

Glückwunsch, alte Schachtel

50 Jahre Container veränderten unsere Welt



*Genormte Welt:
Wie ein Puzzle,
scheinbar gemacht für
Riesenhand, funktioniert
der weltweite Austausch von
Waren dank der 12,20 Meter-
langen, 2,44 Meter breiten und 2,59
Meter hohen Kisten aus buntem Stahl-
blech. Fotos: Matthias Kulka, ddp*

roße Unruhe hat in den letzten Jahrzehnten unsere Lebenswelten durcheinander gewirbelt, eine Mobilisierung der Dinge. Man braucht bloß einmal im Geiste die Gegenstände der engeren Umgebung durchgehen und sich fragen, woher diese wohl kommen mögen. Aus wie vielen in unterschiedlichen Ländern gefertigten Teilen setzen sich Kühlschränke oder TV-Geräte zusammen, wo wurden die Kleider genäht und woher kam das Holz für die Möbel? Denn annähernd alle Güter, mit denen wir zu tun haben, legen gehörige Distanzen zurück, bevor sie in unsere Hände kommen. Wichtigster Agent dieser Mobilisierung der Waren ist eine relativ unscheinbare Kiste aus Stahl – der Container. Zu Wasser, auf der Straße und auf der Schiene befördert er nahezu alles. Und das zu einem unschlagbar günstigen Preis, der dafür sorgt, dass zum Beispiel chinesische Äpfel auf dem deutschen Markt mit solchen aus Südbaden konkurrieren können oder dass es sich lohnt, Nordseekrabben, die auf Sylt verkauft werden sollen, zum Puhlen nach China zu verschiffen.

In einer lausigen Winternacht in den dreißiger Jahren, so will es die Legende, dämmerte es dem amerikanischen Spediteur Malcolm McLean, während er frierend in einer langen Reihe von Lkw auf die Abfertigung seiner Baumwollfracht wartete, dass es eine bessere Methode geben müsste, die Ladung von Lastwagen aufs Schiff zu verfrachten, als sie per Hand Ballen für Ballen zu entladen. Man müsse, so sagte er sich, den umständlichen und zeitaufwendigen Ladevorgang dadurch beschleunigen, dass die Ladung in den Aufbauten der Lastwagen verbleibe, komplett auf das Schiff geladen und am Zielhafen von baugleichen Lastwagen abgeholt würde.

20 Jahre später, am 26. April 1956, war es soweit: McLean, inzwischen zum zweitgrößten Fuhrunternehmer der USA aufgestiegen und Besitzer einer maroden

Schiffahrtsgesellschaft, ließ erstmals zum Test ein Schiff mit einer Ladung von 58 Lkw-Aufbauten von Newark nach Houston schippern – das Zeitalter des Containers hatte begonnen, aus dem Experiment mit entkoppelten Aufbauten als Proto-Container sollte sich das größte Transportsystem der Menschheitsgeschichte entwickeln.

Dies war eine Revolution des Transportwesens, welche die Seefahrt industrialisierte und zu einer dramatischen Senkung der Transportkosten bis an die Schwelle der Vernachlässigbarkeit für das einzelne Gut führte. Der Prozess der Containerisierung reduzierte dabei den komplexen Kulturraum Hafen zu einem Park- und Umladeplatz für standardisierte Blechkisten. Die Lagerhäuser und Kontore verloren ebenso ihre Bedeutung wie die klassischen Hafnarbeiter ihre Jobs. Mit der Transformation der Häfen ging eine Marginalisierung der Schiffahrt zu einer Art Fuhrunternehmen einher. In einer Transportkette, die keinen Unterschied zwischen Land- und Seetransport mehr macht und deren An- und Abfahrtszeiten getaktet sind wie ein Busfahrplan, verliert der große andere Raum des Meeres jedes eigene Recht. Ein Terminus wie „Highway“ für eine der traditionsreichsten Passagen der Seefahrtsgeschichte – vom Golf von Aden über den Indischen Ozean bis zur Straße von Malakka – scheint den endgültigen Niedergang des Maritimen zu besiegeln.

Der Container feiert also dieser Tage seinen 50. Geburtstag. Doch kaum ir-

gendwo hört man die Sektorken knallen. Sein Wirken löst – wie das der Globalisierung, mit der sein Erfolg so eng verknüpft ist wie vielleicht sonst nur noch der Computer – ambivalente Gefühle aus. Die Containerisierung initiierte einen wesentlichen Teil der Entwicklungen, die wir heute als Auswirkungen der Globalisierung beschreiben: Just-in-time-Produktion – die weit gehende Abschaffung von Vorratshaltung zu Gunsten bedarfsorientierter Produktion –, Auslagerung und großräumliche geografische Verteilung von Fertigungsstätten



in Länder mit niedrigem Lohnniveau mit den bekanntesten Folgen eines verschärften Verteilungskampfes und erhöhter Arbeitslosigkeit in den alten Industrieländern. Mit dem Erfolg des Containersystems entstand ein neues Wachstumssetz: Der Transport wächst doppelt so stark wie die Wirtschaft; immer mehr Kilometer Transportleistung kommen auf jeden produzierten Gegenstand. Das ist gut für die Anteilseigner, aber schlecht für die Umwelt: Während die Industrienationen vor dem Hintergrund von Energiekrisen und drohendem Klimakollaps

über mögliche Begrenzungen von Verbrauch und Emissionen debattieren, fußt die gesamte globale Wirtschaft auf einem mit ungebremseter Dynamik wachsenden System der Verschwendung.

Die Verallgemeinerung und universelle Ausbreitung transportationalistischer Prinzipien wirkt sich auch auf die Produkte selber aus. Denn die Maße von hergestellten Gütern richten sich heute nach den Größenanforderungen des Transportmittels und nicht wie in früheren Zeiten der Fall war, als spezielle Behälter wie etwa Kisten, Körbe und Fässer für bestimmte Güter geschaffen und optimiert wurden. Damit setzt sich eine Normierung unserer Lebensumwelten, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ihren Anfang nahm, im Zeichen des Containers als eine Anpassung an die Erfordernisse eines globalen Logistiksystems fort. Wir befinden uns, mit dem französischen Philosophen Michel Foucault gesprochen, in einem Zeitalter der Lagerungsbeziehungen.

So ist es nur konsequent, dass der Container als Lagerungsmittel für Menschen in den problematischsten Situationen auftaucht: ob als schnell errichtetes Asylbewerberheim, als praktisches Modul zur menschenrechtswidrigen Unterbringung von „Terrorverdächtigen“ wie im US-amerikanischen Gefangenlager Guantanamo Bay oder gleich als passives Tötungsmittel – wie im Fall der zu Tode transportierten gefangenen Taliban im letzten Afghanistankrieg.

Andererseits dienen weltweit gerade in armen Gegenden Container, die aus

dem Transportsystem herausgefallen sind, als vielseitig verwendbare Behauung, als Raummodul für Kleinstökonomien, vergleichbar den Ständen fahrenden Händler in vormodernen Zeiten. Der steigende materielle Wohlstand eines nicht geringen Teils der Bevölkerung ehemals bettelarmer Gegenden scheint, auf kleinster wie auf größter Ebene, ohne den Container nicht denkbar zu sein.

In einer Welt, deren Modus des Zusammenwachstums maßgeblich in der Angleichung von Konsumgewohnheiten besteht, nimmt der Container eine ähnliche vermittelnde Funktion ein wie das Geld, er ist Leitmedium der Globalisierung. Darum sind Künstler und Theaterleute, Produzenten von TV-Shows und Regisseure von Kinofilmen vom Container fasziniert. Als das Symbol der Globalisierung bevölkert er Bühnen, Bildschirme, Leinwände und Kunsträume. Dabei kann er einem trotz aller Allgemeinheit und Boden entziehenden Ortslosigkeit als eine Art Individuum gegenüberreten. Der sesshaft und irgendwie menschlich gewordene Container, der an die persönlichen Bedürfnisse eines neuen Bewohners angepasst ist, wie ihn Aki Kaurismäki in seinem Film „Der Mann ohne Vergangenheit“ so wunderschön zeigt, in dem ein heimatt- und identitätslos gewordener Mann sein Leben in einer kleinen Containerniederlassung am Rande des Hafens neu beginnt, tritt dem Menschen sozusagen auf Augenhöhe entgegen. Er ist gelungenes Beispiel eines Vorgangs, den Zeitstoriiker als Globalisierung bezeichnen: Unter den Bedingungen einer globalen Durchmischung von Lebenswelten erfindet sich das Lokale neu und die universelle Transportkiste wird zur Urhütte, wie das der Architekturtheoretiker Dieter Hoffmann-Axthelm ausdrückt.

In diesem Sinne: alles Gute zum Geburtstag, Du unvermeidliche, allgegenwärtige, wandelbare, jetzt schon 50 Jahre alte Schachtel. *Alexander Klöse*