

JUBILÄUM Am 31. Mai 1968 erreichte das erste Containerschiff Hamburg

## Wie eine Kiste Hamburg veränderte

**Ob Autos oder Kaffee - über 97 Prozent des in der Hansestadt umgeschlagenen Stückguts stecken in Stahlboxen.**

Von Axel Tiedemann



Gehört zu den größten Frachtern der Reederei Hapag-Lloyd: die 320 Meter lange "Hamburg Express".

Foto: Bodig

Sie sind rund sechs Meter lang, 2,60 Meter hoch, 2,44 Meter breit, und wer darin zum Beispiel kalifornischen Wein nach Deutschland bringen möchte, zahlt gerade einmal 15 Cent pro Flasche für den Transport. Container sind heute das Schmiermittel der Globalisierung. Praktisch ist egal, wo etwas in der Welt produziert wird, die Transportkosten mit den standardisierten Boxen sind marginal geworden. Und Hamburg als Drehscheibe des Welthandels profitiert davon in großem Maße. Dabei fing es ganz bescheiden an in der Hansestadt. Heute vor 40 Jahren, am 31. Mai 1968, erreichte das erste Vollcontainerschiff auf der Elbe, die "American Lancer", den Hamburger Hafen. Am neuen Liegeplatz 3 des HHLA-Burchardkais auf Waltershof legte das 213 Meter lange Schiff der United States Line damals an und wurde an der Kaikante von Vertretern des Senats feierlich begrüßt. Ein Datum, das heute als Beginn des Container-Zeitalters in Hamburg gilt. Tatsächlich dürfte kaum etwas die Arbeit im Hafen so verändert haben wie

die Revolution durch die Stahlboxen. Während die "American Lancer" mithilfe der neuen Containerbrücken ein paar Dutzend Container löschte, arbeiteten die Schauerleute an den anderen Kais noch mit der Hand, wuchteten Kaffee- oder Trockenbohnsensäcke, die bis zu 100 Kilogramm wiegen konnten.

Heute stecken mehr als 97 Prozent des in Hamburg umgeschlagenen Stückguts in Containern. Und Hamburg ist nach Rotterdam der zweitgrößte Containerhafen Europas. Es gibt kaum etwas, das mittlerweile nicht in Containern transportiert wird. 15 000 Weinflaschen passen in einen 20-Fuß-Standard-Container, 10 000 Jeans oder auch einige Hundert Fernseher. Selbst Spezialtransporte von Lkw, Loks oder riesigen Schiffsschrauben mit 60 Tonnen Gewicht werden in Spezialcontainern verladen. Sogenannte Flatracks, die offen sind und klappbare Wände haben. Bei großen Teilen werden mehrere davon nebeneinander zusammengefügt - und passen so in das globale Standardsystem des Welthandels. Der Container ist damit zum Maß aller Dinge geworden.

Damals, Ende der 60er-Jahre, haben nur wenige in Hamburg an diesen Siegeszug einer eigentlich banalen Kiste geglaubt. Die lange Revierfahrt von fast 100 Kilometern auf der Elbe sei für die modernen Schiffe nicht attraktiv, hieß es seinerzeit. Doch einer der Männer aus dem Willkommens-Komitee an der Pier des Burchardkais beobachtete das Anlegemanöver der "American Lancer" damals aber schon mit dem Gefühl eines Pokerspielers, der ein gutes Blatt in der Hand hält, aber noch um den Sieg bangen muss: Helmuth Kern, heute 81 Jahre alt und seinerzeit junger Wirtschaftssenator. Zwei Jahre zuvor war er mit einer Hamburger Delegation in die USA gereist. Im Hafen von New York sah er die neue Container-Technik, die auch das amerikanische Militär als ideale Logistik-Unterstützung für seine Truppen in Vietnam entdeckt hatte. "Wir hatten gerade den Hafen nach dem Krieg wieder mühsam aufgebaut und mussten erkennen, dass er eigentlich in seiner Funktionsweise mit den schmalen Fingerpiers doch völlig veraltet war", erinnert sich Kern. Zurück in Hamburg versuchte er Bürgermeister Weichmann davon zu überzeugen, dass die Stadt unbedingt einen modernen Container-Terminal brauche, um den Anschluss nicht zu verpassen. Er hatte aber keinerlei Verträge mit Reedern und wollte gleich 35 Millionen DM dafür investieren. Kein leichtes Vorhaben für Kern. Noch sein Vorgänger, der Hafensenator Ernst Plate (FDP), hatte die neuen Transportboxen abgelehnt. "Diese Kiste kommt mir nicht in meinen Hafen", soll er einmal ausgerufen haben. Ähnlich mag mancher andere alte Hafenmann gedacht haben. Es gab da seinerzeit eine Front zwischen Traditionalisten, die um Arbeitsplätze und Umsatz fürchteten. Und es gab eine Gruppe von eher jüngeren Hafenleuten, die wie Kern auf den Container setzten. Allerdings war Bremen schon weiter als Hamburg, in Bremerhaven hatte das US-Militär erste Grundsteine für einen Container-Umschlag gelegt. "Die waren uns ein Jahr voraus", so Kern. Vielleicht war es dieser Vorsprung des ewigen Konkurrenten in Sachen Hafen und Fußball, warum Kern seinen Bürgermeister im Senat doch noch überzeugen konnte. Noch heute erinnert er sich an dessen Worte in der entscheidenden Senatssitzung: "Ich bin der Auffassung, der Kollege Kern hat recht. Wir müssen es riskieren. Sonst haben wir nicht einmal die Chance, in diesen Verkehr hineinzukommen."

**Ob Autos oder Kaffee - über 97 Prozent des in der Hansestadt umgeschlagenen Stückguts stecken in Stahlboxen.**

Der Burchardkai der HHLA erschien als idealer Standort für den neuen Terminal, weil es nur dort große

Stellflächen für Container gab - heute ist er damit die Keimzelle des Containerumschlags in Hamburg. 1968 kamen nach der "American Lancer" im ersten Jahr gerade mal vier bis fünf Vollcontainerschiffe pro Woche an den Burchardkai und schlugen jeweils einige Dutzend Container um. Keine 20 Jahre später werden in Hamburg zum ersten Mal eine Million Standard-Container pro Jahr umgeschlagen. Der Containerisierungsgrad hat jetzt Mitte der 80er-Jahre bereits 50 Prozent erreicht, neue Terminals sind hinzugekommen, und Bremen ist bei den Umschlagszahlen längst überholt. "Die Revierfahrt auf der Elbe ist für Reeder eben attraktiv, weil sie so mitten in ein Wirtschaftszentrum hineinfahren können", so Kern.

In diesem Jahr nun wird in Hamburg voraussichtlich die 10-Millionen-Grenze beim Container-Umschlag überschritten, allein in den vergangenen fünf Jahren hatte sich - dank des Containers - der Güterumschlag nahezu verdoppelt. Und alle Prognosen gehen von weiteren, enormen Zuwachszahlen im Containerverkehr aus: 18 Millionen Boxen sollen es 2015 in Hamburg sein, die dann hier gelöscht oder geladen werden. "Ein Ende ist nicht in Sicht, weil es viele Regionen wie etwa Indien gibt, wo der Container-Verkehr mit Europa erst beginnt", meint etwa der Hamburger Schifffahrt-Journalist Wolfgang Eder. Doch Stellflächen werden knapp, die Straßen, Gleise und Brücken im Hafen ächzen unter der Last der vielen Lkw und Güterzüge. 2,9 Milliarden Euro will der Senat daher in den kommenden Jahren in den Hafen investieren. "Es gibt da eine Riesenchance für Hamburg", sagt Kern und unterstützt den Kurs seiner Nachfolger. Doch wie sieht er als Sozialdemokrat den Wandel im Hafen, der allein durch Container und Globalisierung gekommen ist? Die einfache Handarbeit ist dort durch Computertechnik ersetzt worden, frühere Jobs sind längst verschwunden aus dem Hafen. Vorbei die Zeiten, in denen wie noch Ende der 80er-Jahre über den NDR-Hörfunk "400 Mann für die erste Schicht" gesucht wurden. Statt mit der Sackkarre wird heute eben mit dem Joystick gearbeitet. Hafendarbeit ist kein Gelegenheitsjob, sondern erfordert eine gute Ausbildung. "Es war die richtige Weichenstellung - wir haben gleich zu Beginn angefangen, die Leute umzuschulen, und es sind viele neue Logistikjobs neu entstanden", so Kern, der nach seiner Senatszeit Vorstandsvorsitzender der HHLA wurde. Damals, in der Vorcontainerzeit, arbeiteten 4200 Leute für den städtischen und größten Hamburger Umschlagsbetrieb. Kern: "Und heute sind es 4600 - und die werden weit besser bezahlt."

erschienen am 31. Mai 2008