

Sektion C: das Reich der Metalle

Container oder die Blechkiste, aus der die Globalisierung ist

Seine Ausmaße sind überschaubar: rund 6 Meter lang, 2,44 Meter breit und 2,60 Meter hoch. Doch der Einfluß dieser standardisierten Stahlkiste, genannt ›Container‹, auf die globale Wirtschaft ist riesengroß.

14 Millionen dieser bunten Blechbehälter sind heute Teil eines weltweiten Transportsystems, das ›Standard ISO Container‹ verwendet, die auf Schiffe, Eisenbahnwagen und LKW verlastet werden können.

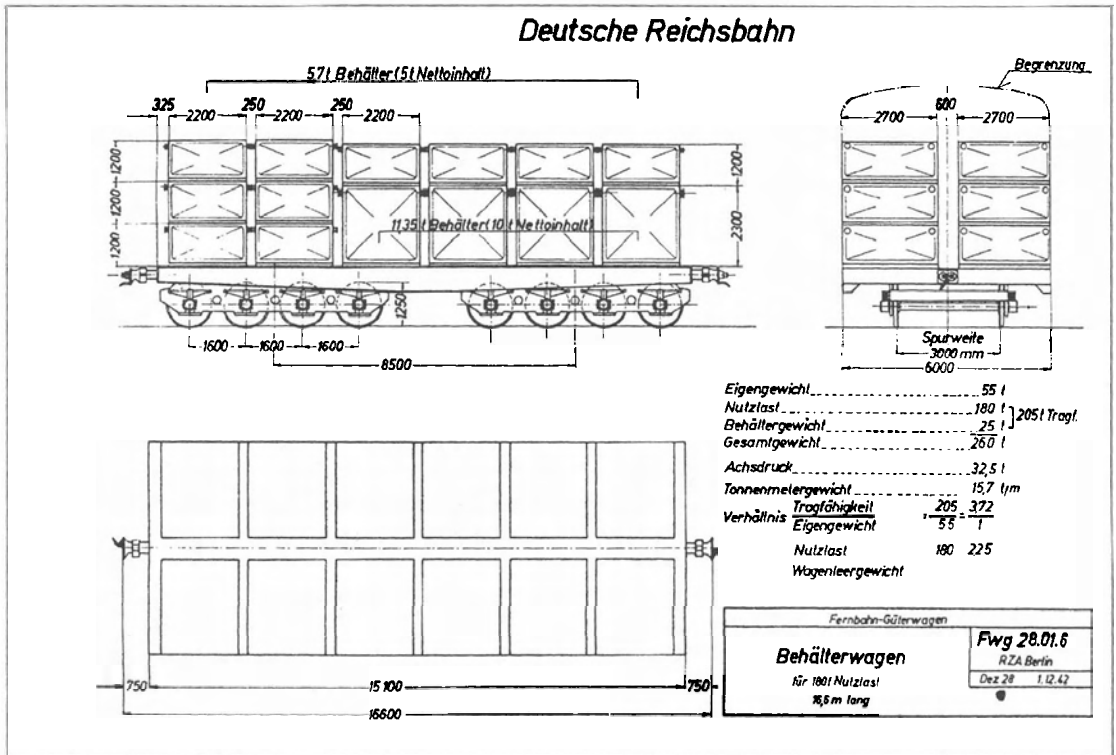
So befinden sich derzeit 3500 Frachtschiffe im Pazifik, Atlantik und Indischen Ozean. Sie sind bis zur Grenze ihrer Tragfähigkeit mit ungefähr 15 Millionen Containern beladen. Wie Perlen an einer Halskette pflügen diese riesigen Schiffe die Wellen ihrer transkontinentalen Routen, und ohne die schlichte Stahlkiste wäre der rasant wachsende Welthandel nicht denkbar: 500 millionenmal wird 2007 ein Container von Schiffen an Land oder von Deck an Land gehievt. Die Globalisierung treibt den containerisierten Lasttransport an, und die Container fördern die Globalisierung. Ohne diese vereinheitlichte, leicht stapelbare und standardisierte Transportverpackung wären die äußerst günstigen Transportkosten nicht möglich, die dazu geführt haben, daß viele Produkte billiger im Ausland produziert und hierher geschafft werden.

Anscheinend wollte aber niemand darüber sprechen, woher der Container als Garant und Voraussetzung für den weiter wachsenden Welthandel wirklich kommt.

Die Erfindung des Containers gilt als ziemlich jung. Vor etwa 50 Jahren verließ am 26. April 1956 das erste Containerschiff der Welt den Hafen von Port Newark in New Jersey mit Ziel Texas. An Bord waren 58 Container. Das Schiff gehörte einem gewissen Malcolm McLEAN, der für sich in Anspruch nahm, den Container erfunden zu haben. Die Idee wollte dem Amerikaner schon in den dreißiger Jahren gekommen sein, als er als LKW-Betreiber in einem Hafen beobachtete, wie Baumwollballen von seinem Lastwagen durch schwitzende Arbeiter entladen wurden, nur um danach wieder auf ein Schiff gehievt zu werden. McLEAN soll sich gefragt haben, ob es nicht viel schneller ginge, wenn man den ganzen LKW statt dessen einladen würde. Es habe aber noch viele Jahre gedauert, bevor McLEAN die Sea-Land Cooperation gründete und seine Containeridee verwirklichte. McLEANS Gesellschaft wurde später vom Marktführer Maersk im Jahre 1999 erworben.^{1,2}

¹ Alexander JUNG, »The Box that Makes the World go Round«, S.1-4, <http://service-spiegel-de/cache/international/spiegel/O,1518,386,99,00.htm>

² wikipedia: »Containerization«, S. 3 f. <http://en.wikipedia.org/wiki/containerization>



Die Globalisierung des Güterverkehrs mit Container war im europäischen Rahmen für die Nachkriegszeit schon 1942 geplant. Hier erkennbar an der Abbildung eines 8achsigen Breitspur-Behälters (Containerwagen für 180 Tonnen Nutzlast und Verladung auf Container/Behälter-LKW).

Rollplattenbehälter ›System Weber‹ der Bundespost von 1949. Modell MBL 3500 für 5 Weber-Behälter.

Merkwürdig ist, daß ungefähr 20 Jahre vergehen mußten, bis McLEAN seine Erfindung in die Praxis umsetzen konnte.

Zwischen die dreißiger und die fünfziger Jahre fielen die Zeit des Zweiten Weltkriegs und die Erbeutung deutschen geistigen Eigentums durch die Alliierten. Tatsächlich finden wir bereits auf das Jahr 1942 zurückgehende Unterlagen, die darauf hinweisen, daß das, was nach dem Krieg als ›Container‹ (englisch = Großraumbehälter für Verkehr von Werk zu Werk) erfunden wurde, in Wirklichkeit schon 1942 endgültig geplant war.¹

¹ Anton JOACHIMSTHALER, *Die Breitspurbahn*, Herbig, München ³1985, S. 254–273.

In ihren Entwürfen für den Verkehr in der Nachkriegszeit hatten die Planer der Deutschen Reichsbahn bereits ein großes Anwachsen des Güterverkehrs vorhergesehen. Man wollte dazu eine gigantische Breitspurbahn zur Erschließung und Verbindung des großeuropäischen Raumes vom Ural bis zum Atlantik schaffen. Die zuständigen Herren des Reichsbahn-Zentralamtes schrieben: »Bei der Breitspurbahn wird aber anzustreben sein, statt Güterspezialwagen für die verschiedenen Güter mehr ›Spezialbehälter zu beschaffen und diese als maßgebliche Verkehrseinheit zu bevorzugen‹. Damit wird dann auch hoffentlich das besonders bei Breitspur schwierige Problem der Zubringung und der Verteilung der Güter gelöst, das heißt die Zusammenfassung vieler kleiner Verkehrseinheiten (Behälter) auf Normalspur oder Straße. Auch kann daran gedacht werden, den Lastkraftwagen ohne Anhänger selbst als Behälter aufzufassen.«

Auch der erst 1984 in den USA eingeführte ›Huckepackverkehr‹ ist bereits am 31. August 1942 in einem deutschen Vorschlag enthalten. Man war sich damals auch schon voll darüber im klaren, daß man mit dieser neuartigen Verkehrslösung den Durchbruch hin zu einer Revolutionierung des Transportwesens schaffen würde: »Nimmt man jedoch schon jetzt, wo das gewaltige Neue erst in den Plänen entsteht, bei einigen sehr wichtigen Hauptmaßen auf das seit Jahrzehnten als Regelausführung Bestehende gebührend Rücksicht, so kann den neuen Verkehrsmitteln mit einem Schlag ein Großteil des zahlen- und wertmäßigen ins Riesenhafte gehenden bisherigen Güterwagenparks Europas sozusagen fast kostenlos in den Schoß fallen.«

Schließlich stimmten die deutschen Pläne für ›Behälter‹ sogar bis zum Behältergewicht von 25 Tonnen mit dem heutigen Standard-Container TEU (Twenty-Foot Equivalent unit) überein.

Es ist eindeutig, daß das, was 1942/43 bei der Breitspurbahn-Planung als ›Behälter‹ und ›Behälterverkehr‹ geplant wurde, nach dem Krieg als ›Container‹ Wirklichkeit geworden ist. Sogar die sprachli-

chen Begriffe ›Behälter‹ (deutsch) und ›Container‹ (englisch) stimmen völlig überein. Es kann davon ausgegangen werden, daß zur ›Wiedererfindung‹ durch McLEAN die Lektüre von TIIB-Berichten leitend beigetragen hat.

Außerdem führte die Deutsche Bundespost bereits ab 1949 die sogenannten ›Weberbehälter‹ versuchsweise ein. Diese sogenannten Rollplattenbehälter für Straßen- und Schienenfahrzeuge haben die gleichen Vorbilder wie McLEANS Container.

Daß ihre Ideen einmal dazu mit beitragen würden, Arbeitsplätze zum Hauptexportschlager der alten industrialisierten Welt zu machen kann den Planern der alten Reichsbahn wohl kaum zum Vorwurf gemacht werden.