



Dienstag, 31. Dezember 2013 (14:05-15:00 Uhr), KW 01

Deutschlandfunk / Abt. Musik und Information

FREISTIL

Die Allerweltskiste

Leben mit dem Container

Von Günter Beyer

Regie: Uta Reitz

Redaktion: Klaus Pilger

Deutschlandfunk 2013

Manuskript

Urheberrechtlicher Hinweis

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden.

Die Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in §§ 44a bis 63a Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

© **Deutschlandradio** ||

- ggf. unkorrigiertes Exemplar -

SPRECHERIN (ZÄHLT, AUSSPRACHE ENGL.)
MSC...MSC...MSC ... (WEITER)

ERZÄHLER (DRÜBER)
Ein Güterzug rollt aus dem Hafen. Auf jedem Waggon ein Container mit großem Logo. So groß, dass man es auch noch von fern gut lesen kann.

SPRECHERIN (ZÄHLT)
MSC... MSC...MSC ... nein, der letzte war von Maersk ... Maersk... Maersk
...(WEITER)

ERZÄHLER
Ein nicht enden wollender Strom von Containern. Er rollt auf dem Gleisnetz Richtung Süden. Meine Augen versuchen, die vorbei ziehenden Blechkisten in den Fokus zu nehmen: Container - Zwischenraum - Container... Zwischen den Kisten blitzt im Vorbeifahren ein schmaler heller Spalt auf. Wie die Blende beim Filmprojektor, die das träge Auge überlistet. Fast sieht es so aus, als bestünde die Ladung des Güterzugs bloß aus einem einzigen langen Container. Eine Containerschlange. Ein ununterbrochener Fluss von Waren, der sich ins Land ergießt.

Ein Strom aus Reichtum und Überfluss, unterscheidbar allenfalls durch die Farbe der Container und die aufgespritzten Logos.

ATMO VORBEIFAHRENDER GÜTERZUG
STEHT KURZ FREI, WEITER UNTERLEGEN BIS ...

SPRECHERIN (ZÄHLT WEITER)
Maersk ... Maersk... Maersk- ... HAMBURG SÜD ... HAMBURG SÜD ...(WEITER)

ERZÄHLER
Keine Ahnung, woher die Ladung kommt. Wo sie hin soll. Ob überhaupt was drin ist in den vagabundierenden Blechkisten.

O-TON KLOSE
"Das ist so ´ne Art von diffusem Versprechen, was da mitgeliefert wird und sagt: Ich bin eine Kiste, die reist quer durch die Welt, und in mir sind ganz tolle Dinge geladen! Alle tollen Dinge dieser Welt sind in mir geladen!"

ATMO VORBEIFAHRENDER GÜTERZUG
STEHT FREI. UNTERLEGEN BIS ...

SPRECHERIN

Die Allerweltskiste.

Leben mit dem Container.

ERZÄHLER

Feature von Günter Beyer

ATMO: LKW BRINGEN CONTAINER ZUM HAFEN
UNTERLEGEN BIS ...

SPRECHERIN

Container-Terminals sind rastlose Orte. Orte des Transits. Der Passage. Weitläufig eingezäunte, video-überwachte Asphaltflächen. No-Go-Areas für Unbefugte, also fast jeden. Die farbigen Markierungen auf dem Boden sagen nur Eingeweihten etwas. Im Hintergrund ragen kantige Gebirge aus farbigen Containern. Nervös blinken, wie aufgeschreckte fette Glühwürmer, die gelben Warnlichter der hochbeinigen Portalhubwagen, die "Van Carrier" heißen. Eine ungewohnte Fahrzeugpopulation, die man nur auf Terminals sieht.

ERZÄHLER

Günther Gerken und Jo Hemken haben mich am Tor in Empfang genommen. Die beiden Männer sind Ausbilder beim Umschlagsunternehmen Eurogate [spr: EURO-dt., GATE-engl.] und tragen phosphoreszierende Arbeitsjacken und Helme. Auch mir wird die obligatorische Sicherheitskluft verpasst.

O-TON GERKEN

"Wenn man mit einem Container in den Container-Terminal reinkommt, <hier am Gate, wo wir uns jetzt befinden,> wird der Container erst mal auf Beschädigungen gecheckt. Er wird gecheckt, ob der Container ein Siegel davor hat, und die ordentlichen Papiere dabei hat, und dann wird er zum Chassisplatz beordert <sozusagen>."

SPRECHERIN

Im raschen Takt rollen Lastwagen mit Containern vor eine Schranke. Auf dem Anhänger, dem "Chassis", sind 20-Fuß-Container geladen. Oder die doppelt so großen 40-Fuß-Container, rund 12 Meter lang. Das sind die gängigen Größen. Das Maß aller Dinge im Terminal. Die Menge der "Twenty-Foot-Equivalent-Units" - im

Hafendeutsch abgekürzt "TEU" - ist der Gradmesser für Erfolg oder Misserfolg eines Hafens. Gut sechs Millionen TEU wurden hier im Bremerhavener Containerterminal 2012 umgeschlagen, in Hamburg waren es sogar zehn Millionen. Das ist noch nicht einmal viel - verglichen mit dem Umschlag im weltgrößten Hafen Shanghai, wo 31 Millionen TEU verschifft wurden.

O-TON HEMKEN

"Wo der Lkw-Fahrer den Container auf dem Terminal hinbringt, das erfährt der Trucker in der Buchungsstelle, wo er seine Frachtpapiere abgibt. Dort bekommt er so ne Art Einmalcheckkarte, auf der schon das Ziel draufsteht, sprich: "Chassisplatz 1" oder "Chassisplatz 4". Der Chassisplatz - die Chassisplätze - sind die Schnittstelle zwischen Straße und See sozusagen. Davon haben wir hier terminalweit acht Stück, und die allermeisten Trucker, <ich sag mal: 95 Prozent,> kennen sich hier im Hafen aus. Wer Container fährt in Deutschland, war schon mal in Bremerhaven. Wenn er also liest: "Chassisplatz 4", dann kann er hier der internen Beschilderung folgen und fährt zum Chassisplatz Nummer vier, und der liegt ganz in der Nähe des Liegeplatzes, wo das Schiff später anlegen wird, für den dieser Container ist."

SPRECHERIN

Abgesehen von Farbe und Logo gleichen Container einander wie ein Ei dem anderen. Sie unterscheiden sich nur durch die Nummer. Buchstaben- und Ziffernfolge machen die reduzierte Persönlichkeit des Containers aus. Dank dieser Nummer, mit weltweit vernetzten Computern und bisweilen mit Hilfe von Überwachungs-Satelliten können Logistik-Unternehmen feststellen, wo auf dem Globus sich jeder einzelne Container gerade befindet.

O-TON HEMKEN

" Wir haben hier drauf stehen ein K - I - U. Das ist das Alpha Prefix. Also daran kann man erkennen, wem der Container gehört. Und diese Zahl, die Sie dort sehen, das ist die Kontrollzahl. Also diese Buchstaben mit der Zahl in Verbindung sind einmalig auf dieser Welt, das ist wie der Fingerabdruck, anhand dessen ich diesen Container immer wieder finden könnte. Dieses 45 G 1 beschreibt die Größe und Bauart des Containers, denn da gibt es ja auch verschiedene. Die Container sehen von außen alle gleich aus. Aber von innen gibt es doch gewisse Differenzen, wie z.B. dieser hat hier so kleine Atemlöcher, das heißt, man könnte da auch Kaffee oder solche Dinge rein tun, dass da ein geringer Luftaustausch stattfindet. Oder die Bodenbeschaffenheit oder die Laschösen <oder was auch immer im Container ist>." ATMO LKW FÄHRT WEG.

SPRECHERIN

Container haben einen Boden aus verstärkten Stahlstreben und Holzlagen. Wände und Türen bestehen aus Stahlblech. Ein 20-Fuß-Standardcontainer wiegt leer zwei Tonnen - kaum mehr als ein Pkw der gehobenen Klasse- und kostet neuwertig zweieinhalbtausend Euro. Container können bis zu 40 Jahre alt werden. Fast alle Container werden heute in China hergestellt, wo auch der Großteil wieder eingeschmolzen wird.

ATMO: WERKSTATT JACK IN THE BOX
UNTERLEGEN BIS ...

SPRECHERIN

Die Geschichte hätte sich in jedem Hafengebiet zutragen können. Selbst im Binnenland. Dass da einer so vor sich hinradelt, ohne an etwas Bestimmtes zu denken. Und plötzlich ...

O-TON SCHMITTSEIFER

"Wir haben in Köln ´nen recht großen Binnenhafen, und da bin ich mit dem Fahrrad durchgefahren, da standen die ganzen Seecontainer halt rum und beeindruckten erst mal durch diese Containerlandschaft."

SPRECHERIN

Martin Schmittseifer, Sozialarbeiter.

O-TON SCHMITTSEIFER

"Und nebenan standen auch hässliche Modulbaucontainer mit ner Internetaufschrift www.soundso. Mobile Räume. Und das hab ich so zusammengeführt dann eben: Könnte man nicht Seecontainer ausbauen? Und dann kam sofort die Idee dazu: Das könnte man auch mit Langzeitarbeitslosen machen. Und tatsächlich hatten wir vom Arbeitslosen über den Schreiner, den Schlosser, den Elektrotechniker, hatten wir letztendlich alles dabei, da ist ein unglaubliches Potenzial, man findet letztendlich alle Leute."

SPRECHERIN

Es dauerte noch einige Zeit, bis alle bürokratischen Hindernisse aus dem Weg geräumt waren und Arbeitslose ihren ersten Container - die "Kölner Box" - umbauten. Heute belegt die Initiative "Jack in the Box" ein ausgedehntes Gelände am ehemaligen Güterbahnhof im Stadtteil Ehrenfeld. Nicht einfach "Recycling", sondern "Upcycling" lautet das Motto: Alte abgestoßene Container werden zu Mobilbauten mit vielen Verwendungsmöglichkeiten veredelt. "Jack in the Box" lieferte Container als mobile Bibliothek und bewegliche Bar nach Wiesbaden zu einer Kunstaussstellung.

Die Kulturhauptstadt Ruhr 2010 bekam Container als Fahrrad-Ausleihstationen, und die Fachhochschule Köln erhielt vier Container als Arbeitsräume für Studierende.

Für Martin Schmittseifer, den Initiator, ist der Container ein Beschäftigungsmotor, gerade für ältere Arbeitslose. Die gebrauchte Kiste erzeugt eine geradezu kindliche Spielfreude.

O-TON SCHMITTSEIFER

"Das ist das Faszinierende an dieser Architektur mit Containern: Es hat was Spielhaftes, es ist so was wie Lego für Erwachsene."

STIMME

<Giftgas im Container>

Erdnüsse gelten eigentlich als harmlose Fracht. Dennoch hat ein Container mit den Hülsenfrüchten aus Argentinien einem Mann im Hamburger Hafen mehrere Jahre die Kraft zum Arbeiten genommen. Der Mitarbeiter einer Spedition sollte den eben eingetroffenen Container überprüfen, denn die Frachtpapiere besagten, dass die Erdnüsse im Herkunftsland gegen Verderb mit giftigem Phosphorwasserstoff begast worden waren.

Der Mann schob also eine Messlanze durch eine Gummidichtung in den geschlossenen Container. Der zulässige Grenzwert für das Gas war um das 35-fache überschritten. Darum öffnete er den Container nicht, sondern arbeitete in der Nähe weiter. Vermutlich war aber die Dichtung durch das Spreizen undicht geworden, und das Gas trat aus. Der Speditionsarbeiter bekam starke Kopfschmerzen, ihm wurde schwindelig, er musste sich erbrechen. Die Symptome hielten an, nachdem er seinen Arbeitsplatz längst verlassen hatte, und führten zu einer mehrjährigen Arbeitsunfähigkeit.

[Süddeutsche Zeitung / GB]

O-TON SCHMÜTSCH

"Es fing dann ja '66 mit Containern an. Ich kriegte die Anfrage, ob ich nicht was Neues machen möchte: Container. Konnte ich mir natürlich zuerst auch nichts drunter vorstellen: Container!"

ERZÄHLER

Hans Schmütsch, Jahrgang 1940, ist ein Container-Mann der ersten Stunde. Er lebt mit und von Containern. Bis heute.

Ich treffe den lebhaften Kaufmann im fensterlosen Konferenzzimmer seines kleinen Schiffsmaklerkontors in der City. "Da, wo unten der Döner drin ist!" hatte Schmütsch am Telefon präzisiert.

Hans Schmütsch war dabei, als am 6. Mai 1966 der erste Seecontainer in einem deutschen Hafen an Land gesetzt, "gelöscht" wurde, wie man im Hafen sagt. Der Makler, bei dem der junge Schmütsch damals in Lohn und Brot war, hatte wohl aus kluger Berechnung gezielt einen seiner jüngsten Mitarbeiter angesprochen. Den älteren Kollegen, die den Umgang mit dem traditionellen Stückgut, seefest verpackt in Fässer und Kisten, in Ballen und Säcke, gewohnt waren, wären die neuen Blechkisten, die da kommen sollten, wohl zu fremd gewesen.

O-TON SCHMÜTSCH

"Es war heiß, 1966. Ganz heiß. <Wir saßen an der Weser bei der Firma H. Glahr & Co, wir saßen da im Victoria-Haus. Oben unterm Dach.> Und bedingt durch die Pressenotiz: "neuer Dienst" und "Container", kamen natürlich die Anrufe: "Was ist das? Wann können wir verladen?" Und wir hatten alle keine Ahnung. Wir durften auch für das erste Schiff keine Ladung akzeptieren, weil wir nicht wussten, was die Amerikaner für Papiere haben müssen."

O-TON SCHMÜTSCH

"Und dann kam das erste Containerschiff. Wir hatten sowas noch nie gesehen gehabt! Es kam die "Fairland", alter "Liberty"-Dampfer, glaub ich: '43 gebaut, umgebaut zum Containerschiff. Und die "Fairland" hatte 101 Container - 35 Fuß - an Bord. Davon 99 Container leer, ein Container mit Haushaltsgut, und ein Container für die MSTS, die "Military Sea Transportation Service". Das war der Nachschub der amerikanischen Armee. "

SPRECHERIN

Der erste Container im Nordatlantikverkehr war also Glied in einer militärischen Logistik-Kette.

O-TON FASTENAU

"Die Amerikaner benutzten damals schon für ihren Nachschub Container, aber das war vereinzelt und für spezielle Ladung und nicht in dem Umfang, wie wir es später gesehen und entwickelt haben.">>

SPRECHERIN

Der Jurist Rolf Fastenau baute damals für den staatlichen Umschlagsbetrieb Bremer Lagerhaus-Gesellschaft den nagelneuen Containerverkehr mit den USA auf.

O-TON FASTENAU

"Die Reederei Sealand, die 1966 nach Bremen gekommen ist, hatte bereits einen Containerverkehr von New York nach Puerto Rico und transportierte dort bereits als "schwimmende Fähre" diese Container rüber nach Puerto Rico.">>

SPRECHERIN

Malcom McLean, der Besitzer der "Sealand"-Reederei, hatte als Trucker klein angefangen und dann als erfolgreicher Spediteur in den 1940er- und 1950er-Jahren eine beträchtliche Lkw-Flotte aufgebaut. Ihm kam es wirtschaftlich widersinnig vor, Fracht über Tausende von Meilen mit Lastwagen auf der Straße zu transportieren. Zunächst ließ McLean so genannte Roll-on-Roll-off-Schiffe bauen. In deren Laderaum konnten seine Laster über eine Rampe hineinfahren und wurden dann "huckepack" auf dem Seeweg an der US-Ostküste entlang geschippert. Das war schon eine enorme Rationalisierung. Aber dann hatte McLean den Einfall, die Lkw an Land stehen zu lassen und nur die Kiste mit der Fracht aufs Schiff zu setzen. McLean ließ zwei gebrauchte Tanker umbauen. Am 26. April 1956 wurden die ersten Container verladen. Die Legende erzählt, MacLean sei diese Idee beim Betrachten eines Zigaretten-Automaten gekommen: Wie die Packungen im Innern des Automaten in einem Schacht übereinander gestapelt sind, verfügt das Containerschiff in seinem Rumpf über Stahlgestelle, in die ein Kran die Container von oben hineinsetzt. Fertig! Kein Umladen, kein zeitaufwändiges Stauen mehr. Und selbst an Deck konnten noch -zig Container untergebracht werden.

O-TON FASTENAU

"Sealand, also See und Land, der Gründer damals von "Sealand", MacLean, der wollte damit sagen: Wir betreiben Fähren! Also die Ware wird mit Container in die Häfen gebracht, und dann durch den Container-Kran dann in die Schiffe gebracht. <Also es war schon ein See-Land-Verkehr.>"

SPRECHERIN

Da war es nur folgerichtig, diese zunächst rein amerikanische Idee in den 1960er Jahren auf den Transatlantikverkehr auszuweiten.

O-TON FASTENAU

"Wir sind ja praktisch durch die Amerikaner damit konfrontiert worden, dass die Reederei "Sealand" vor hatte, den Sprung nach Europa zu gehen, und ihr System des Containerverkehrs auch nach Europa hineinzutragen und damit den europäischen Markt über den Containerverkehr weiter zu erschließen."

SPRECHERIN

600 Millionen TEU in 2012, eine Milliarde TEU sollen es 2020 sein. Die Zunahme des internationalen Warenverkehrs ist ablesbar an der Zahl der umgeschlagenen Container. Sie zeigt sich aber auch im Wachstum der Containerschiffe, die tiefere Fahrrinnen, größere Schleusen sowie mehr Verkehrsflächen für die Container erfordern.

ERZÄHLER

1964: Die "Kooringa", weltweit das erste Vollcontainerschiff, also ein Frachter, der ausschließlich Container transportiert, kann 276 Standardkisten an Bord nehmen.

SPRECHERIN

1972: Frachter der "dritten Generation" fassen bereits 3000 Container.

ERZÄHLER

1988: So genannte "Post-Panamax-Schiffe" [dt.] sind so breit, dass sie nicht mehr durch die Schleusen des Panamakanals passen. Sie tragen 4400 Container.

SPRECHERIN

2012: Die Hälfte aller Neubau-Aufträge für Containerfrachter sind Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 Containern.

ERZÄHLER

November 2012: Das weltweit größte Containerschiff, die "Marco Polo" der französischen Reederei CMA-CGM, ist 396 Meter lang, 54 Meter breit und fasst 16.000 Container.

MUSIK WEGBLENDEN

O-TON HEMKEN

"Und dies ist jetzt unser Chassisplatz 4, und hier kommen die Lkws dann an, und an der Buchungsstelle bekommen sie so eine Art Einmalcheckkarte, die wird hier eingelesen in diese Terminals, die wir hier sehen, und im selben Moment bekommen unsere Van Carrier, <diese Arbeitsfahrzeuge>, per Datenfernübertragung den

Auftrag, diesen und jenen Container zu holen, der in Box 51 hier steht."

ATMO CHASSISPLATZ
UNTERLEGEN BIS ...

ERZÄHLER

Die so genannten "Boxen" sind ein halbes Dutzend Stellplätze, die mit Markierungen auf dem Asphalt bezeichnet sind. Daneben jeweils ein gelber Kreis. Magie im Terminal? Im Rückwärtsgang parken die Trucker in eine Box ein, bis die Hinterräder des Anhängers gegen eine Betonschwelle stoßen. Nun steht der Lkw richtig! Der Container kann abgenommen werden. Aber vorher muss man ihn noch vom Chassis lösen.

O-TON HEMKEN

"<Ja>, das ist eine der Aufgaben, die <in der Tat> dem Lkw-Fahrer obliegt. Er muss den Container entsichern von seinem Chassis, und wenn er das alles gemacht hat, dann sollte er sich in diesen gelben Kreis stellen. Das ist für den Van Carrier-Fahrer gleichzeitig das Zeichen, dass der Lkw gelöst ist, dass niemand mehr um den Lkw rumrennt und dass er ihn abnehmen kann. <Also das werden Sie gleich sehen:> Immer, wenn der Van Carrier kommt, steigt der Fahrer aus und stellt sich hier auf diese sichere Position. Sonst nehmen wir den nicht ab."

ATMO LKW TUCKERT. METALL-GERÄUSCH LÖSEN
UNTERLEGEN BIS ...

ERZÄHLER

Eine Truckfahrerin springt aus der Kabine und löst mit raschen Handbewegungen vorne, hinten, links und rechts die vier mechanischen Sicherungen, die den Container mit dem Chassis verbinden. Dann tritt sie in den gelben Kreis.

Zeigt irgend ein Instrument an, dass Lkw und Container wirklich voneinander gelöst sind?

O-TON TRUCKERIN

"Nein. Das müssen Sie persönlich selber machen. Kucken. Ob Sie die Verriegelung richtig rausgenommen haben aus dem Container. Vier Schritte ...

STIMME

<Schuhcontainer>

Am 9. Dezember 2011 verliert der Frachter "Maersk Eindhoven" vor Helgoland im Orkan fünf Container. Ein Behälter reißt auf. Mit jeder Flut treiben Tausende Paar

Sommerschuhe der Marke Tommy Hilfiger an der Westküste Helgolands an. Die Inselgemeinde beauftragt ein Müllentsorgungsunternehmen, die Schuhe einzusammeln. 13 Kubikmeter Schuhe - nach anderen Quellen: 200 Paar - werden sicher gestellt, während gleichzeitig Kinder und Erwachsene versuchen, passende Paare zu sammeln. Die Gemeindeverwaltung lässt verlautbaren: Die unverhoffte Schuh-Schwemme fällt nicht unter traditionelle Strandrecht. Wer die angeschwemmten Treter behält, kann bestraft werden. Das sei Diebstahl.

[nach: Cuxhavener Zeitung online 16.12.2011, Hamburger Abendblatt 15.12.2011]

ATMO VAN CARRIER NÄHERT SICH, NIMMT CONTAINER AUF UNTERLEGEN BIS ...

ERZÄHLER

Von hinten nähert sich ein riesiger Portalhubwagen. Der Van Carrier sieht aus wie ein spinnenbeiniges stählernes Insekt mit hohlem Bauch. In diesen Hohlraum zwischen den enormen Rädern hebt er den Container, nachdem der Fahrer die vier Greifzähne der Hebevorrichtung in die vier ovalen Löcher auf der Oberseite des Containers versenkt hat.

O-TON HEMKEN

"Der Van Carrier, der dort oben in 15 Metern Höhe sitzt, hat einen Touch Screen Bildschirm, auf dem steht die Container-Nummer, auf welchem Truck dieser Container steht, und er hat auch schon den Auftrag, wo auf dem Terminal dieser Container jetzt hingehet. Wir steuern diesen Container jetzt in die Nähe des Schiffes, welches diesen Container mitnehmen wird."

ERZÄHLER

Ich stopfe Aufnahmegerät, Kabel und Mikrofon in den Rucksack. Meine Begleiter spendieren Handschuhe. Die eisernen Trittbügel, die außen an einem der Spinnenbeine zur Fahrerkanzel führen, sind eiskalt. 15 Meter steil nach oben. "Ich bin im Alpenverein", hatte ich meinen Begleitern Gerken und Hemken beruhigend zugerufen. "Dann hätte das Raufklettern aber schneller passieren müssen!" feixt Jo Hemken später.

In seiner Kabine mit gläsernem Boden treffe ich Holger Volkmann. Ein alter Hase im Hafen. Umgeschult. Und aufgestiegen.

O-TON VOLKMANN

"Ich bin jetzt hier seit 34 Jahren.

Nützt halt nix. Früher war ja alles noch Stückgut. Das kenn ich. Das hab ich auch miterlebt.

Früher hat man Säcke geschmissen, und heute fährt man aufm Großgerät. Arbeitserleichterungen, ne. "

ATMO KANZEL VAN CARRIER
UNTERLEGEN BIS ...

ERZÄHLER

Ich halte mich fest und schau mich um. Viel Platz bietet Holger Volkmanns

Schneewittchensarg nicht. Aber die Sicht ist gut. Der Fahrer schaut leicht schräg von oben hinab, erkennt die Position der enormen Räder und die Container gut. Sie sind in bis zu vier Lagen übereinander gestapelt. Was genau wann zu tun ist, entscheidet der Rechner. Es klingt ganz einfach.

O-TON VOLKMANN

"Da haben wir hier unseren Computer, unseren Bildschirm. Und da zeigt er mir das an. "Fahren Sie zur Brücke!" steht da auch drauf, und dann wird der abgelöscht.

Dann scannt der ihn unten ein, und den krieg ich hier oben denn auf die Maske. Und denn sagt er mir genau, in welche Reihe ich reinfahren muss, die ja belegt sind mit Nummern und Unterstellplatz, und da stell ich den denn hin."

ATMO: HOBELN EINES FASSES
STEHT KURZ FREI. UNTERLEGEN BIS ...

SPRECHERIN

Günter Thureau hobelt gebogene Holzleisten zurecht. Er fertigt einen Container an, einen Container des Mittelalters: Ein Holzfass. Thureau hat die Holzdauben über heißem Dampf gebogen und zugeschnitten. Metallreifen halten das Fass in Form.

Böttcher Thureau ist Jahrgang 1930. Sein Holzfass wird im Hafen nicht mehr gebraucht. Vielleicht landet es als Barhocker in einem Partykeller. In der Böttcherwerkstatt des Historischen Museums Bremerhaven führt Thureau ab und zu sein traditionsreiches Handwerk vor.

ATMO STEHT KURZ FREI

O-TON THURAU

„Die müssen ja auch sitzen, dass er nich so klappert, nech. Müssen genau passen. Da nimmt man einen Setzreifen, eine Klammer. Jetzt setzt man Daube für Daube in

den Reifen. Sie sehen, das wird genau rund. Vor drei Tagen noch im Bürgerpark gestanden als Baum!“

SPRECHERIN

Vor dem Aufkommen der Container wurden viele Waren in Fässern wie diesem für den Transport verstaut. In hölzerne Kisten. In Jutesäcke.

O-TON FASTENAU

"Es musste ja im konventionellen Verkehr jedes einzelne Gut, Kisten und Kasten, Baumwolle, Wolle, in den einzelnen Stücken über die Kaje gebracht werden mit konventionellen Kranen, und die Stauereien im Schiff, also die mussten diese Güter unter Deck stauen. Das war sehr arbeitsintensiv. Alle Häfen hatten natürlich ein Heer von Hafenarbeitern."

SPRECHERIN

Mitte des 20. Jahrhunderts bietet der Hafen noch ein geradezu archaisches Bild: Während in der Industrie längst das Fließband den Takt vorgibt, werkelt im Hafen Hein Arbeitsmann nach alter Väter Sitte. Es dauert Tage, ja Wochen, bis ein Frachter be- oder entladen ist. Verlorene Zeit für den Reeder, denn sein Schiff verdient nur Geld, wenn es unterwegs ist. Eine Revolution im Hafen ist überfällig, die Container-Revolution.

Es melden sich aber auch Skeptiker und Gegner der 'Containerisierung' zu Wort. Betriebsräte und Gewerkschaftler fürchten zu Recht, dass fortan weit weniger starke Männer gebraucht werden. Aber auch unter den Schiffseignern kommt Unruhe auf. Mit dem Container geht nämlich die über Jahrzehnte gewachsene, für die Reeder äußerst profitable komplizierte Preisgestaltung für den Seegütertransport über Bord. Dagegen kalkuliert der neue Containerdienst Sealand mit einem verblüffend einfachen Tarif:

O-TON FASTENAU

"Da wurde der Container berechnet und nicht jede einzelne "commodity" <praktisch> bewertet. Während im konventionellen Stückgutverkehr es ganze Bücher gab, Preisbücher, die auf den internationalen Schifffahrtskonferenzen festgelegt wurden: Was kostet eigentlich Baumwolle? Was kostet eine Maschine? Was kosten die verschiedenen Güterarten? Und die sind alle einzeln dann in dieser Preisliste vorhanden gewesen, und deswegen waren sie auch dagegen, dass plötzlich alles nur per Container abgerechnet werden sollte und das alles über den Haufen geworden wurde."

SPRECHERIN

Mit dem Container hält eine radikal andere Logik Einzug: Kalkulationsgrundlage ist von nun an nur Volumen und Gewicht. Was drin ist in der Kiste, ist egal.

ERZÄHLER

Alexander Klose treffe ich nicht im Container-Terminal oder beim Schiffsmakler, sondern im zweiten Stock eines Altbaus in Berlin-Kreuzberg. In der Wohnküche serviert der Mittvierziger heißen Earl Grey in flachen Teeschalen und erzählt, wie der Container mehr und mehr von seinem Denken Besitz ergriffen hat. Wie Alexander Klose schließlich Container-Forscher, oder sagen wir ruhig: Container-Philosoph geworden ist.

O-TON KLOSE

„Ich bin gegen Ende meines Studiums eingeladen worden, als Kameramann an einem Dokumentarfilmprojekt teilzunehmen, das eben eine Containerschiffreise von Hamburg nach Hongkong dokumentiert hat. Und in der Vorbereitung auf diese Reise hab dann ziemlich erstaunt festgestellt, dass aus der wissenschaftlichen Welterklärungsperspektive, die ich selber studiert hatte und der ich mich irgendwie zugehörig fühlte, nämlich so philosophisch und kulturwissenschaftlich, es dazu eigentlich keine Arbeiten gab, obwohl so offensichtlich dieser Gegenstand die Zeit, in der wir leben, prägt.“

ERZÄHLER

"Dieser Gegenstand" ließ Alexander Klose fortan nicht mehr los. Er filmte Container. Er fotografierte Container. Er nahm den Sound des Containerumschlags im Hafen und das melodiose Summen der Container auf See auf. Und er schrieb tatsächlich seine Doktorarbeit und ein Buch über "diesen Gegenstand".

O-TON KLOSE

„Und so kam das dann, dass ich dann immer mehr zum Containerforscher wurde, wie ich mich genannte hab, und immer tiefer in dieses ganze Thema eingetaucht bin und dann das sozusagen als „Prinzip“ begriffen hab und die verschiedenen Lebenswelten und Aspekte auch aufgesucht hab, die mit dieser Containerisierung zusammengehen.“

ERZÄHLER

Was also ist, wissenschaftlich betrachtet, der Container?

Schon klar, sagt Klose, der Container ist ein Sinnbild der Globalisierung. Ohne die schätzungsweise 35 Millionen Container, die satt gefüllt weltweit herumreisen oder mit leeren Mägen auf ihren nächsten Einsatz warten, wären die weltweite Arbeitsteilung und der globale Warenaustausch auf dem heutigen Niveau überhaupt nicht vorstellbar. Aber das wisse doch jeder!

Interessanter sei da schon, wie der Container sich in unseren Köpfen festgesetzt hat. Wie er von unserem Denken Besitz ergriffen hat. Wie er zur kollektiven Allegorie wurde. Zum Beispiel im Fernsehen. Man könne darauf wetten, sagt Klose, dass die „Tagesschau“ Konjunkturprognosen immer mit einem Foto aus einem Containerterminal bebildert.

O-TON KLOSE

„Ich hab dann die These entwickelt, dass man im Grunde nirgends die Dynamik und die Größenordnungen des Weltwarenverkehrs vor Augen geführt bekommt wie in diesen riesigen Containerschiffen und in diesen riesigen Containerterminals, wo man eben gleichzeitig so etwas wie ein erhabenes, überwältigendes Größenerlebnis hat. Und gleichzeitig aber immer noch das Gefühl hat: man kann das abzählen. Die Container bleiben bei aller Menge, in der sie da unterwegs sind, trotzdem abzählbar. Während das, was in ihnen drin steckt, eben ein völlig unüberschaubares Gewusel ist, eine chaotische unüberschaubare Menge. <Das, glaube ich, ist der Grund, warum man ständig diese Bilder sieht, weil die ungeheuer gut lesbar sind.>“

ERZÄHLER

Auf den ersten Blick scheinen Container ganz handfeste klobige Kisten zu sein, die uns schon durch ihre bloße Vielzahl staunen lassen. Aber sie reizen auch unser Vorstellungsvermögen. Container wollen nicht einfach bloß als simple Transportverpackungen wahrgenommen werden. Sondern als fabelhafte Kisten mit eingebautem Geheimnis.

O-TON KLOSE

"<Ich glaube in der Tat,> es wäre viel uninteressanter über diese Kisten nachzudenken, wenn man durch sie hindurchsehen könnte. So dass eigentlich ihre konstitutive Geschlossenheit das ist, was sie am meisten ausmacht."

STIMME

<Container-Künstler Luc Deleu>

Für den belgischen Künstler und Architekten Luc Deleu sind Container Kunstwerke im öffentlichen Raum. Aus ehemaligen Seecontainern machen Deleu und sein Antwerpener Architekturbüro T.O.P. Skulpturen: In der Mitte eines Brüsseler Kreisverkehrs tanzt ein Container scheinbar schwerelos auf einer seiner acht Ecken. Im niederländischen Middelburg bildet ein liegender Container die Basis, darauf erheben sich zwei auf ihrer Kante schräg stehende Container und stoßen oben wie bei einem Kartenhaus zusammen. Im niederländischen Gorinchem überspannen

zwei Container im stumpfen Winkel einen Kanal. Die Skulptur ist gleichzeitig Brücke für Fußgänger und Radfahrer.

ATMO BUSFAHRT

BUS HÄLT, HANDBREMSE, TÜR AUF, AUSSENATMO: VAN CARRIER VORBEI.

ERZÄHLER

Jo Hemken ist bis an den Kai, direkt bis an die Wasserkante, vorgefahren. Wir parken dort, wo sich das Bild bietet, das die Fernsehnachrichten so gern ausstrahlen. Unter den monströsen Brücken wirkt unser weißer Kleinbus reichlich verloren. Die Ausleger überspannen waagrecht Kai und Schiff und signalisieren: Es kann losgehen!

SPRECHERIN

Gerade hat die „MSC Federica“ festgemacht. 1990 im dänischen Odense gebaut, Ladekapazität 4800 TEU. Sie gehört der „Mediterranean Shipping Company“ mit Sitz in Genf, fährt aber unter der Flagge Panamas. Die Schweizer sind derzeit die Nummer zwei auf der Weltrangliste der größten Container-Reedereien. Ganz oben steht die dänische Moeller-Maersk-Gruppe, die 1999 Malcom MacLeans „Sealand“ geschluckt hat. Die größte deutsche Reederei Hapag-Lloyd rangiert erst auf Platz vier. Aber das Land der Dichter und Denker ist dennoch Primus im Containerverkehr: In keinem anderen Land besitzen Reeder zusammen so viele Containerschiffe wie in Deutschland. Mehr als 1.700 Pötte - das entspricht einem Drittel der weltweiten Container-Tonnage. Darin steckt ein enormes Vermögen, nicht zuletzt entstanden durch ehemals profitable Schiffs-Beteiligungen privater Anleger und steuerliche Anreize für Besserverdienende.

O-TON HEMKEN

„Die Van Carrier stehen schon Schlange, und sobald der Container gleich ankommt und die Erde berührt, gibt der Vorarbeiter, der unten in dem kleinen Häuschen ist, tippt die Nummer des Containers in seinen Computer ein. In dem Moment ist bekannt, dass der Container europäischen, deutschen Boden betreten hat, und der Van Carrier bekommt den Auftrag, den Container auf dem Terminal hinzubringen, wo er demnächst abgeholt wird.“

ATMO CONTAINERBRÜCKE UNTERLEGEN

ERZÄHLER

Nur wenige Menschen sind am Kai zu sehen. Die Fahrer der Van Carrier und der Containerbrücke kann man von hier unten kaum erkennen. Hubwagen und Brücke bedienen sie nach Programmen, die der Computer schreibt. Die Brücke arbeitet schnell. Unter der Fahrerkabine hängt an Seilen das Anschlaggeschirr für den Container, der so genannte "Spreader" mit seinen vier Greifzähnen. Der schnell am Ausleger vor über die ganze Breite des Schiffes, greift sich einen Container, zieht ihn hoch, lässt ihn durch die Luft schweben, setzt ihn mehr oder weniger sanft auf den Kai. Der Brückenfahrer klinkt den Spreader aus und dirigiert ihn zurück zum Schiff. Weiter! Eine elegant ausholende Bewegung, in der sich Lust am Zupacken, Kraft und Tempo spiegeln. <Wie viele Container pro Stunde gelöscht werden, bleibt Betriebsgeheimnis. >

O-TON HEMKEN

„Sie sehen, der Vorarbeiter hat die Nummern, wieder das Alpha-Prefix. und die Nummer den Containers eben eingetippt in den Computer, und diese Maschine hat den Auftrag bekommen, die beiden Container jetzt wegzufahren. ATMO. Und während er die wegfährt, holt der Kran schon wieder die nächsten." ATMO.

ERZÄHLER

Der Kai ist mehr als eine asphaltierte Arbeitsfläche. Er ist eine offene Bühne mit freiem Blick aufs Wasser. Hafenbetreiber Eurogate präsentiert ein temporeiches, schräges Stück, bei dem die Bühnentechnik so richtig zeigen darf, was sie kann. Die Performance besteht aus kurzen Auftritten und eiligen Abgängen der Container. Alle Darsteller sind verkleidet, tragen quaderförmige, milchkaffeebraune Kostüme aus Blech, bedruckt mit den immer gleichen Buchstaben MSC. Kaum sind sie auf den Kai eingeschwebt, nähert sich ein eifriger Hubwagen und schleppt sie ohne viel Federlesens backstage.

MUSIK STEHT KURZ FREI, WEITER UNTERLEGEN BIS ...

SPRECHERIN

Container sind bewegungsfreudig. Sie wollen überall hin. Und schnell wieder weg. Das hält sie fit. Sie sind fast unsterblich: Will kein Schiff, kein Lastwagen, einen betagten Container mehr aufnehmen, landet er nicht automatisch in der

Schrottpresse. Er bekommt seine zweite Chance. Zum Beispiel in Accra im afrikanischen Ghana, wo der Besitz eines Containers schon ein bisschen Wohlstand bedeutet.

ERZÄHLER

Der Laden von Kofi Asamoah sei eine Institution im Stadtteil, hatte man mir erzählt. Das Geschäft mit dem besten Sortiment für die Dinge des täglichen Bedarfs. Also nichts wie hin! Spektakuläre Sehenswürdigkeiten gibt es im Stadtteil Abeka eigentlich nicht. Sieht man einmal davon ab, dass ganz Abeka für europäische Augen durchaus zum Erlebnis werden kann: ein dicht besiedeltes Quartier in Ghanas Hauptstadt Accra. Niedrige, mit Wellblech gedeckte Hütten auf rostrotem Lehmbooden, der sich bei jedem tropischen Regenguss in eine Rutschbahn verwandelt.

Ich bin überrascht: Kofi Asamoahs Konsumwundertüte entpuppt sich als blauer 20-Fuß-Container. Als einzige Verzierung ist eine Girlande aus Wimpeln angebracht. Auf ihnen wirbt eine Kuh für Cowbell-Milch. Der Kuhsaft wird allerdings wegen der tropischen Temperaturen und der unzuverlässigen Kühlkette gar nicht angeboten.

ERZÄHLER

Es ist noch früh, in der Dämmerung sind die Farben blass. Asamoahs Tochter Liz fegt den Zementboden vor dem verschlossenen Container. Sie hat Ferien. Aber auch während der Schulzeit muss sie vor dem Unterricht helfen. Das ist hier so üblich.

ERZÄHLER

Kurz nach sechs Uhr kommt Kofi Asamoah, der Ladeninhaber. Ein kleiner, untersetzter grauhaariger Mann. Er öffnet das wuchtige Vorhängeschloss, klappt die metallenen Türflügel zur Seite und knippt das Neonlicht an.

ERZÄHLER

Im Nu drängen sich Kauflustige vor dem offenen Schlund des Containers. Ein Vater mit seinem kleinen Sohn an der Hand erstet ein Stück Seife, eine Sechsjährige verlangt Reis, den Asamoah aus einem großen Sack in eine Plastiktüte abfüllt. Die Kühlvitrine ist prall gefüllt mit den einschlägigen Softdrinks, darüber hängt an der Decke ein Fernsehgerät, das später seinen Betrieb aufnehmen wird.

O-TON ASAMOAH

A: „Before I was in Accra ...

E: ... for the goods.“

ERZÄHLER

Früher habe er ein Ladenlokal im Zentrum von Accra gehabt, erzählt Kofi Asamoah. Aber der Hausbesitzer habe ihm gekündigt. Deshalb sei er in das Geschäft seiner Frau hier im Stadtteil Abeka eingestiegen. In den Container. Sie verstehe übrigens mehr davon als er und kümmere sich um den Einkauf.

Wer einen Container in Abeka hat, ist fein raus. Die Waren sind besser geschützt vor Sonne, Regen und Staub als in den wackeligen Buden der benachbarten Händler. Und Stahltüren mit Vorhängeschloss schützen vor Einbrechern.

Kofi Asamoah ist herumgekommen in der Welt. Als junger Mann war er fünf Jahre in Hamburg. Dort habe es ihm gut gefallen, er habe dort Freunde gefunden, sagt er.

Hat er womöglich in Hamburg zum ersten Mal Container gesehen? Hat er vielleicht gar den blauen Container dort besorgt? Wie kam die sperrige Kiste nach Abeka? An diesem Punkt ist der Geschäftsmann einsilbig. Er verrät nur, er müsse hier regulär Miete für das schmale Grundstück zahlen, auf dem der Container steht.

Auch wenn ich nun weiß, was drin ist in Kofis Kiste: Es bleibt ein Rest von Geheimnis um den blauen Container von Abeka.

ATMO BAHNSCHRANKE

STEHT KURZ FREI, DANN UNTER ERZÄHLER LEGEN

ERZÄHLER

Das Grundstück ist gar nicht so verkehrt. Eigentlich ideal! Mehrmals in der Stunde senken sich die Bahnschranken an der viel befahrenen Stedinger Straße in Oldenburg. Dann müssen Autofahrer anhalten und den Motor ausschalten. Während sie warten, springt das Anwesen direkt an der Bahn ins Auge. Vier große 40-Fuß-Seecontainer stehen da. Container mit großen Glastüren an den Schmalseiten und Bullaugen-Fenstern längsseits. Drei Container sind turmartig übereinander gestapelt, einer steht solo da. Vor dessen Tür treffe ich den Architekten Matthias Salinger, den Hausherrn.

ATMO SCHRITTE. AUFSCHLIESSEN. „Ja, dann gehen wir mal rein.“

O-TON SALINGER

<Also>, normalerweise ist das als Einzelstück für die Messe gedacht, und danach erhoffen wir uns dann <durch viele Sachen>, dass wir das mal weiter vermarkten können <und natürlich auch weiter herausbringen können>.“

ERZÄHLER

Matthias Salingers Firma „Create your Cubes“ hat eine mobile Studentenbude auf den Markt gebracht. Der Clou: Das gute Stück war einmal ein echter weltbummelnder Seecontainer.

O-TON SALINGER

„Im Endeffekt haben wir ziemlich viel Zuspruch gehabt, und die meisten, auch die ältere Generation sagt: „Mensch, so ´ne Studentenbude hätte ich auch mal gerne gehabt!“ Und ich denke einfach mal, wenn man das mal so ein bisschen sieht mit den Farben, mit dem Licht, wenn das Licht eben so erstrahlt, dass man einfach sich auch wohl fühlen kann - bei 2,06 Meter Breite und 11,98 Meter Länge, wenn man viel Licht reinmacht, ist das Erscheinungsbild eines schmalen langen Raumes eigentlich ganz anders.“

ERZÄHLER

In der Tat, hier erinnert nichts an die muffige Untermietbude bei einer neugierigen Witwe. Matthias Salinger, dessen eigene Studentenzeit schon ein paar Jahre zurück liegt, hat an alles gedacht - nur eine Ecke zum Studieren gibt es nicht. Braucht man auch gar nicht!

ATMO SCHRITTE, O-TON SALINGER

„Heute sind die Studenten eben ganz anders. Früher haben wir noch in Gruppen zusammengearbeitet, das machen die heute alle bei der Uni, und im Endeffekt sucht er sich einfach die Rückzugsmöglichkeit.“

SPRECHERIN

Salingers Studi-Container ist hell und funktional. Rechts die Chill-Ecke, links gelangt man durchs Badezimmer in die Schlafabteilung, in die gerade so eben eine Matratze für zwei passt. Unschlagbarer Vorteil des Containers ist seine Mobilität: Die Bewohner können ihn mit Kran und Lkw umsetzen lassen, wenn sie den Studienort wechseln oder Praktika machen. Vielleicht gibt es ja in der neuen Stadt Verwandte oder Freunde, die sich über einen Container im Garten freuen. Dann müssen nur noch die Anschlüsse für Strom, Wasser und Abwasser installiert werden.

Der Luxus der Mobilität hat freilich seinen Preis: 25.000 Euro kostet der Spaß. Mindestens.

STIMME

<Studentencontainer: Keetwonen>

"Die größte Containerstadt der Welt heißt Keetwonen und wurde 2006 in Amsterdam gebaut. "Keetwonen" bedeutet "Wohnen im Schuppen", genauer: Wohnen in mehr als eintausend umgebauten Seecontainern. Die Container, die wie Reihenhäuser nebeneinander montiert und in fünf Etagen übereinander gestapelt sind, bieten Vorzüge, die Studierende oft vermisst hatten: Jeder Container hat sein eigenes Badezimmer und Küche, einen Balkon und schöne Aussicht. Die anfänglichen Befürchtungen, die "Schuppen" wären zu klein, zu laut, zu kalt oder zu warm, erwiesen sich als unbegründet. Die Wohncontainer sind geräumig, ruhig und gut isoliert. Ursprünglich als Provisorium für fünf Jahre gedacht, sollen sie nun mindestens bis 2016 stehen bleiben.

[nach: www.tempohousing.com/projects/keetwonen.html]

SPRECHERIN

Für sich selber und sein Architekturbüro hat Matthias Salinger gemäß dem Firmenmotto „Create your Cubes“ nebenan ein dreistöckiges Büro ebenfalls aus waschechten Seecontainern konstruiert. Insgesamt 75 Quadratmeter, solide gedämmt, lang und schmal und, wenn man will, reisefertig.

O-TON SALINGER

„Der Ansatz ist eben, weiter zu denken, zu sagen: Ich bin mobil, flexibel und kann mein Home einfach mitnehmen. Irgendwann geht man eben weg und such mir dann, wie beim Campingplatz, eben ein neues Örtchen, und dann stöpsel ich das eben ab.“

ERZÄHLER

Wer in einem ortsfesten Büro arbeitet, muss vor dem Umzug alles ausräumen und Kisten packen. Nicht so, wenn man in einem mobilen Büro-Container sein Tagwerk erledigt.

O-TON SALINGER

„Ich lass meine Sachen drin. Die sind verschraubt, und wenn ich nen guten Kranfahrer habe, der jetzt nicht ganz so rumrüttelt, ist es einfach so, dass ich meine Sachen da drauf stellen kann. Also die ganzen Elemente sind so umzugsbereit, dass ich da nicht mehr viel machen muss. Das ist ja der Sinn und Zweck dabei. " "

ERZÄHLER

Wie der Studicontainer ist auch Salingers dreistöckiger Bürocontainer praktisch und lichtdurchflutet. Dafür sorgen die großen, Boden und Decke verbindenden Fenstertüren an den Schmalseiten und die runden Bullaugen als Fenster.

O-TON SALINGER

„Ich find einfach, zum Container gehört das runde Auge mit dazu, weil es einfach die Schifffahrt verkörpert, und wenn man das natürlich gut ansetzt, dann hat das auch nen schönen Ausdruck am Container, und den sollte man eigentlich beibehalten.

ERZÄHLER

Je mehr man an der geriffelten Außenhaut eines Containers, der Sicke, herumexperimentiert, Rückwand und Türen entfernt oder Fenster hineinschneidet, desto mehr leidet die Stabilität. Dann ist die Blechkiste empfindlich wie eine dünnwandige Pappschachtel: Wenn Boden und Deckel geöffnet sind, kann man sie leicht zusammendrücken, Nur der unversehrte Container ist so robust, dass man getrost ein halbes Dutzend Artgenossen darauf stapeln kann.

Statiker sind deshalb immer gefragt, wenn ein Container für andere Zwecke umgeformt wird. Bei Matthias Salingers Büro-Container bestanden sie darauf, dass an den Enden je ein großer Stahlbügel die drei Stockwerke zusammenhält und im Boden verankert. Mit den Stürmen in der norddeutschen Tiefebene ist nicht zu spaßen.

Im untersten Container arbeitet Salingers Kollegin Maïke Ortgieß. Ein merkwürdiges Raumgefühl, ein gewöhnungsbedürftiger Arbeitsplatz, so lang und schmal?

O-TON ORTGIEß

"Ich bin direkt nach ´m Studium hier her gekommen und fand es jetzt nicht irgendwie zu eng oder dass es ´n komisches Gefühl gibt oder so. Also von daher ein ganz modernes und auch junges Büro!

SPRECHERIN

Der Container. Die Allerweltskiste. Ein durchschlagend erfolgreicher Mobilitätshelfer. Und nicht nur das! In seinem zweiten Leben kann der Container tagsüber ein Laden,

nachts eine Schatzkammer sein. Ein Arbeitsbeschaffungsprojekt. Eine Wohnung zum Mitnehmen. Die Verkörperung einer Architekturutopie!

SPRECHERIN

Allerdings: Die Beliebtheit des Containers verblüfft nun doch. Denn eigentlich ist die Kiste ziemlich hässlich! Jede Pizzaschachtel macht auf ihren bunt bedruckten Oberflächen mehr her und vor allem: mehr Reklame für ihren Inhalt als der coole Container mit seinem nervigen Understatement. Er verrät einfach nicht, was drin ist. Ändert sich ja auch ständig: Mal sind es handgefertigte Schweizer Luxusuhren, mal Nachschub für den Ein-Euro-Shop. Und doch umgibt die Kiste so eine Aura...

O-TON KLOSE

"Das ist so ´ne Art von diffusem Versprechen, was da mitgeliefert wird und sagt: Ich bin eine Kiste, die reist quer durch die Welt, und in mir sind ganz tolle Dinge geladen! Alle tollen Dinge dieser Welt sind in mir geladen!"

ERZÄHLER

Der Tee in der Kreuzberger Altbauwohnung ist lau geworden.

Nein, widerspricht Alexander Klose, der Container ist nicht hässlich. Er ist nur besonders ... raffiniert.

O-TON KLOSE

"Zum Beispiel denken Sie an die Container von Hamburg-Süd, also diese leuchtend roten Container, auf denen "Hamburg-Süd" drauf steht. <Oder denken Sie zum Beispiel an den Evergreen-Container, also diese grünen Container mit der weißen Schrift. Die versprechen doch auch immer irgendwas. Die funktionieren richtig wie so klassisch-moderne Logos, die auch immer so ne Art von Versprechen hatten, obwohl man nicht genau wusste, was dahinter steht. Und in dem Fall versprechen sie wahrscheinlich so etwas wie die Orte. Diese Weltorte, die sie miteinander verbinden."

ERZÄHLER

Und dann erzählt Alexander Klose von einem Mitmieter seiner Wohngemeinschaft.

O-TON KLOSE

"Mein Mitbewohner erzählte mir, dass er in Kolumbien als Kind und Jugendlicher immer nur diese Hamburg-Süd Container gesehen hätte, überhaupt keine anderen. Die anderen seien irgendwie fahl und farblos gewesen, und dann wären immer diese leuchtend roten Boxen gewesen, und er hätte mit seinen Eltern so ´n Spiel gespielt, weil die überhaupt keine Ahnung hatten, was sie eigentlich bedeuten und wo die her kommen, und das auch noch nicht mal so richtig mit der Stadt Hamburg in

Verbindung gebracht haben und gleichzeitig das sich trotzdem total stark eingepreßt hat. Vielleicht ist es das."

ERZÄHLER

So gern würde man aber doch mal in einen Container hineinschauen! Die Sicke, das Stahlblech der Containerhaut, mit Argusaugen durchbohren!

ATMO DURCHFABRT LKW PRÜFANLAGE
UNTERLEGEN BIS ...

SPRECHERIN

Kein Problem für die Röntgengeräte des Zolls.

SPRECHERIN

Am Rande des Terminals betreibt der Zoll eine Containerprüfanlage. Sie ist mobil und sieht selber aus wie ein Container. Im Halbdunkel haben darin zwei Beamte ihre mit Monitoren gespickten Arbeitsplätze. Außen ist ein großer Bügel mit einer Röntgenkamera angebracht, der so genannte "Durchleuchtungsarm". Hier müssen die Container durch.

ATMO: LKW MOTOR AUS.

O-TON ZEESE

"Der Lkw steht also an der Haltelinie, wartet darauf, dass er die grüne Ampel bekommt."

SPRECHERIN

Falko Zeese ist als Abfertigungsbeamter der so genannten "Röntgenprüfgruppe" zugeteilt.

O-TON ZEESE

"Der Lkw fährt <dann> ungefähr mit fünf Kilometer pro Stunde in die Anlage hinein. Direkt hinter dem Fahrerhaus löst die Anlage dann aus, und ich kann dann hier auf meinem Monitor den einfahrenden Container sofort sehen und erkenne dann auch die Ware, die dort im Container drinne ist."

ERZÄHLER

Na endlich! Der Blick in die Kiste! Aber, offen gestanden, ich sehe gar nichts. Für mich ist der Bildschirm zunächst schwarz. Mit Mühe lassen sich schließlich

schattenhaft die rechteckigen Umrisse eines Containers ausmachen. Das Chassis darunter. Die Räder. Wie soll man da Polohemden mit gefälschten Krokodil-Stickern, Rauschgift, Zigaretten, Maschinenpistolen und sonstige Schmuggelware entdecken?

O-TON ZEESE

"Die Kollegen, die hier arbeiten, werden alle geschult, es gibt Bildauswerter-Lehrgänge, <und die größte Erfahrung ist natürlich die Zeit, die man hier verbringt, ne.> Also sind wiederkehrende Waren, man erkennt jeden Tag mehr... Das ist zum Beispiel 'ne Sackware. Hier kann ich wunderbar erkennen, dass die Ware in Säcken ist, und wenn der Kollege zu mir sagt: Die haben jetzt hier angemeldet Sonnenblumenkerne in Säcken, dann kann ich davon ausgehen, dass die Ware auch die Ware ist, die dort verladen wurde."

ATMO DURCHFAHRT LKW
UNTERLEGEN ...

SPRECHERIN

Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 wollten die amerikanischen Sicherheitsbehörden, dass für die USA bestimmte Container bereits im Ursprungsland kontrolliert werden. Auch in Hamburg und Bremerhaven wird mit "Container Security Initiative" - Standard geprüft. Allerdings nur stichprobenweise. Im Bremerhavener Terminal sind das 150 Kisten pro Tag.

SPRECHERIN

Container haben Freunde. Liebhaber. Auch später noch, wenn aus ihnen Architekturbüros, Studentenbuden und Fahrradschuppen geworden sind. Aber es gibt auch Container, an denen sich die Geister scheiden. Die Anstoß erregen. Sie stehen bereit für Obdachlose, Asylbewerber und Flüchtlinge.

ATMO BRAMSCHE
UNTERLEGEN BIS ...

ERZÄHLER

Die beiden Sechsjährigen sind stolz auf ihre gebrauchten Fahrräder. Sie spurten übers videoüberwachte Gelände, klingeln wichtig. Ein kleines Mädchen schöpft mit einer Kehrschaufel Wasser aus einer Pfütze. Alltag im Lager der "Landesaufnahmebehörde" in Bramsche bei Osnabrück. Es gibt 600 Plätze für Bewohnerinnen und Bewohner aus 25 Staaten. Der Zustrom von Flüchtlingen und Asylbewerbern nach Deutschland hat wieder zugenommen.

Deshalb gibt es in Bramsche neuerdings neben festen Häusern 130 Betten in Wohncontainern.

O-TON BRAMM

"Wir wollen ja nicht, dass die Menschen im Freien schlafen müssen. Wir haben eine Verpflichtung, sie unterzubringen. Und von daher diese Container.

ERZÄHLER

Conrad Bramm, Leiter der Aufnahmebehörde in Bramsche, hat die 44 weiß-blauen 20-Fuß-Container geleast. Sie haben ein Fenster an der Rückseite und stehen da in langen Reihen als Einzel- und Doppelcontainer. Weil Stellplätze in der ehemaligen niederländischen Kaserne knapp sind, gibt es auch eine zweistöckige Containerstraße mit Treppen und Galerie. Wie echte Seecontainer haben diese Mobilbauten Ösen auf dem Dach, an denen ein Kran sie packen und versetzen kann. Denn eigentlich sind sie ja ein Provisorium.

O-TON BRAMM

"ATMO AUFSCHLIESSEN. So, jetzt gehen wir mal in die 28. ATMO. Ja, das ist jetzt hier der Einzelcontainer. Drei Betten, drei Stühle, ein Tisch. Was zur Verfügung gestellt wird: Toilettenpapier, Besteck, Geschirr. Dazu nen Schrank, haben wir hier auch Reinigungswerkzeug, also Schaufel und Besen und nen Abzieher und natürlich einen Mülleimer. Ja, Heizung haben wir natürlich auch, Steckdosen und einen Spiegel. Das ist hier die Ausstattung."

ERZÄHLER

Das Ambiente für einen Aufenthalt von ein paar Tagen bis zu einem halben Jahr. Gegessen wird gemeinsam im Speisesaal, Zähneputzen und Pinkeln findet in einem der sechs Sanitärcontainer statt.

O-TON BRAMM

"Wir haben andere Unterkünfte hier, die ja qualitativ, muss man ehrlicherweise sagen, doch großzügiger sind und besser sind. Aber natürlich ist man nicht ganz so glücklich, hier im Container zu sein. <Aber es ist auch Verständnis vorhanden, dass sie hier drin wohnen. Und einige wünschen sich sogar ganz speziell, weil man doch so'n bisschen für sich ist."

O-TON ZERAT

"Wenn kommt Sommer, ist zu heiß hier. Kann man nicht schlafen, Ist nix für lange Zeit. Also für ein paar Tage. Kann man nix sagen, dass gefällt. Ist nix Besonderes."

ERZÄHLER

Yasharif Zerat stammt aus Bosnien und lebt mit seiner Frau und zwei Söhnen seit sechs Wochen im Doppelcontainer.

O-TON ZERAT

"Wenn muss, geht. Aber normalerweise muss Kinder haben eigene Zimmer, getrennt von den Eltern. Ich habe Junge 14 Jahre, der will alleine in Zimmer.

ERZÄHLER

Und laut ist es auch im Container-Dorf.

O-TON ZERAT

"Ich kann hören von dritte Container. Von dritte Container, wenn laufen. Aber bei mir Kinder muss früh, halber sieben, ufstehen. Und keine Chance, dass sie schlafen."

STIMME

<Reiseführer für Flüchtlinge>

"Die Container können einfach mit einem Metallhebel geöffnet werden. Wenn du geschickt bist, schaffst du das, ohne das Siegel aufzubrechen (...) Auf jedem im Hafen gelagerten Container ist eine Tafel angebracht, auf der alle Informationen über Ziel, Abfahrt und Inhalt stehen. (...) Sobald du in einen Container mit dem gewünschten Ziel geschlüpft bist, prüfe das Verhältnis zwischen Ladung und verbleibendem Platz. Je mehr Platz du im Container hast, desto besser kannst du atmen. (...) <Es ist ratsam, dass sich nicht mehr als drei Personen in einem Container aufhalten.>"

[Matei Bejenaru, "Travel Guide", zit. bei KLOSE, "Container-Prinzip", S. 301]

ERZÄHLER

In ein paar Tagen gehen die Zerats zurück nach Bosnien. Dann werden neue Flüchtlinge im Doppelcontainer einziehen. Von wegen Mobilbauten! In Wahrheit gehen die Menschen, die Container bleiben. Die Kisten tun so mobil - und dann richten sie sich ein. Ein Widerspruch?

SPRECHERIN

Kein Widerspruch, sagt Container-Forscher Alexander Klose. Die berühmte Container-Show "Big Brother" im Fernsehen, Asylbewerber-Unterkünfte, all dies funktioniert nach dem Container-Prinzip:

O-TON KLOSE

"Also ein Container ist dazu da, geleert zu werden. Man ist nur auf Zeit in Containern. Deswegen auch: Container als Asylanten-Wohnheime oder auch als Baustellen-Siedlungen, das ist sicher jedem schon mal aufgefallen: So ziemlich alle historischen Marktplätze oder sonst wie Kronjuwelen von Groß- oder Kleinstädten in Deutschland, sind in den letzten Jahren mal von so ner Containersiedlung heimgesucht worden. Man würde niemals 'ne Baugenehmigung bekommen für irgendwas anderes an solchen Orten. Man kann aber Container ziemlich lange da hinstellen. Und zwar deswegen, <so meine These,> weil diese Container immer die ganze Zeit von Anfang an und bis zum Ende das Versprechen zum Ausdruck bringen: „Ich bin schon wieder weg! Ich bin hier nur kurz mal gelandet!“

SPRECHERIN

Die Allerweltskiste. Leben mit dem Container.

Von Günter Beyer.

Es sprachen: Sigrid Burkholder, Volker Niederfahrenhorst und Axel Gottschick.

Ton und Technik: Christine Potschkat und Adrian Eichmann

Regie: Uta Reitz

Redaktion: Klaus Pilger

Produktion: Deutschlandfunk 2013

ENDE