



Das hoch mit Containern beladene Containerschiff Frankfurt Express (vorn) der Reederei Hapag-Lloyd liegt am Terminal Burchardkai (CTB) im Hafen von Hamburg. DPA (2)



Ein Feuerlöschboot begrüßt am 31. Mai 1968 das Containerschiff „American Lancer“ beim Einlaufen in den Hafen von Hamburg. Damit wurde der regelmäßige Vollcontainerdienst zwischen der amerikanischen Ostküste und Europa eröffnet.

Wie der Container alles veränderte

SCHIFFFAHRT Vor 50 Jahren begann das Zeitalter der Blechkiste / Der Umschlag bescherte jahrzehntelangen Aufschwung

BREMEN/HAMBURG Eine Blechkiste hat vor 50 Jahren die Handelsschifffahrt revolutioniert und die Arbeit in den Häfen erleichtert. Am 5. Mai 1966 legte die „Fairland“ der amerikanischen Reederei Sea-Land mit 110 Containern an Bord im Bremer Überseehafen an. Damit wurde der erste Container in einem deutschen Hafen an Land gesetzt. „Dass es eine solche Entwicklung nehmen würde, hat man damals nicht geahnt. Es wurde als amerikanische Spinnerei abgetan, als Eintagsfliege“, sagt der Bremer Helmut Detken (76) rückblickend.

Der gelernte Schiffsmakler und Reedereikaufmann hat die rasante Entwicklung der Containerschifffahrt miterlebt, war zudem von 1972 bis 1983 Regierungsdirektor beim Bremer Hafensenator. Es war die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft – heute BLG Logistics Group – die für die Entladung des ersten Vollcontainerschiffes in Deutschland verantwortlich zeigte. „Wir waren die erste Hafengesellschaft in Deutschland, die in der Lage

und Willens war, Container zu entladen“, sagt Vorstandsvorsitzender Frank Dreeke. Er war bei dem Großereignis als Sechsjähriger an der Hand seiner Mutter dabei. Sein Vater arbeitete als Betriebsleiter bei der BLG.

Als Erfinder der genormten Transportbox gilt der Amerikaner Malcolm McLean. Schon in den 1950er Jahren

„Es wurde als amerikanische Spinnerei abgetan, als Eintagsfliege.“

Helmut Detken
Reedereikaufmann

hatte der Spediteur die Idee, unterschiedliche Waren in Großbehälter zu packen. Er gründete dann seine Reederei Sea-Land. Der Containerverkehr habe zunächst an der Ost- und Golfküste der USA begonnen, sagt Detken. Transportiert wurden die Blechkisten auf umgebauten konventionellen Frachtern, die mit Bordkränen auf- und abgeladen wurden. Auch die „Fairland“

war so ein Schiff. „Containerbrücken gab es damals noch gar nicht.“ Die erste Brücke kam aus den USA, kostete eine Million Dollar und stand im Neustädter Hafen, dem 1968 in Betrieb genommen ersten Containerhafen in Bremen.

Der Einzug des Containers veränderte Vieles – nicht nur für die Arbeiter im Hafen. „Auch die Kunden mussten lernen, Container zu packen“, erinnert sich Reedereikaufmann Peter Jansen. Er arbeitete damals für die New England Express Line, die zu den ersten Kunden im Neustädter Hafen zählten. Die Reederei hatte einen regelmäßigen Container-Liniendienst zwischen Boston und Bremen. In den Anfangszeiten gab es viele Beschädigungen. „Fässer rollten durch die Container, weil sie nicht festgezurrten waren.“ Auch seien Waren zusammengepackt worden, die dann chemische Reaktionen auslösten. „Wir haben dann schon Container aufgemacht und fielen fast in Ohnmacht“, sagt Jansen. Und so mancher Container musste auf dem Terminal auch ge-

sucht werden. Diese Zeiten sind längst vorbei. Heute sind die Container genau positioniert auf dem Gelände, einer nach dem anderen verschwindet im Schiff.

Für den Containerverkehr spielt der Neustädter Hafen in Bremen schon lange keine Rolle mehr. Heute ist Bremerhaven mit seinem Terminal 1 bis 4 hinter Rotterdam, Antwer-

„Fässer rollten durch die Container, weil sie nicht festgezurrten waren.“

Peter Jansen
Reedereikaufmann

pen und Hamburg der viertgrößte Containerhafen Europas. Heute liegt der Hamburger Hafen in Deutschland vorn, doch bei der Einführung des Containers waren die Hamburger hinten dran. Erst zwei Jahre später als in Bremen, am 31. Mai 1968, machte die „American Lancer“ der Reederei United States Lines am Burchardkai fest, der damals noch kein Containerter-

minal war. Das 213 Meter lange Schiff konnte rund 1200 Container transportieren.

Der Effizienzgewinn war enorm: Während eine 18-köpfige Crew damals in einer Acht-Stunden-Schicht 80 Tonnen bewegen konnte, schaffte eine neunköpfige Brückenmannschaft mit dem Verladen der Container in der gleichen Zeit bis zu 2000 Tonnen. Bei Hafearbeitern und Senatoren war die Einführung des Containers umstritten; sie befürchteten Arbeitsplatzverluste. Es war der damalige Wirtschaftssenator und spätere HHLA-Vorstandschef Helmut Kern, der Hamburg auf den Weg zum Containerhafen führte. Der Containerumschlag bescherte den Häfen einen jahrzehntelangen Aufschwung, der jedoch ins Stocken geraten ist. Zweistellige Wachstumsraten kehren so schnell nicht wieder. Die meisten Güter, die in Containern transportiert werden können, sind bereits containerisiert und der Welthandel wächst langsamer.

Vera Jansen
und Eckart Gienke, dpa