

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1967)

Artikel: Cargoboot
Autor: Eggenberger, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987727>

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.](#)

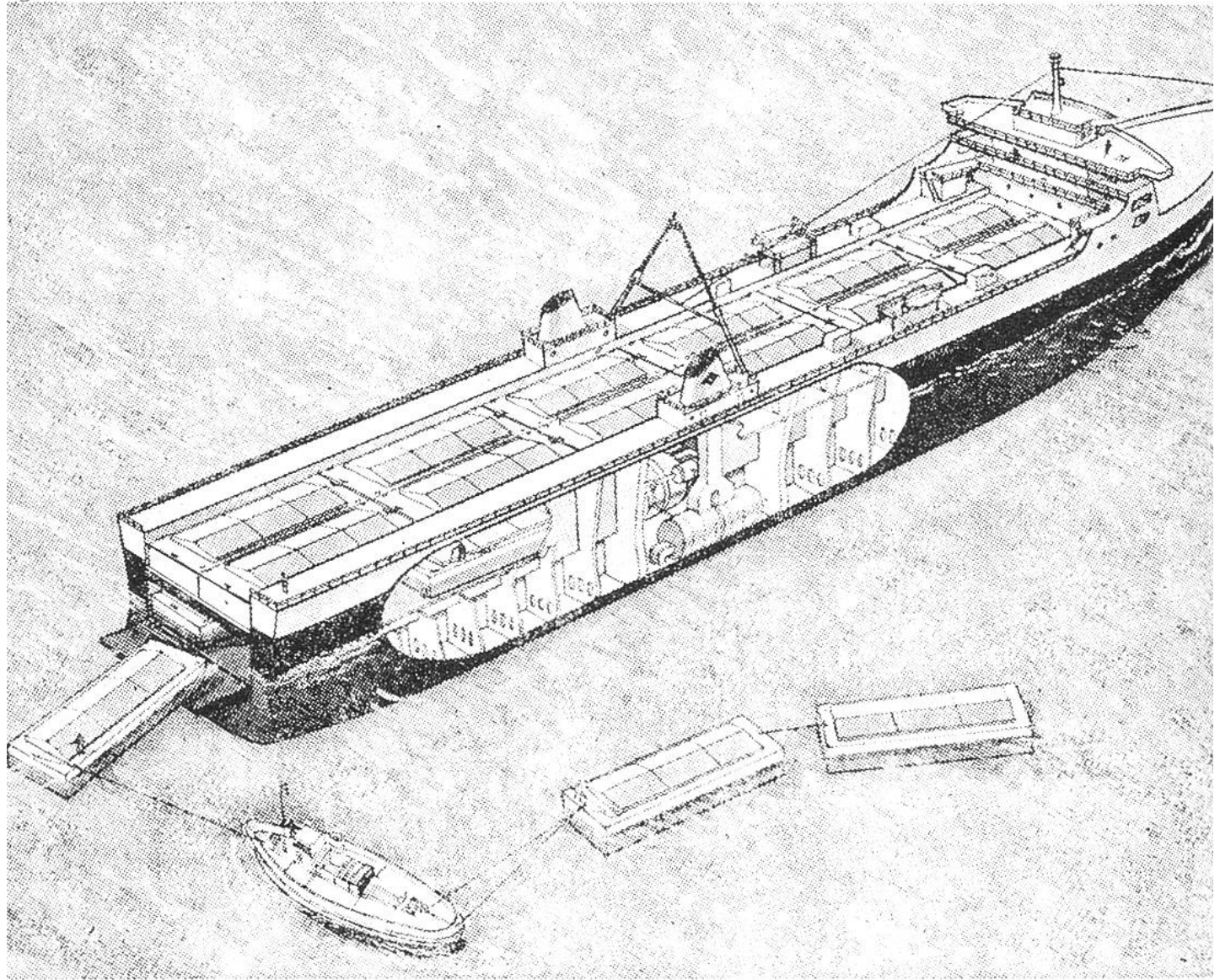
Terms of use

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: 25.04.2025

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

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