

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 118 (1992)
Heft: 4

Artikel: Die heimlichen Geheimnisse des Transportwesens
Autor: Etschmayer, Patrik
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-598747>

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: 01.04.2025

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

Die heimlichen Geheimnisse des Transportwesens

VON PATRIK ETSCHMAYER

Eines der dringlichsten Probleme im heutigen Europa scheint es zu sein, Parmaschinken von Parma über Rostock, Brüssel, Sevilla und Marseille wieder nach Parma zu bringen. Diese Technik, die sich ganz ähnlich bereits bei der Herstellung von Portwein über Jahrhunderte bewährt hat, erfährt jedes Jahr weitere Verfeinerungen. Seit neuestem wird mit der sogenannten Frachtverminderungstechnik gearbeitet, die darin besteht, auf möglichst viele Lastwagen bei einer möglichst hohen Kilometerleistung möglichst wenig Nutzlast zu bringen.

Ein deutscher Gemüsegrossist schickte so einen Vierzigtonner mit einem 15 Kilo-Sack Kartoffeln auf die Reise von Rückelhoven-Rotheim nach Roccella Ionica in Kalabrien, um dort die Kartoffeln waschen zu lassen. Der Lastenzug kehrte unterdessen nach Rückelhoven-Rotheim zurück – ebenfalls, um gewaschen zu werden. Er fuhr dann wieder hinunter nach Kalabrien, um dort die nunmehr sauberen Kartoffeln wieder abzuholen und nach Puffendorf (etwa 20 km von Rückelhoven-Rotheim) auszuliefern. Dass ein weiterer Vierzigtonner derselben Firma zur gleichen Zeit dasselbe – allerdings mit einer Kiste Tomaten – machte, sei hier nur am Rand bemerkt.

Ausgeschlafene Frachtprofis quittieren ein solches Verfahren natürlich nur mehr mit einem müden Gähnen – wesentlich radikalere Transporttechniken sind mittlerweile entwickelt worden, und nunmehr sind Leerfahrten der absolute Hit!

Leerfahrten-Theorien als Grundlage

Wer die Transporteure warum bezahlt, damit sie mit leeren Lastwagen durch die Welt walzen, ist ein strenggehütetes Geheimnis, das wir auch durch langes Foltern eines von uns gefangengesetzten Routiers Suisse-Mitglieds nicht herauszupressen vermochten. (Vielleicht wusste er es aber auch tatsächlich nicht, denn der arme Kerl fuhr mit einem mit einer Kiste Linzertört-

chen beladenen Sechzehntöner herum.

Es deuten einige Hinweise allerdings darauf hin, dass Strassenbauunternehmen und die OPEC die Hand im Spiel haben – die einen, um die Abnutzung des Strassenbelags zu fördern, die andern aus offensichtlichen Gründen.

Eine andere Theorie geht davon aus, dass den Leerfahrten ein sogenannter Raumbewegungszwang zugrundeliegt. Würde der Freiraum nicht ständig bewegt, sondern konzentrierte sich plötzlich an einer Stelle, würde das Raum-Zeit-Gefüge durcheinandergeraten und in einem Weltuntergang münden.

Wieder eine andere Theorie besagt, dass erstere Theorie ein völliger Schwachsinn sei, und die Beachtung, die man ihr schenkt, nicht einmal Sekundenbruchteile verdiene.

Welche Theorie aber auch immer stimmen mag, die Tendenz, die sich hier abzeichnet, ist verblüffend, und daraus gezogene Kalkulationen lassen auf eine Entwicklung schliessen, die geradezu atemberaubend ist.

Dazu hier einige aus sehr obskuren, aber nichtsdestotrotz zuverlässigen Quellen stammende Zahlen, die lieber nicht genannt sein möchten (die Quellen – nicht die Zahlen – natürlich):

1950:	Sinnlose Fahrten:	1,5 %
	Leerfahrten:	1 %
	Sinnvolle Fahrten:	97,5 %
1970:	Sinnlose Fahrten:	3,5 %
	Leerfahrten:	2,5 %
	Sinnvolle Fahrten:	94 %
1990:	Sinnlose Fahrten:	18 %
	Leerfahrten:	22 %
	Sinnvolle Fahrten:	60 %
(Prognostiziert)		
2000:	Sinnlose Fahrten:	37 %
	Leerfahrten:	62,9 %
	Sinnvolle Fahrten:	0,1 %

Es müssen die Zahlen des Jahres 2000 allerdings mit Vorsicht betrachtet werden – die 0,1 % sinnvollen Fahrten können durchaus auch auf einem Rechnungsfehler beruhen.

Wie man aus diesen Zahlen ersieht, wird niemand mehr im Jahr 2000 irgend etwas

irgendwohin transportieren können, da sämtliche Transportkapazitäten durch sinnlose oder Leerfahrten besetzt sein werden. Die Gesellschaft muss sich daher wieder auf das System der Selbstversorgung besinnen, Ex- und Importeure jeglicher Waren werden nur noch in der Erinnerung an längst vergangene Tage existieren, und die Menschheit wird mit der Zeit vergessen, warum die Lastwagen eigentlich noch herumfahren.

0,6 Personen pro Auto

Zu glauben, dass das Vorhandensein von Personenwagen irgendwas an diesen Dingen ändern wird, ist pure Illusion: Von früher gut drei Personen pro Auto ist die Besetzung dieser Fahrzeuge im Durchschnitt nämlich auf gut 1,2 Personen pro Wagen zurückgegangen, was bedeutet, dass im Jahr 2000 gerade noch 0,6 Personen auf ein Auto kommen werden ... Es ist kaum anzunehmen, dass es den etwas mehr als halben Personen gelingen wird, vernünftige Transporte durchzuführen.

Man kann also mit absoluter Gewissheit in die Zukunft blicken, dass in weniger als zehn Jahren der Strassenverkehr endlich das sein wird, als was er von der Autopartei schon längst propagiert und zu dem er immer mehr umgestaltet wird – purer Selbstzweck!

REKLAME

Fenster Türen Läden
Holz Alu Kunststoff

dörig fenster service ag
9000 St.Gallen Rorschacherstr. 183
Ich wünsche kostenlos mehr Information
Name
Adresse