

Container von der Erde bis zum Mond



Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG

Containerlager des Container-Terminals Altenwerder in Hamburg



Hapag-Lloyd AG

Die „Shanghai Express“ liegt am Container-Terminal Altenwerder



zeitmagazin/LeX von Liteshout

Containerabfertigung im Hafen



Hapag-Lloyd AG

Der Container auf dem Weg zum Kunden in Hongkong

Ananas aus Afrika,
Steaks aus Argentinien,
Hemden aus der Türkei,
Weine aus Kalifornien,
DVD-Player aus China.
Sie haben eines gemeinsam:
Sie reisen per Container.
Fast von Tür zu Tür.

Kein Transportmittel hat den weltweiten Warenverkehr so verändert wie der Container aus Stahl. Als die ersten Boxen in Deutschland 1966 in Bremerhaven verladen wurden – sie kamen aus den USA, wo sie in den 50er Jahren entwickelt worden waren –, war das Frachtschiff für Stückgut noch Standard. In den Bäuchen der Schiffe wurden die Waren auf Paletten verladen, in Säcken oder Kisten. Ein zeitraubendes Geschäft. Das Entladen von 10.000 Tonnen Fracht dauerte acht bis zehn Tage. Im Container genügte schon damals zwei bis vier Tage, heute reichen 24 Stunden. Außer Waren wie Erdöl und Eisenerz landet praktisch alles in einem der 12 bis 15 Millionen Container, die weltweit im Umlauf sind. Wie viele es wirklich sind, weiß keiner ganz genau.

„Ohne die segensreiche stählerne Box wären die großen Mengen des Welthandels nicht mehr rationell und schon gar nicht so kostengünstig zu bewältigen“, schildert Michael Behrendt, Vorstandschef von Hapag-Lloyd, einer der weltweit größten Containerlinien. 1969, drei Jahre nach der ersten Containerverladung in Bremerhaven, wurden weltweit schon 700.000 Transporte mit Containern gezählt. „1982 waren es 17 Millionen, 1993 hatte sich dieses Volumen verdoppelt“, so

Behrendt. „2004 dürfte das Aufkommen weltweit gut 70 Millionen transportierte Standardcontainer betragen, sich also in nur zehn Jahren erneut verdoppelt haben. Diese Container ergeben aneinander gereiht die Strecke von der Erde bis zum Mond.“ Zehn Prozent dieser Strecke belegt Hamburg. 7,1 Millionen Standardcontainer hat der zweitgrößte Hafen Europas 2004 umgeschlagen, rund 15 Prozent mehr als 2003, berichtet Uwe Köhler von der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG.

Wenn heute die Produzenten von Spielzeug, Computern, Fahrrädern oder Turnschuhen zum Beispiel in China produzieren, spielen Transportkosten kaum noch eine Rolle. „Beim Transport einer Kilodose Konserven von Asien nach Deutschland fallen etwa fünf Cent Seefracht an“, schildert Hapag-Lloyd-Sprecher Klaus Heims.

Auf die Erfindung des Containers in den 50er Jahren hatte die Seefahrt sehnlichst

gewartet. Denn die Zeiten zum Be- und Entladen wurden immer länger, da die Schiffe ständig größer wurden und immer mehr Waren transportierten. „Auf manchen Routen lagen die Schiffe teilweise länger im Hafen, als sie auf See unterwegs waren“, erinnert sich Heims. „Der Kapitän hatte sogar Zeit, die Kunden zum Kaffee und zu einem Ausflug auf die Reeperbahn einzuladen“, schmunzelt Uwe Köhler. Vergangene Zeiten.

Heute fahren Containerschiffe weltweit nach festem Fahrplan die Häfen an. Länger als 24 Stunden liegen sie selten am Kai. In dieser Zeit werden rund 3.500 Container verladen. Und dann geht's weiter zur nächsten Haltestelle. Das Geheimnis der niedrigen Kosten und kurzen Liegezeiten ist der Container. Weltweit genormt, kann er in jedem Hafen der Welt von jedem Kran gehoben werden. Und damit er dabei nicht schlappmacht, ist er unglaublich robust und fest.

Für die Bauüberwachung und technische Abnahme sorgt etwa der Germanische Lloyd als global tätiger technischer Überwachungsdiens. „Ein Standardcontainer von 20 Fuß Länge muss zum Beispiel

eine Ladung von 28 Tonnen tragen können“, erklärt Jürgen Wriedt, Experte für Container beim Germanischen Lloyd in Hamburg. Da Container auf den Schiffen außerdem zu Hochhäusern gestapelt werden, müssen sie hohe Drucklasten aushalten. Nämlich bis zu 192 Tonnen. Und das auch bei Windstärke zwölf. Was bedeutet, dass sich der Container auch unter so einer Belastung bei Schiefelage nicht verziehen darf. Und stabil sein muss er selbst bei minus 50 Grad, wenn das Schiff gerade den Nordpolarkreis passiert, genauso wie bei plus 50 Grad, die am Äquator erreicht werden. Dass der Container zudem wasserdicht sein muss, versteht sich von selbst.

Das schafft natürlich nur Stahl, vor allem hochfeste Stahlsorten mit besonders hohen Leistungen. Etwa 2,25 Tonnen davon brauchen die Hersteller, um einen 6,05 Meter langen Container zu bauen. Stückpreis: 2.400 US-Dollar. 10 bis 15 Jahre lang hält er den weltweiten Frachtverkehr aus. Ein billiger Transportbehälter. Begehrt auch noch im zweiten und dritten Leben. Als Lager- und Baucontainer, viele Jahrzehnte lang, bevor der Stahl als Schrott in den Materialkreislauf zurückkehrt. ■

Rund 15 Millionen Container sind weltweit im Einsatz



Hapag-Lloyd AG

Die „Hamburg Express“ verlässt den Hafen von Hongkong