

aus:

Hans Jürgen Witthöft

Container

Eine Kiste macht Revolution

(Hamburg 2000, S. 18-27)

Es begann in den Vereinigten Staaten

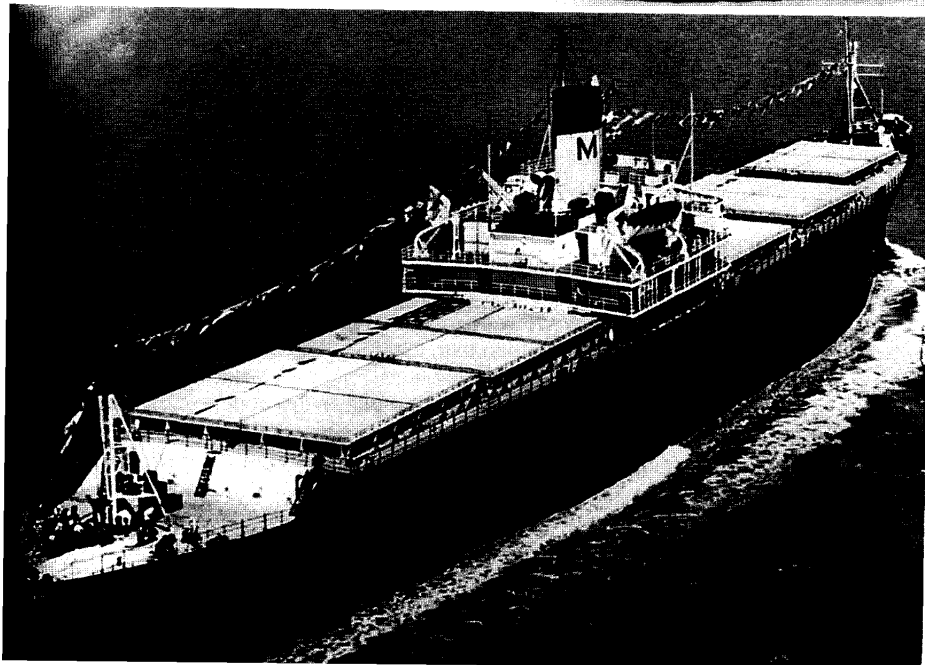
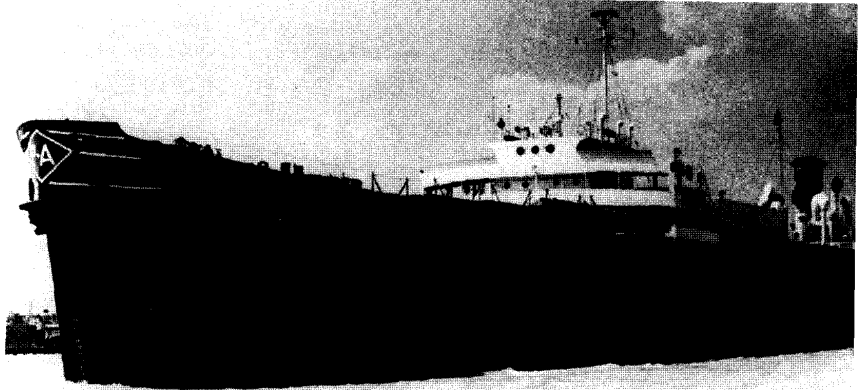
Kommen wir von der grundsätzlichen Darstellung des Containersystems nun zu seiner tatsächlichen Entwicklung, von der einiges bereits vorher angedeutet worden ist. Danach hat das heutige Containertransportsystem seinen Ursprung in den Vereinigten Staaten von Amerika. Über »Piggy back« und »Fishy back« ist bereits etwas gesagt worden, auch schon, daß die Pan Atlantic Steamship Company die eigentlichen Transportgefäße zunächst noch mit, dann ohne Fahrgestell im Verkehr zwischen der US-Ost- und Golfküste zu

befördern begann. Am 26. April 1956 wurde mit dem umgebauten T2-Tanker IDEAL X, der eine eigens entwickelte Deckskonstruktion für die Aufnahme der Transportgefäße erhalten hatte, die erste Abfahrt von Port Newark (New Jersey) nach Houston in Texas geboten. Sechzig Behälter waren an Deck verstaut. Die Reise ging als »Jungfernfahrt« des Containerverkehrs, als erste planmäßige Containerschiffsreise, in die Schiffahrtsgeschichte in.

Kurios dabei war; daß die IDEAL X in ihren Tanks nach wie vor auch Öl transportierte. Hauptladung der Behälter waren südgehend Textilien, zurück Tabak und Zigaretten.

Treibende Kraft der Entwicklung war der Straßenverkehrsunternehmer Malcom McLean, der Mitte der 50er Jahre beim Behältertransport über Land zwischen dem Norden und dem Süden der

USA aufgrund unterschiedlicher Transportbestimmungen in den einzelnen Transitstaaten auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen war. Um diese zu umgehen, kam er auf die Idee des Seetransportes. Er verkaufte seine Firma McLean Trucking Co. und gründete 1955 die McLean Industries. Nach



Die von Malcolm McLean eingesetzte IDEAL X, ein umgebauter Weltkrieg-11-Tanker des Typs T2, ist der »Adam« der Containerschiffahrt. 58 Behälter konnten an Deck gestaut werden.

Die HAWAIIAN CITIZEN der Matson Navigation Co., war aus einem Liberty-Schiff entstanden. Sie bot Platz für 221 Container. (Fotos: ABS)

vergeblichen Bemühungen, einen Reeder für seine Seetransportidee zu finden, nahm er schließlich die Sache selbst in die Hand und kaufte die Waterman Steamship Co. mitsamt deren Tochter Pan Atlantic Steamship Company, unter deren Namen dann die IDEAL X expediert wurde. Im Oktober 1957 setzte McLean erneut einen Markstein, indem er mit dem umgebauten Frachter GATE CITY einen regulären Liniendienst entlang der amerikanischen Ostküste mit Bedienung der Häfen San Juan, Ponce, Mayaguez/Puerto Rico, Jacksonville, Miami, Tampa, New Orleans, New York und Houston eröffnete. Und da er nun mit seinen Aktivitäten sowohl auf See als auch an Land tätig war nannte er sein Unternehmen ab April 1960 Sea-Land Service. Er selbst, und mit ihm Sea-Land, wurden zu den Pionieren des Containerverkehrs.

Auf den Container selbst, also auf stapelbare Behälter soll McLean beim Ziehen einer Packung Zigaretten aus einem Automaten gekommen sein. Wie im Automatenfach die Zigaretten in Schichten (die genormten Stahlkisten im Schiff liegen.)

McLean ließ, nachdem sich sehr rasch der Erfolg eingestellt hatte, weitere Schiffe für diese Transportart herrichten, und zwar jetzt tatsächlich durch den Einbau einer Zellenkonstruktion, in der die Behälter übereinander gestapelt wurden, so wie es dann später in den reinen Zellen-Containerschiffen der Fall war. Ladegeschirr und Zwischendecks wurden bei den ersten so umgebauten Schiffen entfernt. Es handelte sich bei ihnen um ehemalige Weltkrieg-11-Standardsschiffe vom Typ C2. Sie faßten, einschließlich der an Deck gestauten, 266 Container à 35 ft. Die Schiffe hatten bei 140 m Länge eine Tragfähigkeit von 7800 tdw und eine Geschwindigkeit von 15,5 kn. Sie beförderten ausschließlich Container. Da es jedoch nirgendwo in den Häfen Umschlaggerät für diese Kisten gab, ließ Sea-Land die Schiffe mit Portalkränen ausrüsten, wobei es sich als nachteilig erwies, daß durch den mittschiffs angeordneten Brückenaufbau jeweils zwei Kräne notwendig waren, einer vor der Brücke, der andere für den Bereich dahinter. Aber es mußten ja erst Erfahrungen gesammelt werden.

Bis 1958 hatte Sea-Land ihre Flotte auf sechs umgebaute C2-Frachter erweitert und Puerto Rico in den Behälterverkehr einbezogen. Die Hafentieftiden konnten auf rund ein Zehntel der sonst üblichen Dauer reduziert werden. Der Umschlag wurde nach dem »Trailer Pack System« durchgeführt. Das lag bei Sea-Land wegen seiner Wurzeln im Straßenverkehrsgeschäft nahe, zudem war zu jener Zeit auch noch kein anderes Umschlagssystem möglich. Die Behälter

wurden also direkt vom Trailer aufgenommen oder auf ihn abgesetzt. Dieses System soll McLean zu dem Spruch veranlaßt haben: »I don't have vessels, I have seagoing trucks!«

Als nächste US-Reederei begann die Matson-Company den Containerverkehr mit ehemaligen C3-Standardsschiffen (130 m lang, 12 000 tdw, 6 kn) zu erproben. Sie setzte 1958 erstmalig die HAWAIIAN MERCHANT mit 20 Containern auf einer speziellen Deckskonstruktion im Verkehr zwischen San Francisco und Honolulu ein. Wenig später waren fünf weitere derartig hergerichtete C3-Schiffe in dieser Relation unterwegs. Matson überstürzte die Entwicklung jedoch in keiner Weise und ließ zunächst über einen längeren Zeitraum Untersuchungen anstellen, welche Abmessungen der geeignetste Behälter haben mußte. Ermittelt wurden 8' x 8,6' x 24'. Im April 1960 brachte Matson mit der HAWAIIAN CITIZEN sein erstes Zellen-schiff in Fahrt. Auch dabei handelte es sich um ein ehemaliges C3-Schiff, ohne bordeigene Kräne allerdings, da nur Kai Kräne für den Umschlag benutzt wurden.

Die Grace-Line stellte 1960 zwei Containerfrachter für den Verkehr von Nord- nach Südamerika in Dienst und unternahm damit als erste Reederei den Versuch, den Containerverkehr über die Grenzen der Vereinigten Staaten hinaus auszudehnen. Das Projekt scheiterte jedoch am Widerstand der Hafenarbeiter in La Guaira/Venezuela.

Sea-Land expandierte indessen, überzeugt von der Richtigkeit der Sache, unerschrocken weiter. Die Reederei ließ weitere T2-Tanker zu Containerschiffen umbauen, richtete einen Dienst via Panama-Kanal zwischen der amerikanischen Ost- und Westküste ein, eine Linie zwischen Kalifornien und Alaska folgte 1964. Die T2-Tanker erwiesen sich übrigens als die wirtschaftlichsten unter den umgebauten Standard-schiffstypen.

Bald gab es bereits zwischen ca. 25 Häfen in den USA, Puerto Rico, der Dominikanischen Republik und Panama Containerverkehre. Diese Häfen hatten sich vor allem durch die kurzfristige Bereitstellung der erforderlichen Stellflächen für die Containerlagerung der neuen Transportart angepaßt. Etwa Mitte der sechziger Jahre gab es in den Vereinigten Staaten bereits eine Flotte von 171 Containerschiffen.

Nur aus der Vorreiterrolle der Amerikaner in Sachen Containerisierung sind die Maße zu erklären, die 1964 von der Internationalen Organisation zur Standardisierung (ISO) normiert wurden. Denn die Länge der Container sollte fortan 20 bzw. 40 Fuß betragen (6,035 m bzw. 12,19 m), die Breite und Höhe jeweils 8 Fuß (2,435 m). Diese Norm stellte sich, um das vorwegzunehmen, als überaus unvorteilhaft für die

europäischen Bedürfnisse heraus, denn das Grundflächenmaß war und ist nicht auf die in Europa gebräuchliche Palettengröße abgestimmt. Es fehlen ca. zehn Zentimeter Innenbreite für eine platzsparende Stauweise der Europapalette. ^Dadurch bleiben beim Palettentransport potentiell zwanzig . Prozent des Transportraumes des Containers ungenutzt und das hat bis heute den Durchbruch des ISO-Containers im ^europäischen Binnenverkehr verhindert. Auch in Zukunft dürfte eine Änderung dieser Maße kaum zu erwarten sein, wenn auch immer darüber diskutiert wird.

1966 war es dann soweit, daß die Amerikaner den Sprung über den Atlantik in Angriff nahmen und das alte Europa mit ihrem neuen Verkehrssystem beglückten. Aus ihrer Sicht war das nur folgerichtig und auf der anderen Seite mußte man eben sehen, wie man damit zurechtkam. Soweit es die Bedürfnisse der amerikanischen Reedereien betraf, wollte und mußte man die entsprechenden Anschubhilfen geben - im eigenen Interesse natürlich.

Die United States Lines (USL) waren es schließlich, die im April 1966 einen ersten Containerliniendienst über den Atlantik einrichteten. Dafür hatten sie vier ihrer Frachtschiffe von jeweils 13 300 tdw Tragfähigkeit zu Semi-Containerschiffen mit Platz für jeweils 140 Container umbauen lassen. Das erste Schiff, das im Rahmen dieses Liniendienstes den Atlantik überquerte, war die AMERICAN RACER. Zusammen mit ihren drei Schwesterschiffen unterhielt sie einen wöchentlichen Liniendienst. Der erste transatlantische Liniendienst mit Vollcontainerschiffen wurde dann einen Monat 'später von Malcolm McLeans Sea-Land-Reederei eröffnet. Mit dem MS FAIRLAND als erstem Schiff wurde am 23. April 1966 ab Port Elizabeth/New York eine Verbindung mit den europäischen Häfen Rotterdam, Ankunft 2. Mai, Bremen, Ankunft 5. Mai und Grangemouth hergestellt. 255 35-ft-Containerwaren als erste Transatlantik'. Containerladung an Bord. Die Revolution begann. Es wurde eine echte Weltrevolution.

In dem neuen transatlantischen Container-Liniendienst löschten und luden die FAIRLAND und ihre drei Schwesterschiffe die Container jeweils mit zwei bordeigenen Gantry-Kränen. Dadurch waren sie von den Einrichtungen in den



Die SEA-LAND VENTURE war das erste rein für den Containerverkehr gebaute Schiff der Welt.
(Foto:ABS)

Häfen, die ja noch nichts an containergerechtem Umschlaggerät zu bieten hatten, unabhängig. Allerdings mußten in den Häfen außer entsprechenden Flächen unbedingt Chassis vorhanden sein, auf denen die Container abgesetzt werden konnten. Sea-Land ließ sie aus Amerika kommen. Nach einiger Zeit stellte das Unternehmen auch in Europa Containerbrücken nach amerikanischem Entwurf (Paceco) auf, um den Umschlag zu beschleunigen. Diese Brücken waren lange Zeit nicht nur im Einsatz, sondern blieben häufig auch im Besitz von Sea-Land - in Rotterdam beispielsweise noch bis 1995.

In den USA selbst hatte man in den ersten Jahren der Containerisierung mit einer Reihe von Hemmnissen fertig werden müssen, die sich vor allem aus der bestehenden Rechts- und Sozialordnung ergaben. Vor allem mußte der Widerstand der starken Hafentarbeitergewerkschaften, die sich um den Verlust von Arbeitsplätzen und damit um Machtverlust sorgten, überwunden werden. Während an der US-Westküste recht bald ein für beide Seiten positives Abkommen getroffen werden konnte, gestalteten sich die entsprechenden Bemühungen an der US-Ost- und Golf-

Küste erheblich schwieriger. Ein mehrwöchiger Streik 1968/69 war der Höhepunkt. Er schloß mit einer Vereinbarung, die die Wirtschaftlichkeit des Containerverkehrs zwar beeinträchtigte, seine weitere Entwicklung jedoch höchstens verlangsamte, sie aber keineswegs verhindern konnte.

In atemberaubendem Tempo hielt der Container Einzug auf dem Nordatlantik. Etliche amerikanische Reedereien folgten dem Beispiel von USL und Sea-Land, und es hatte fast den Anschein, daß der Container als amerikanisches Mittel erfunden worden sei, um die europäische Konkurrenz aus dem Verkehr zu drängen. Doch in diesem Punkt hatte man sich in den USA verrechnet. Die europäischen Reeder zogen nämlich schneller nach als angenommen. Auch für sie war der Container an sich nichts unbedingt Neues, nur erschien ihnen die Entwicklung zu überstürzt und zu unkontrolliert.

In den Geschäftsberichten des Norddeutschen Lloyd beispielsweise taucht der Begriff Container zum ersten Mal 1965 auf. Begeistert stand man ihm nicht gegenüber da man dieses Verkehrssystem im rein privatwirtschaftlichen Bereich (ohne Militärgüter u.a.) noch nicht für rentabel genug hielt. Es hieß »...es wäre zur Vermeidung großer Verluste zu

begrüßen, wenn eine evolutionäre Entwicklung Platz greifen würde und keine revolutionäre Entwicklung, wie dies im Augenblick der Fall zu sein scheint«. Den Bau von Containerschiffen lehnte man zunächst noch ab. Immerhin war aber bereits 1952 gemeinsam mit der Hamburg-Amerika Linie und anderen Partnern die »CONTRANS Gesellschaft für Übersee-Behälterverkehr m.b.H.« gegründet worden und mit dieser Gesellschaft hatten die beiden Reedereien durchaus schon wertvolle Erfahrungen sammeln können, so daß sie also keinesfalls gänzlich unverbunden an die Sache herangingen.

Trotz der hanseatisch zurückhaltenden Formulierungen des Norddeutschen Loyds hatte man aber auch in Europa den Container also schon durchaus im Visier gehabt, und es ist sicher nicht übertrieben zu behaupten, daß so etwa 1965/66 die Fachwelt und alles andere, was sich dafür hielt, in Deutschland und im gesamten damaligen EWG-Raum in einem wahren »Container-Fieber« lag. Selbst von einer »Container-Hysterie« zu sprechen, war nicht unbedingt verkehrt. Alle in Frage kommenden Kreise waren davon erfaßt. Darüber dürfen die nüchternen Worte im NDL-Geschäftsbericht nicht hinwegtäuschen. Die Meinungen waren geteilt, hier ein begeistertes »Ja«, dort ein kompromißloses »Nein«.

Die Anzahl der über die Containerisierung verfaßten Artikel und Memoranden ist Legion. Klarheit ist damit auch nicht erreicht worden. Hier nur einige Überschriften aus Fachzeitschriften 1966, die die Problematik in etwa verdeutlichen:

»Millioneninvestition für Containerisierung - Aufstieg oder Ruin?«

»Containerisation kostengünstig« »Das Containerexperiment in der Nordatlantikkfahrt« »Häfen müssen umdenken«

»Behälterverkehr in der internationalen Linienfahrt, Gratwanderung zwischen Wunschdenken und Zweckmäßigkeit«

»Containerschiffe mit 30 kn über den Atlantik«
»Behälterverkehr wirft Probleme auf« »Hat der Containerverkehr eine Chance?« (Bereits zu diesem Zeitpunkt pries sich Rotterdam als der, (^Containerhafen Nordwesteuropas an./

Die Diskussion um den Wert oder Unsinn des Containers gipfelte darin, daß dieser Kiste von mancher Seite offenbar magische Kräfte zugeschrieben wurden. Sie sei das Allheilmittel für viele antiquierte Transportmethoden, meinten die Enthusiasten. Dabei übersahen sie oft leichtfertig, mit welchen immensen Kosten die Einrichtung eines funktionsfähigen Containersystems für die Reedereien verbunden war und viel zu häufig wurde allzu schnell von einer »selbstver-

ständlichen« Verbilligung der Transporte ausgegangen, was später nicht selten zu gewissen Verstimmungen führte.

Wegen der schon angesprochenen immensen Kosten zögerten zunächst verständlicherweise viele Reedereien, und dabei kam ihnen doch die Schlüsselrolle in dieser Angelegenheit zu. Sie mußten handeln. So hieß es z.B. Anfang 1967 in der Fachzeitschrift »Transportdienst«: »Es kann kein Zweifel daran bestehen, daß der Bau von Containerschiffen -und zwar der rechtzeitige Bau dieser Einheiten - eine vom Markt diktierte Notwendigkeit ist. Es mag zwar unerheblich sein, ob der Reederverband die eine oder doch andere Meinung vertritt, aber wenn ein Reeder die risikoreiche Entscheidung zugunsten des Behälterschiffes zu spät trifft, dürfte er im Jahre 1970, also in knapp drei Jahren, draußen vor jener Tür stehen, die nicht seine Konkurrenten, wohl aber seine Verladern vor seiner Nase zugeschlagen haben.«

Der Verband Deutscher Reeder blieb zu diesem Zeitpunkt in einer Lageanalyse wesentlich zurückhaltender. In einem J^Cbiffahrtshrig^7 "Am Man^7 IQ<:7 w iP^rt^0 er sich zum Containerthema wie folgt: »Die deutschen Reeder haben bisher noch keine Spezialschiffe für den Containerverkehr in Auftrag gegeben...

Die Reeder müssen folgendes berücksichtigen: Die »Anderen«, d.h. im Moment die Amerikaner haben mit den ihnen eigenen Methoden diesen Verkehr den europäischen Verladern nähergebracht und für Europas Reeder gilt es, verlorenen Boden zunächst einmal zurückzugewinnen. Der Vorsprung der Amerikaner ist beachtlich, und es ist bekanntlich teuer und bedarf größter Anstrengungen, einen Vorsprung aufzuholen und den Konkurrenten zu überflügeln. Die europäischen Reeder sind ihren amerikanischen Konkurrenten gegenüber im Nachteil. Insbesondere die deutschen Reeder können aufgrund des enormen Geldaufwandes für den Containerverkehr noch nicht mit ausländischen Reedern schritthalten.

Das steigende Interesse der verladenden Wirtschaft sowie der Verkehrsträger Bundesbahn und Straßenverkehr hat zunächst dazu geführt, daß eine Vielzahl unterschiedlicher Behälterbauarten und Abmessungen in den Verkehr gebracht worden sind. Die Container der genannten amerikanischen Reederei (d.Verf.:Sea-Land) haben z.B. eine Größe, die einen maßgeblich an der Ausweitung des Containerverkehrs interessierten Kaufmann zu folgender Bemerkung veranlaßte: »Es muß^ bedacht werden, daß gerade ein ^Großcontainer in einem Entwicklungsland vorzüglich als »Eigenheim« Verwendung finden kann...« Damit wurden gleich zwei Probleme angesprochen: Die unterschiedlichen Größen, die jetzt von

der ISO (International Standardisation Organization) normiert werden, und die Tatsache, daß diese Großcontainer nicht überall verwendet werden können. Entwicklungsländer mit ihren teilweise unzureichenden inneren Verkehrsverbindungen bleiben einstweilen vom Containerverkehr ausgeschlossen. Vielmehr wird das Versuchsfeld des Nordatlantiks, dem wichtigsten Weg zwischen den industrialisierten Blöcken Nordamerikas und Westeuropas, benutzt werden müssen, um diese neue Rationalisierungsmaßnahme auszuprobieren.

Die deutschen Reeder sind aus wirtschaftlichen Erwägungen dem Beispiel der Amerikaner nicht gefolgt. Zwar unterhalten zwei deutsche Reedereien einen kombinierten Stückgut/Containerverkehr; jedoch sind die Schiffe hierfür nicht speziell ausgerüstet, vielmehr werden die Großcontainer in den normalen Laderäumen oder an Deck der Schiffe untergebracht.

Das letzte Wort ist aber sicherlich noch nicht gesprochen, und es ist zu erwarten, daß hier noch einige Überraschungen bevorstehen.«

Soweit zwei Stimmen in Deutschland aus dem Jahre 1967, dem Jahr in dem Matson Navigation bereits den ersten Containerverkehr über den Pazifik aufzog. Und schon vorher 1966/67, hatten sich in Großbritannien mit der Overseas Container Line (OCL) und der Associated Container Transportation (ACT) zwei Gemeinschaftsunternehmen als Reaktion auf die neue Herausforderung gebildet. Auch in Deutschland konnte es nicht länger bei der höchstens verbalen Zustimmung bleiben, denn es wurde immer klarer; daß endlich gehandelt werden mußte, bevor der Zug endgültig abgefahren war. Ein Zug, von dem zwar niemand zu sagen wußte, wo er tatsächlich ankam, der aber dennoch mit immer höherer Geschwindigkeit fuhr.

Noch 1967 gaben deshalb die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd je zwei Vollcontainerschiffe bei Blohm + Voss bzw. beim Bremer Vulkan in Auftrag. Es waren die ersten Vollcontainerschiffsneubauten für den Überseeverkehr in Europa. Im Küstenschiffsbereich hatte man schon vorher flexibel reagiert. Da vier Schiffe für einen unbedingt erforderlichen wöchentlichen Dienst mindestens erforderlich waren, und die beiden Reedereien einen solchen Dienst jeweils für sich allein nicht aufbauen wollten, und es auch nicht konnten, schlossen sie ihre Nordatlantik-Dienste zu den »Hapag-Lloyd-Container-Linien« unter einer gemeinsamen Geschäftsführung zusammen.

Der Bericht des Verbandes Deutscher Reeder für das Schiffahrtsjahr 1968 stellte dann auch fest: »Auch im deutschen

Schiffahrtsgeschäft hat der Containerverkehr jetzt seinen festen Platz gefunden. Die speziell für diese Verkehrsart gegründeten Hapag-Lloyd-Containerlinien haben als erste europäische Reederei große Vollcontainerschiffs-Neubauten im Nordatlantikverkehr in Fahrt gebracht. Daneben wurden von deutschen Reedereien erstmalig auch mittlere Einheiten (250 Container zu 20 ft) in Dienst gestellt, während die Zahl der in der Kleinfahrt tätigen Einheiten, die ausschließlich für den Containertransport gebaut wurden oder in langfristiger Zeitcharter Container befördern, auf 43 Schiffe erhöht werden konnte.« Das klingt doch schon recht stolz, und wenn man sich dazu die nur ein Jahr zuvor im »Schiffahrtsbrief« abgegebene mehr als vage Stellungnahme in Erinnerung ruft, dann wird die Schnelligkeit der Entwicklung, auch im Denkprozeß der Beteiligten, nicht zuletzt auch dadurch verdeutlicht.

Etwas anderes veranschaulicht den rasanten Entwicklungsprozeß noch auffälliger. Es ist die rasche Einbeziehung weiterer Fahrtgebiete bzw. deren Containerisierung und die damit verbundene ebenso rasante Steigerung der Schiffsgrößen. Dazu ein Beispiel aus der deutschen Handelsflotte:

Die 1967 von Hapag und Lloyd bestellten vier Nordatlantikschnellfahrtschiffe hatten eine Größe von 14000 BRT, eine Geschwindigkeit von 19,5 kn und eine Containerkapazität von rund 750 TEU (TEU = Twenty Foot Equivalent Unit). Sie bildeten die 1. Generation der für den Überseeverkehr gebauten Containerschiffe. Bereits 1969 bestellten Hapag und Lloyd je ein Vollcontainerschiff der 2. Generation mit 27000 BRT 21,5 kn Geschwindigkeit und 1500 TEU Kapazität für den Austral-Dienst. Wieder ein Jahr später erfolgte die Bestellung von Schiffen der 3. Generation - insgesamt vier Einheiten für den Fernostdienst mit einer Größe von 55000 BRT, 27 kn Spitzengeschwindigkeit und Stellplätzen für je 3000 TEU. Zu diesem Zeitpunkt waren die ersten Nordatlantikschnellfahrtschiffe noch nicht einmal zwei Jahre im Dienst. Die beiden Reedereien, die 1970 zur Hapag-Lloyd AG fusionierten, zeigten damit eine hohe Risikobereitschaft, und die beteiligten Werften, in diesem Fall Blohm + Voss und der Bremer Vulkan, bewiesen mit dem Bau dieser Schiffe eines völlig neuen Typs mit vorher nie gekannten Anforderungen ihren hohen Leistungsstand. Beide Werften lieferten in der Folgezeit noch zahlreiche weitere Containerschiffe für viele Reedereien und Dienste.

Dazu einige weitere herausragende Eckdaten aus jener Zeit: 1967 richtete die amerikanische Matson Navigation den ersten Transpazifik-Containerdienst ein, 1968 wurde mit der Orient Overseas Container Line (OOCL) die erste asiati-

Sehr früh hat sich die deutsche Küstenschifffahrt auf den Containerverkehr eingestellt. So gilt die 1966 gebaute BELL VANGUARD als das erste deutsche Containerschiff überhaupt. Das 499-BRT-Schiff konnte 67TEU laden. Gut ist auf dem mittleren Bild die spezielle Lukenabdeckung zu erkennen. Unten: Das nahezu identische Schiff BELL VALIANT. (Fotos: Archiv HjW)

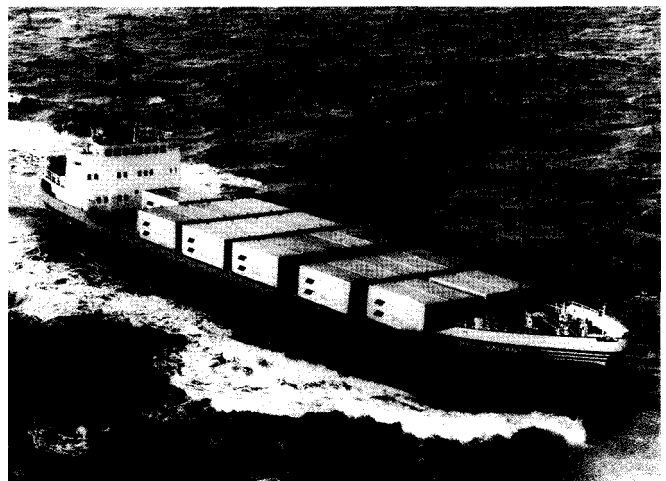


sehe Reederei gegründet, die einen regelmäßigen Container-dienst auf dem Pazifik bot. 1969 erfolgte aufTaiwan die Gründung der Evergreen Marine Corp., die sich später in einer geradezu atemberaubenden Entwicklung mit an die Spitze der weltweit operierenden Container-Reedereien setzte. 1971 schlossen sich europäische und asiatische Reedereien imTrio-Dienst zusammen, um einen möglichst dichten Linien-dienst zwischen Europa und Fernost mit großen Containerschiffen bieten zu können.

Nach einerAufstellung des Fairplay International Shipping Journal waren am 31. Juli 1969 bereits insgesamt 208 Containerschiffe weltweit im Bau oder Auftrag. In dieser Zahl, die sich gegenüber dem Vorjahr (102) gut verdoppelt hatte, waren alleVoll- und Semi-Containerschiffe sowieTrailer und Kühlcontainerschiffe (part refrigerated) enthalten.

An der Spitze der auftraggebenden Länder stand in jenem Jahr Großbritannien, ein Jahr zuvor waren es die USA gewesen, mit 38 Einheiten von insgesamt 716000 tTragfähigkeit. An zweiter Stelle folgten die USA mit 31 Schiffen und 619000 tTragfähigkeit. Die Bundesrepublik Deutschland nahm mit 37 Schiffen von insgesamt 302000 tTragfähigkeit den dritten Platz ein. Die weiteren Schiffe waren u.a. von Reedereien in Schweden (11 Einheiten/121111 t dw), Australien (6 Einheiten/95 000 t dw), Frankreich (4 Einheiten/85000 t dw), Japan (4 Einheiten/68000 t dw) und den Niederlanden (7 Einheiten/56000 t dw) geordert worden. Größte Schiffe waren die vier je 1500 TEU tragenden Vollcontainerschiffe, die für das britische Containerkonsortium OCL bei Blohm + Voss gebaut wurden.

Obwohl dieser Bauboom einerseits weltweit eine allgemeine, fast euphorisch zu nennende Zustimmung zu signalisieren schien, mehrten sich andererseits auch die kritischen Stimmen. Manche sprachen immer noch mit Blick auf die Containerflut von einer reinen »Geldverschwendung«, andere mahnten zur Besonnenheit und wollten nichts überstürzen. Und wurde über den idealen Containerverkehr der Zukunft diskutiert, dann spielte man die Gefahr einer Überkapazität in Schifffahrt und Häfen nicht mehr so leichtfertig herab wie häufig zuvor



Container

Düstere Prognosen drehten sich besonders um drohende Überkapazitäten sowie harte Ratenkämpfe auf dem Nordatlantik, und der britische National Ports Council prognostizierte für das Jahr 1980 mehr Container als Ladung in diesem Fahrtgebiet. Dennoch war sich auch die Mehrzahl der ernsthaften Kritiker darüber einig, daß der Containerverkehr die Zukunft der Linienschifffahrt sein mußte, denn der Punkt »of no return« war längst überschritten. Milliardensummen waren bereits investiert.

Etlliche Reeder vor allem skandinavische, teilten den Containeroptimismus allerdings immer noch nicht. In »Fairplay« setzte sich beispielsweise der Vizepräsident der norwegischen Reederei Fred Olsen kritisch mit dem McKinsey-Report auseinander; der im Auftrag des britischen Transport Docks zur Untersuchung des Containersystems ausgearbeitet worden war Ertrug den Titel »Containerization - the key of Low-Cost Transportation«, was der norwegische Fachmann in »Containerization: the key of waste money« abwandelte. Er kritisierte vor allem, daß die Untersuchungen, die diesem Bericht zugrunde lagen, den Containertransport als einzige Alternative zum konventionellen Seeverkehr herausstellten. Das war seiner Meinung nach ein fundamentaler Irrtum, da völlig ignoriert würde, daß es auch noch andere technologische Entwicklungen auf dem Gebiet des internationalen Seeverkehrs gäbe. Er meinte damit vor allem den Ro/Ro-Verkehr und andere Formen von Unit Loads.

Viele Skandinavier waren der gleichen Meinung. Sie hatten zwar nichts gegen die Container an sich, wollten aber auf keinen Fall Schiffe für den Nur-Containertransport einsetzen, weil damit ihrer Ansicht nach die Flexibilität, auf die sie größten Wert legten, verloren ging. Ihr Konzept war es, Platz für alle anfallende Ladung zu bieten: Container Paletten und konventionelle Ladung. Dieses Bestreben wird verständlich, wenn man sich in Erinnerung ruft, daß das Hauptgeschäft gerade der skandinavischen Reeder im Cross-Trade lag und liegt. Die heimatische Basis wird vergleichsweise sehr engelaufen und ist abgesehen von wenigen Plätzen ja auch nicht unbedingt als ladungsträchtig anzusehen. Unter diesen Umständen Containerverkehre mit den notwendigen Organisationen im Hinterland aufzubauen, war sicherlich auch nicht so einfach.

Vielfach setzten diese Reedereien zunächst Semi-Containerschiffe ein, wie sie allgemein in Relationen mit nicht ausgewogenem Ladungsaufkommen oder als Vorstufe von Voll-containerverkehren verwendet wurden. Nach wie vor mit bordeigenem Ladegerät versehen, konnten diese Schiffe an jedem Stückgutliegeplatz sowohl konventionelle Ladung

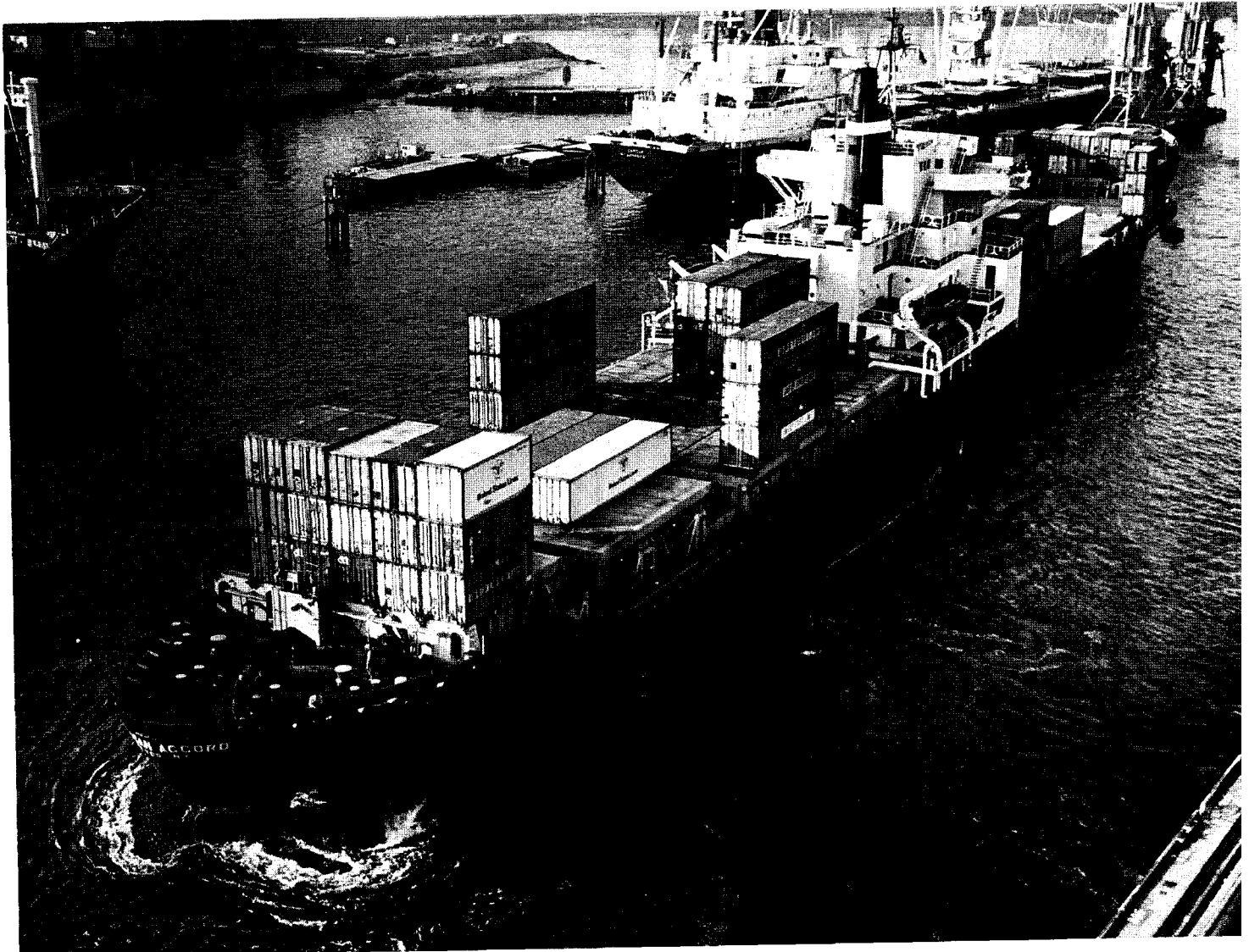
als auch Container die meistens in einer speziellen Mittelschiffssektion gestaut waren, umschlagen. Das machte auf den ersten Blick zwar Sinn, es war jedoch zu bedenken, daß ein Schiff stets nur so schnell beim Umschlag sein kann, wie seine »langsamste Luke«, und das ist immer die mit der konventionellen Ladung. Ein wichtiges Argument für den Voll-containerverkehr nämlich durch rasche Abfertigung kürzere Hafentiegezeiten und damit mehr Rundreisen pro Jahr zu erreichen, ging beim Einsatz von Semi-Containerschiffen also verloren. Deshalb ging die Zahl der Semi-Containerschiffe nach einigen Jahren auch deutlich zurück und wurde später eher zur Ausnahme.

Bei allen anderen Linienreedereien in den Industrieländern, die potent genug waren, gab es in bestimmten Fahrtgebieten für den Container keine Alternative mehr — trotz der Risiken, die für den Reeder damit verbunden waren, und trotz der »roten Zahlen«, in denen sich anfangs die Ergebnisse fast aller Reedereien bewegten, die neue Containerschiffe und das dazugehörige Equipment geordert hatten. »So betonte es jedenfalls Karl-Heinz Sager damals noch Vorstandsmitglied des Norddeutschen Lloyd und einer der Urväter des »Containerismus« in Deutschland. »Die haben ja alle schon viereckige Augen« hieß es seinerzeit über diese Spezies von Enthusiasten.

Natürlich würden die »roten Zahlen« von der Kalkulationsbasis für die Gesamtkosten (Schiffe, Container Fahrgestelle, Inlandorganisation) abhängen, meinte Sager weiter in seinem Vortrag vor der Schiffbautechnischen Gesellschaft am 20. März 1970 in Bremerhaven. Aber während die amerikanischen Reedereien ihre Schiffe in 25 Jahren und die Container in zehn Jahren abschrieben, hätten Hapag und Lloyd den realistischen Zeitraum von 12 und 5 Jahren gewählt, was natürlich Auswirkungen auf die Tageskosten der Schiffe hätte.

Starken Einfluß auf den Gewinn oder Verlust des Containerverkehrs habe die Inland-Organisation, fuhr er fort. Während beispielsweise Sea-Land als Reederei eines Inland-Transportunternehmens gegründet worden sei, das den Landverkehr traditionell beherrsche, hätten sich die europäischen Reedereien auf ein völlig neues Gebiet begeben müssen. Sie hätten erst erkennen müssen, daß plötzlich 50 Prozent ihrer Kosten an Land entstünden. In Zukunft würde es darauf ankommen, die hohen Kosten des Landverkehrs zu senken. Dabei komme insbesondere der engen Zusammenarbeit mit den Spediteuren große Bedeutung zu.«

Unerfreulich wirkte sich nach den Worten des NDV-Vorstandsmitgliedes auch aus, daß auf dem Nordatlantik eine



Das TS AMERICAN ACCORD der United States Lines - auch dies ein umgebauter konventioneller Frachter - im Waltershofer Hafen in Hamburg. (Foto: HHLA)

Überkapazität bestehe. Sie habe zu erheblichen Raten-
senkungen geführt, die auch durch ein hohes Frachtauf-
kommen in der Containerfahrt bisher nicht auszugleichen
seien. Auf die Frage, ob der Container nun aufgrund dieser
Feststellungen ein Mißerfolg der Reeder sein würde, stellte
Sager ganz klar fest: »Nein, der Container ist die richtige

Antwort für die Zukunft!«

Soweit zur Situation 1970. Selbstverständlich gab es noch
zahlreiche Probleme zu lösen. Sie ergaben sich nicht zuletzt
daraus, daß der Containerverkehr einfach noch zu jung und
zu schnell gewachsen war. Feste Strukturen hatten sich noch

gar nicht herausbilden können. Damals tauchte u.a. der
Gedanke auf, zur Regulierung der Schwierigkeiten in der
Containerschifffahrt eine Superkonferenz zu gründen, ähnlich
der IATA in der Luftfahrt. Sie hätte über den Schiff-
fahrtsbereich hinausgehend die Anschlußverkehre an Land
umfassen müssen und sich mit organisatorischen Fragen
wie Haftung, Vereinheitlichung der Transportdokumente,
Durchfrachtkonossemente und anderem mehr befassen
müssen. Eine solche Organisation ist aber ebensowenig
zustande gekommen, wie der schon vorher erwähnte
weltweite Containerpool.