfen, in denen grosse Schiffe anlegen und ihre Fracht löschen können. Der zweite Grund: In Europa als auch in Afrika und Südamerika liegen die grossen Industriewerke nicht an den Meeresküsten, oft aber an den Ufern grosser Flüsse. Diese Flüsse können jedoch nicht von Meerschiffen befahren werden. Ein typisches Beispiel ist hierfür der

Rhein. Dazu kommen auch noch wirtschaftliche Gründe: Das mehrmalige Ein- und Ausladen ganzer Schiffsladungen ist sehr arbeits- und zeitaufwendig und daher auch mit sehr hohen Kosten verbunden. Dann muss berücksichtigt werden, dass bei jedem Umlad ein gewisses Risiko besteht, dass eine Maschine, Waren und Güter beschädigt werden.

Mit den «Baco-Linern» kann man alle vorerwähnten Probleme besser lösen. Hier ein Beispiel: In Basel wird ein 800 Tonnen Container-Schiff beladen. Dann geht es den Rhein hinunter nach Rotterdam. Und anstatt hier alles umzuladen, zieht nun ein Schlepper das Container-Schiff in den grossen Schiffsbauch des «Baco-Liners». Einige Tage später trifft die Fracht aus Basel an der Küste Nigerias ein. Wiederum kein mühsames Umladen. Das Containerschiff wird von Schleppern aus dem Bauch geholt und den Niger hinauf direkt an seinen Bestimmungsort gezogen.

Wolfgang Moser