



Kapitän Matthias Wichmann (vorn) fährt mit dem Containerschiff „Hong Kong Express“ aus dem Hafen von Southampton – an Containern vorbei.

Foto Christian Thiel

Die Welt in der Blechkiste

Von fünfzig Jahren erfand der Fuhrunternehmer Malcolm McLean den Standardcontainer / Von Henning Sietz

HAMBURG, 24. April. Große Ideen sind oft verblüffend einfach – so einfach, daß nur wenige darauf kommen. Im Jahr 1937 lieferte der junge Fuhrunternehmer Malcolm McLean aus New Jersey eine Ladung Baumwolle im Hafen von Hoboken ab. Wieder einmal mußte er warten: „Ich saß da und habe all diese Leute beobachtet, die mit Muskelkraft jede einzelne Kiste, jedes Bündel aus dem Lastwagen hievt und an Tragseile hängen, die sie auf das Schiff beförderten. Dort holten Arbeiter wieder jedes einzelne Stück vom Seil und brachten es zu einer Stelle, wo es gut gelagert werden konnte“, erinnerte sich McLean später. „Wäre es nicht großartig, den Lasteranhänger komplett auf das Schiff zu heben, ohne den Inhalt überhaupt anfassen zu müssen?“ Das war die Geburtsstunde des Containers.

Der Mann mit dem Blick für das Einfache und Praktische wurde 1913 in ärmlichen Verhältnissen in Maxton, North Carolina, geboren. Schon als Jugendlicher verdiente er sich seine ersten Dollar als Trucker. 1934, mitten in der großen Depression, gründete er in Red Springs die McLean Trucking Company. Zwanzig Jahre später war sie das zweitgrößte Fuhrunternehmen der Vereinigten Staaten. Seine Vision der einfachen, praktischen Ladung hatte McLean jedoch nicht vergessen. 1954 verkaufte er das Fuhrunternehmen und erwarb die Pan Atlantic Steamship, die eine kleine Flotte von T 2-Tankern besaß. Aus dem Spediteur war ein Reeder geworden.

McLean hatte nicht den Fehler gemacht, seine Idee einem Reeder anzudienen: Er wollte sie selbst verwirklichen. Und dazu waren die alten Weltkriegs-II-Tanker der Pan Atlantic Steamship bestens geeignet. Auf deren Decks gab es noch aus der Kriegszeit Halterungen für große Kisten mit Flugzeugteilen. Sie ließen sich leicht umrüsten, um spezielle Trailer aufzunehmen, die die Firma Brown Trailer Co. für McLean hergestellt hatte.

Am 26. April 1956 begann das Zeitalter des Containers. An diesem Tag lief der erste umgebaute T 2-Tanker, die „Ideal X“, mit 58 Trailern von 35 Fuß Länge aus dem Hafen von Newark im Bundesstaat New Jersey nach Houston in Texas. Nach dem Löschen der Ladung machte McLean die Rechnung auf: Die Trailer waren als Seefracht um ein Vielfaches billiger als ihr Transport auf der Straße durch mehrere Bundesstaaten.

In schneller Folge ließ McLean weitere T-2-Tanker umbauen. Er kaufte die Seereederei Waterman Steamship, deren Schiffe er bereits 1957 für Unterdecks-Trailer um-

rüsten ließ. Sie waren mit zwei auf Schienen laufenden Deckskränen ausgerüstet. Sie konnten die 35-Fuß-Vans von der Pier in die Laderäume hieven. Mit dieser Ausstattung waren McLeans Schiffe unabhängig von den Hafeneinrichtungen.

In all dem Jubel um den Container wird oft übersehen, wie weit der Weg von McLeans erster Idee bis zum Standardcontainer von 20 Fuß Länge war. So beförderte McLean anfangs tatsächlich beladene Vans oder Trailer, Auflieger von Lastkraftwagen. Schließlich kam die Trennung von Behälter und rollendem Material, das an der Pier zurückblieb. Die Transportidee war stets dieselbe: Die Ladung bleibt auf dem gesamten Transportweg in einem großen, festen Behälter. Der Behälter allerdings wurde immer effizienter.

McLean gründete die Reederei Sealand. Sie eroberte die Ostküste der Vereinigten Staaten und nahm den Containerdienst durch den Panamakanal mit der Westküste auf. Andere amerikanische Reedereien übernahmen die neue Transportart. Erst nach mehr als zehn Jahren gelang der Sprung über den Atlantik: Am 2. Mai 1966 legte die „Fairland“ in Rotterdam an – das erste Containerschiff, das einen europäischen Hafen anlief. Am 5. Mai 1966 lief der Frachter im Hafen von Bremen ein. Damit hatte der Container Deutschland erreicht. Noch heute erinnert man sich in Hamburg an das Gelächter über das erste Containerschiff im Hafen. Viele konnten die auf Deck herumstehenden Blechkisten nicht ernstnehmen. Doch schon Ende der sechziger Jahre hatten sich die deutschen Reeder auf den Container eingestellt.

Es war ein hartes Stück Arbeit, bis die Maße der International Organization for Standardization (ISO) für den Container im Jahre 1964 endlich feststanden. Mühsam hatten europäische Spediteure und Reeder ihre amerikanischen Kollegen davon überzeugen müssen, daß die amerikanischen Maße international angepaßt werden mußten. Das Ergebnis war der ISO-Standardcontainer von 20 x 8 x 8 Fuß (6,06 x 2,44 x 2,44 Meter) – ein Kompromiß, der für Europa nicht ideal war. Die Truckbreite des Containers von 2,44 Meter läßt nämlich nicht zu, daß man in seinem Innern zwei Europaletten von 1,20 Meter Länge quer unterbringen kann. Zwanzig Prozent der Stellfläche geht so verloren.

Es spricht für die Box, daß ihr dieser Fehler nichts anhaben konnte. So wurde der 20-Fuß-Container zur Maßeinheit im Transportwesen: „twenty foot equivalent unit“ – abgekürzt TEU – bezeichnet die

Ladefähigkeit von Containerschiffen, deren zur Zeit größtes, die „Cosco Guangzhou“, 9500 TEU trägt. Zum Standardcontainer kamen weitere Maße und Typen hinzu. Am gebräuchlichsten ist der 40-Fuß-Container (zwei TEU), es gibt Sondermaße von 30, 35 und 45 Fuß Länge, besondere Breiten und Höhen. Man verwendet Kühlcontainer mit Kühlaggregaten, die einen Stromanschluß benötigen; für bestimmte Güter stehen oben oder seitlich offene Container zur Verfügung; für schwere Ladung schwere Plattformen, flat racks. Hauptsache, man kann sie stapeln.

Genau das ist der Knackpunkt. Bis zu acht Lagen hoch werden Container auf den Decks der Frachter zur Zeit gestapelt. Fachleute warnen vor den Lasten, die auf den unteren Containern liegen. Es passiert nicht selten, daß bei Sturm ganze Stapel über Bord gehen. Die Ursachen sind meist nicht zu ermitteln. Der Grund des Versagens könnte in einer fehlerhaften Verankerung der Deckscontainer liegen. Fehlt auch nur einer der vier Bodenverschlüsse des untersten Containers, gerät der gesamte Stapel bei starkem Seegang ins Wanken. Wenn die Laschstangen brechen, die die zweite und dritte Lage halten, wankt der Turm gegen die benachbarten Stapel. Dann reißen die automatischen Twistlocks, mit denen die Container an den vier Eckpunkten untereinander verbunden sind. Die Folge sind partienweise umgestürzte Stapel von Deckscontainern. Mögen noch so viele Container purzeln – die

Ladung in der Kiste hat die Welt revolutioniert, nicht zuletzt wegen ihres universellen Einsatzes auf Schiffen, Lastkraftwagen und Bahnwaggons. McLeans Idee hat das Bild der Häfen und Hafenstädte vollkommen gewandelt. Arbeiteten in den sechziger Jahren an jedem Schiff im Hafen Dutzende Tallymen, Schauerleute und Windenführer, so sind die Containerterminals heute fast menschenleer. Der Container hat Millionen Arbeitsplätze vernichtet – und Millionen in der Logistikbranche neu geschaffen. McLeans Idee erlaubte es, das klassische arbeitsintensive Stückgut erstmals annähernd so billig wie Massengut zu befördern, vergleichbar Tankern und Massengutfrachtern. Eine Flasche Wein von Australien nach Rotterdam kostet 25 Cent für den Transport im Container. Ein Käufer, der mit dem Wagen drei Kilometer zu seinem Weinhändler fährt, bezahlt mehr. Jeder kann seine Ware zu geringem Preis in der ganzen Welt anbieten. Nur deshalb konnte der Container zum wichtigsten Baustein der Globalisierung werden.

Malcom McLean starb im Jahre 2001 in New York. Der Erfinder des Containers hatte keineswegs nur Erfolg. Er ließ die schnellsten Frachter bauen, die jemals fuhr – die 33 Knoten (mehr als 66 Kilometer in der Stunde) schnellen SL 7-Containerfrachter. In der Ölkrise der siebziger Jahre mußten sie sämtlich abgeschafft werden. Grandios scheiterte er in den achtziger Jahren mit der Reederei United States Lines, mit der er einen weitverzweigten Liniendienst rund um die Welt aufgebaut hatte. Seine größte Gabe bestand vermutlich darin, junge Talente um sich zu scharen, unter ihnen der Schiffsingenieur Charles Cushing. Sie verehren ihn und seine Leistung bis heute. Zu Ehren des Mannes, der den Container erfand, wird in diesen Tagen in Kings Point in Florida das McLean Container Center eröffnet, ein Museum mit Archiv, das einzig allein Malcolm McLean und seiner Idee gewidmet ist.

Der Siegeszug des Containers ist keineswegs abgeschlossen. Die Containerschiffe werden noch größer werden. Für diesen Herbst wird der erste Frachter mit mehr als 12 000 Standardcontainern erwartet. Maschinenbauteile werden heute nach Containermaßen konstruiert. Der Grad der Containerisierung nimmt immer noch zu. Die Frachtspezialisten werden sich noch vieles einfallen lassen, bis auch die letzten Dinge dieser Welt in die Blechkisten hineinpasse. Man sucht lange, bis man etwas findet, das sich dem Container sperrt. Giraffen zum Beispiel. Aber so sicher kann man da keineswegs sein.



Malcolm McLean

Foto Maersk Sealand