

Container – standardisiertes bewegliches Transportraummodul

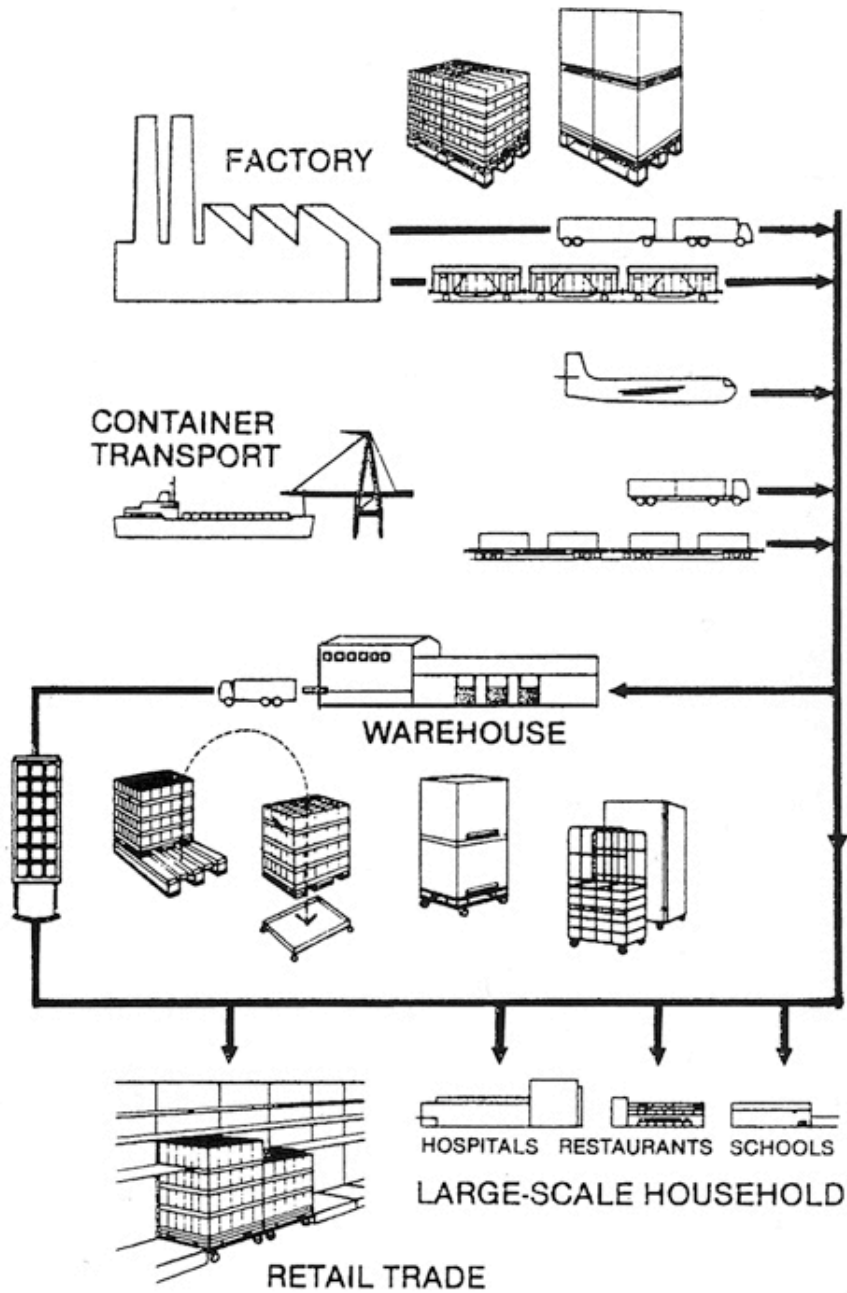
Vortrag bei der Jahrestagung der Gesellschaft für Medienwissenschaft 2008

(überarbeitete Version: 7.10.08)

Panel: „Protokolle und Module – Zeitgenössische Formatierungen des Wissens“

(Organisation: Christoph Engemann u. Anna Tuschling; Moderation: Erich Hörli)

Ruhruniversität Bochum, 4.10.08



»ISO-Modularität – Grundlage aller Transportmittel und Lagereinheiten«

aus: Bernd Hallier, »Anforderungen des Handels an Verpackungen«. In: Stabernack, Wilhelm (Hg.), *Verpackung. Medium im Trend der Wünsche*, München 1998, S.109-115; 111.

Sehr verehrte Damen und Herren, liebe Mit-Protokoll-Panelisten,

ich freue und bedanke mich, im Rahmen dieser auf das Ganze der Medienwissenschaft zielenden Tagung einen kleinen Abriss meiner Gedanken über das Teilende und das Verteilende geben zu können, die sich aus meiner inzwischen vierjährigen intensiven Beschäftigung mit dem Container als standardisierter, beweglicher Raumeinheit und Phänomenen der Containerisierung ergeben haben. Ich bedanke mich insbesondere bei Anna Tuschling und Christoph Engemann, die dieses Panel organisiert und dabei an mich als Beitragenden gedacht haben.

Angesichts der sehr begrenzten Zeit in diesem dichten Panel habe ich meinen Vortrag bewusst kurz und thesenhaft gehalten. Ich hoffe, damit einige – wenn Sie so wollen intermodale – Anschlüsse an die anderen Theoriebildungen zu Fragen von Protokollen und Modulen zu liefern und dass wir Fragen nach einzelnen konkreten technischen oder historischen Zusammenhängen in der Diskussion aufgreifen und klären können, wenn es notwendig scheint. Mein Vortrag gliedert sich in drei Abschnitte. Der erste widmet sich dem Begriff und Konzept der Logistik, der zweite der Frage, was man unter einem Protokoll im technisch-organisatorischen Systemzusammenhang der Containerlogistik verstehen könnte, der dritte und letzte schließlich dem Doppelleben der Container als physische und informationelle Einheiten und warum das „Internet der Dinge“ das Ende des Containers als Leitmedium der Globalisierung bedeuten könnte.

Logistik

Spätestens seit General Antoine-Henry Jomini ist die Organisation der Versorgung und des Nachschubs kämpfender Truppen in die erste Reihe des militärtechnischen Wissens aufgestiegen. Der Schweizer Militärtheoretiker beschreibt in seinem 1837 in Paris erschienenen Werk „Précis de l'art de la guerre“ ausführlich, dass und wie sie – neben Taktik, als der Kunst der Entscheidungen im Gefecht, und Strategie, als der Kunst, Kriege auf der Karte zu führen – das dritte wesentliche Element militärischen Operierens bilde. Das entsprechende Kapitel heißt (in der 1881 erstmals erschienenen deutschen Übersetzung): „Ueber die Logistik, oder ueber die Kunst die Truppen in Bewegung zu setzen.“

Diese Formulierung ergänzend, müsste es vollständig heißen: die Kunst die Truppen in Bewegung zu setzen und zu halten. Denn wie der Militärhistoriker Martin van Creveld in seinem einschlägigen Werk *Supplying War* sehr überzeugend darlegt, besteht das Hauptproblem jeglicher militärischen Operationen, seitdem große Heere mobilisiert werden, darin, einen Heereszug über längere Zeiträume und größere Distanzen in Bewegung, und das heißt letztlich: am Leben zu halten.¹

¹ Martin van Creveld, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge 2004 (1977). Jominis

Wenn Strategie die Szenen und Hintergründe, die auf dem Kriegstheater gegeben werden, schreibt und besetzt, und Taktik die Bewegungen der Akteure bestimmt, dann liefert Logistik die Bühnentechnik und organisiert gewissermaßen die Performanz der Materialien. Das Wissen der Logistik beruht auf der Parallel-Verschaltung, Integration oder Synchronisation von Produktions-, Distributions- und Informationsflüssen. Weil Logistik sich mit den üblicherweise ungenannten und missachteten materiellen Voraussetzungen der Kriegsführung beschäftigt, besteht – wenn sie mir die Formulierung erlauben – je schon eine strukturelle Übereinstimmung zwischen ihrem praktischen Vollzugswissensanspruch und dem erkenntnis- und wahrnehmungstheoretischen Fragen der Medientheorie.

Dementsprechend ist der Begriff der Logistik in medienwissenschaftlichen Publikationen der letzten Jahrzehnte explizit und, noch viel öfter, implizit an prominenten Stellen verwendet worden.² Die systematische Untersuchung ihrer Herkunft, Entwicklung und Auswirkungen aus medienwissenschaftlicher Perspektive steht allerdings gerade erst in den Anfängen.³

Mit Jominis Ausführungen zur Logistik war ein Prinzip und sein Begriff erstmals theoretisch bestimmt, das im weiteren Verlauf der Moderne eine immer entscheidendere Bedeutung bekommen sollte. Im Wesentlichen bedeutete es die Ablösung des im 19. Jahrhundert zu voller Herrschaft ausgeweiteten Transportparadigmas, nach dem es in erster Linie um eine Überwindung des Raumes geht, durch ein Paradigma, eben das der Logistik, in dem es primär um eine Beherrschung der Zeit, bzw. die Koordination mehrerer Zeiten geht. Die Beschleunigung und Verstetigung der räumlichen Vorgänge des Transports durch Mechanisierung schaffte im 19. Jahrhundert die Voraussetzungen für diese Entwicklung, die berühmte „Tötung des Raums“. Mit dem Aufstieg eines Regimes der Fahrpläne trat das Problem der Koordination mehrerer Transportvorgänge bzw. Zirkulationen in den Vordergrund. Damit sind die Medien des Transports – um einen sehr modischen Begriff der letzten Jahre zu verwenden – zeitkritisch geworden.⁴ Über seine Adaption, Ausweitung und Ausdifferenzierung in der betriebswirtschaftlichen Organisation in der ersten Hälfte des 20.

Bestimmungen an verschiedenen Stellen zusammenfassend und reformulierend kommt Creveld zu der allgemeinen Definition von Logistik „as ‚the practical art of moving armies and keeping them supplied‘“; ebda., 1. ² Vgl. etwa die Arbeiten von Paul Virilio, allen voran: *Krieg und Kino. Logistik der Wahrnehmung*, Frankfurt/Main 1989, und: *Die Sehmaschine*, Berlin 1989; von Friedrich Kittler, insbes.: *Grammophon Film Typewriter*, Berlin 1986, und: *Draculas Vermächtnis. Technische Schriften*, Leipzig 1993; und von Bernhard Siegert, insbes.: *Relais. Geschichte der Literatur als Epoche der Post*, Berlin 1993; aber auch: *Passage des Digitalen. Zeichenpraktiken der neuzeitlichen Wissenschaften 1500 – 1900*, Berlin 2003 – dort gibt es eine explizite Passage zum Begriff der Logistik, S. 56f.

³ Zu nennen wären insbesondere die Arbeiten von Christoph Neubert und Gabriele Schabacher, beide wissenschaftliche Mitarbeiter am kulturwissenschaftlichen Forschungskolleg „Medien und kulturelle Kommunikation“ in Köln, die dort das Forschungsprojekt „Theorie des Verkehrs und der Logistik“ betreiben. Mit Spannung erwartet werden dürfen erste Publikationen beider aus diesem Projekt, die Ende des Jahres erscheinen in: Lorenz Engell/ Bernhard Siegert/ Joseph Vogl (Hg.), *Archiv für Mediengeschichte*, No. 8, „Agenten und Agenturen“, Weimar (vorauss.) 2008. Am Historischen Seminar der Universität Basel wird gerade unter der Leitung von Monika Dommann, die innerhalb der Technikgeschichte einen sehr kultur-/medienwissenschaftlich orientierten Ansatz vertritt, der Lehrstuhl „Materialfluss: Warentransport, Güterdistribution und der Aufstieg der Logistik, 1850 – 2000“ aufgebaut, der am 1.1.2009 seine Arbeit aufnimmt.

⁴ Vgl. Dieter Läßle, »Vom Gütertransport zur logistischen Kette – Neue Anforderungen an Güterverkehrsnetze in einer international arbeitsteiligen Gesellschaft«, in: *Mitteilungen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung*, 34, 1 (1990), S. 11-33; 16.

Jahrhunderts entwickelte sich das Prinzip der Logistik zu einem, wenn nicht zu *dem* Grundlegenden Zugriff auf Welt. Logistik bewirkt, um eine Definition des Hamburger Verkehrswissenschaftlers und Urbanisten Dieter Läßle zu verwenden, die „Orientierung sämtlicher Funktionsbereiche eines Unternehmens oder eines Produktionsverbundes auf das ›Primat der Güter- und Nachrichtenflüsse“.⁵ Angesichts der Ausweitung dieses Primats auf die unterschiedlichsten funktionalen Bereiche auch außerhalb primär wirtschaftlicher Zusammenhänge, und angesichts der umgekehrt und in eben diesem Modus stattfindenden Ausweitung eines ökonomistischen Zugriffs auf sämtliche Lebensbereiche, scheint es, so meine These, heute nicht ungerechtfertigt, von einer logistischen Episteme zu sprechen, die unserer Realität zugrundeliegt. Eines der Leitmedien dieser logistischen Codierung der Welt aber ist – neben und mit dem Computer und seinen Netzwerken – der Container und seine Netzwerke und das Prinzip der Containerisierung.

Protokoll

Der Begriff des Protokolls stellt in seiner eigentümlichen Verschränkung von Speicherung und Vollzug, von aufzeichnender und vorschreibender Tätigkeit einen Parafall dessen dar, was in dem Forschungszusammenhang, in dem ich seit vier Jahren an meiner Containerarbeit arbeite – der Bauhaus-Universität Weimar und dem Graduiertenkolleg „Mediale Historiographien“ – als ebensolche, als „mediale Historiographie“ bezeichnet und als eine Grundstruktur von Medien verstanden wird: Während Protokolle einerseits den Rahmen definieren, innerhalb dessen sich alle Verläufe zu bewegen haben und vorgeben, wie bestimmte Situationen sich gestalten, halten sie andererseits ebendiese Verläufe fest, d.h. sie schreiben ihre Geschichte auf – in der spezifischen Form, in der sie dieselbe vorher selber haben geschehen lassen.

Wenn Protokolle in der Diplomatie die Ebene der hierarchischen Organisation mit der Ebene der Räumlichkeiten und den sich aus diesem Zusammenkommen abzuleitenden Handlungsweisen verschalten, dann scheint es auch auf dem politischen Theater gerechtfertigt, von Protokollen als logistischen Operatoren zu sprechen. Eine Beschäftigung mit den Internetprotokollen wiederum macht deutlich, dass es sich bei diesen um punktuell und lokal einsetzende und darum leicht zu universalisierende Machtinstrumente handelt, deren Befehle der Organisation von Datenflüssen dienen, d.h. von Flüssen, die zugleich aus Information und aus Material bestehen. Protokolle sind Schnittstellenoperatoren. Wenn sie dazu dienen, heterogenes Material auf unterschiedlichen Trägern zu vereinigen, wieder zu trennen, zu verteilen und wieder zusammenzuführen, so lassen sie sich, in einer Übertragung aus der Sprache des Verkehrs, auch als intermodale *Switches* beschreiben, d.h. als Schnitt- und Umverteilungsstellen: Nach bestimmten Standards formatierte oder

⁵ Ebd., 26.

gepackte Ladungen werden von einem Verkehrsträger auf den anderen verladen, ohne dass man sich um den Inhalt dieser Ladungen kümmern müsste.

Die Architekturtheoretikerin Keller Easterling vollzieht eben diese Übertragung bzw. Verschränkung von Sprechweisen aus Medienwissenschaften und Betriebswirtschaft und verwendet dies als Grundlage ihrer Überlegungen zur Architektur, wenn sie sich mit der seriellen und standardisierten Herstellung von Lebensraum im amerikanischen Vorortsiedlungsbau der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts beschäftigt. Sie hält fest, dass die Architektur bzw. die Tätigkeit der Architekten in dieser quasi „agrarischen“ Bestellung von Land mit Häusern nicht in den *gebauten* Strukturen zu sehen sei, sondern in der *Form der logistischen Organisation* von Geld- und Materialflüssen und deren Verschaltung mit bestimmten Investoren- und Kundenbedürfnissen. Die Rolle des Architekten bestünde demzufolge darin, entsprechende Protokolle für eine möglichst effiziente Organisation zu schreiben. In Ausweitung dieser Beobachtung auf zahlreiche typische neue Räume in einer logistisch codierten Welt hält sie fest:

The organizational procedures that determine the shape of, for instance, offices, malls, franchises, transportation hubs and other spatial formats are like a special series of games or protocols for distributing spatial commodities. (...) The critical architectures of these spaces are not visible. They are not specific to geography and may manifest themselves in very similar ways in Texas or on the Pearl River Delta. Like corporate or military organizations, they have profoundly affected patterns of settlement in this century and are, in fact, the primary means of making space in America and around the world.⁶

Auch das Prinzip der Intermodalität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, bzw. dessen konkrete Implementierung, das für die Welt des Transports zentral ist, die Easterling als strukturelles Vorbild und infrastrukturelle Voraussetzung der von ihr untersuchten Bautätigkeiten beschreibt, ist als Protokoll zu verstehen.

Das Format aber, auf dem die verschiedenen intermodalen Protokolle zwischen Land- und Wasserverkehren basieren, ist der standardisierte Transportcontainer. Die Voraussetzung dessen, was heute, insbesondere nach dem 50-jährigen „Jubiläum“ vor zwei Jahren, gerne als „Containerrevolution“ bezeichnet wird – also die Einführung und sukzessive Verallgemeinerung standardisierter, sowohl auf LKW als auch auf Schiffen und Eisenbahnen transportierbarer, großer, wiederverwendbarer Transportkisten seit 1956 – sind in erster Linie konzeptueller und organisatorischer Natur. Denn die technischen Innovationen, die der Containerverkehr mit sich brachte, blieben eher schlicht. Um zu einer gemeinsamen Organisation vormals getrennter oder gebrochener Transportvorgänge als eine *Transportkette* zu gelangen, war dagegen ein sehr grundsätzliches Umdenken nötig, das

⁶ Keller Easterling, »Interchange and Container: The new Orgman«, in: *Perspecta*, Vol. 30 (1999), Settlement Patterns, pp. 112-121; 116.

sich von dem Primat der einzelnen Verkehrsträger löste und stattdessen die Ladung in den Mittelpunkt eines integrierenden Verständnisses des Gesamttransports stellte, vom Hof des Versenders bis zum Hof des Empfängers, oder Haus-zu-Haus, wie es in einer seit den 1920er-Jahren sich verbreitenden Redeweise heißt. In den Worten des Deutschen Instituts für Normung lautet die Definition dieser Transportketten:

... die Folge von technisch und organisatorisch miteinander verknüpften Vorgängen, bei denen Personen und Güter von einer Quelle zu einem Ziel bewegt werden. Die Transportkette ist als System aufzufassen. Die technische Verknüpfung setzt Systemverträglichkeit der eingesetzten Sachmittel voraus. Die organisatorische Verknüpfung wird erreicht durch die Koordinierung der Informations- und Steuerungssysteme sowie der rechtlichen und kommerziellen Bereiche.⁷

Um dieses neue Konzept zu realisieren, waren weitreichende Änderungen rechtlicher und organisatorischer Art zwischen Staaten und Unternehmen nötig: gemeinsame Regelungen über Informationsflüsse, die Vereinheitlichung von Ladepapieren, eine Intensivierung der Zusammenarbeit von Unternehmen aus vormals von ihrem Selbstverständnis her getrennten Verkehrssphären, wie Reedereien und Spediteure, eine Neubestimmung von Zollregularien, etc.

Und dennoch: Die physische Form, in der sich die Implementierung des Denkens und der Organisation der Transportkette schließlich maßgeblich vollzieht, das Leitmedium des Intermodalismus, ist der, in aller historischen Kontingenz durch verschiedene, mehr oder weniger naheliegende Einflüsse und Aushandlungsprozesse so gewordene und durch die Internationale Standardisierungsgesellschaft in seinen Dimensionen und technischen Spezifikationen festgeschriebene ISO-Container: 8 Fuß hoch, 8 Fuß breit, 10 oder 20 oder 40 Fuß lang, an allen seinen 8 Ecken spezielle Eckbeschläge, die *Corner Fittings*, in die die Drehschlossperren, *Twistlocks*, eingreifen und sich verriegeln können, um die Container miteinander oder mit den Transportmitteln fest zu verbinden.

Der Betriebswirt und frühe deutsche Theoretiker des Containerverkehrs, Walter Meyercordt hält 1964 – allerdings noch mit Blick auf das bereits verwirklichte System des Europäischen Palettenpools (der Überseetransportcontainer amerikanischer Prägung, aus dem sich der heutige ISO-Container entwickelte, landete erst 1966 erstmals an einem deutschen Hafen) – in einer Schrift mit dem sprechenden Titel „Behälter und Paletten“ über die Transportkette fest:

Das Wesen der ununterbrochenen Transportkette ist dadurch bestimmt, daß alle (...) Güter (...) zusammen mit Paletten, ohne diese zu verlassen, von der Ursprungsfertigung bis zum Verbraucher laufen. (...) Sämtliche außerbetrieblichen,

⁷ Zit. n. Läßle a.a.O., 24.

zwischenbetrieblichen und innerbetrieblichen Transporte, Umschlagvorgänge und Lagermaßnahmen (...) lassen sich zu dem Satz zusammenfassen:

LADEEINHEIT = TRANSPORTEINHEIT = LAGEREINHEIT.⁸

Der Container dient als Brücke zwischen den Transportmitteln und -vorgängen. Er löst sämtliche Lagerei in Richtung Transport auf. Wie ein Parasit in der von Michel Serres entwickelten Medientheorie als Parasitologie pflöpft sich der Container den vorhandenen Kanälen auf, tritt er als ein Drittes in die Konstellation der Transportmittel ein, in die technische, materielle Organisation außer- und innerbetrieblicher Materialflüsse. Der Container bedient sich ihrer, zwingt sie in neue Konstellationen und neue Verfahrensweisen, setzt sich auf ihre Rücken und zwingt sie, sich seinem Format anzupassen.

Und eben dies ist die Bedeutung der Vorsilbe *para* in dem Wort Parasit: Er ist daneben, er ist bei, er ist abgesetzt von, er ist nicht auf der Sache, sondern auf der Beziehung. Er hat Beziehungen, wie man sagt, und macht ein System daraus. Er ist stets mittelbar und niemals unmittelbar. Er hat Beziehungen zur Beziehung, er hat Bezug zum Bezug, er ist dem Kanal aufgepfropft.⁹

Der Container *hat* nicht nur Beziehung zum Bezug, *er ist* selbst dieser Bezug. Sein entscheidender parasitärer Beitrag liegt nicht *auf* den Kanälen sondern *zwischen* ihnen: Er setzt sich zwischen die regionalen Kanäle und verknüpft und vereinheitlicht sie zu einem globalen Kanalnetz – durch seine physische Präsenz und durch die organisatorischen Voraussetzungen, die sein physisches Präsentwerden ermöglichen. Heterogene und vormals konstitutiv getrennte Modi des Verkehrs werden vereinigt und vereinheitlicht durch ein standardisiertes modulares Element, das sich zwischen sie setzt und bilden ein neues infrastrukturelles System. Im Unterschied zu den klassischen Verkehrs- und Informationsverteilungsnetzen, die nach einheitlichen technischen Standards gebildet werden, denen jedes einzelne Element dieser Systeme entsprechen muss (wie etwa, paradigmatisch, der Eisenbahn oder dem Telegraphen), und deren Reichweite genau so weit reicht wie ihre Standards eingehalten werden (z.B. eine bestimmte Spurweite von Gleisen), wirkt der Standardisierungsdruck in diesem neuen infrastrukturellen System nur an den Schnittstellen und nur insoweit damit garantiert wird, dass das parasitäre Transport- und Verbindungsmedium – der Container – aufgenommen und umgeladen – verschaltet – werden kann. Eine darüber hinausgehende Kompatibilität von, z.B., Eisenbahnsystem und LKW-Transport ist nicht erforderlich. Der steuernde, regulative und organisatorische Einsatz dieses vermittelnden Vorgangs realisiert sich also, ganz analog zur Steuerung der Datenflüsse im Internet, an den Schnittstellen. Weil es sich aber auf die Schnittstellen beschränkt und den einzelnen, lokalen bzw. regionalen Transportsystemen, die es verbindet, im Wesentlichen ihre technischen Spezifikationen belässt, ist das Prinzip der

⁸ Walter Meyercordt, *Behälter und Paletten. Flurfördermittel, Lager- und Betriebseinrichtungen*, 2. überarb. u. erw. Aufl., Darmstadt 1964; 4.

⁹ Michel Serres, *Der Parasit*, Frankfurt/Main 1987; 64f.

Intermodalität und sein zentrales physisches Element, der ISO-Container, universell anwendbar.¹⁰

Der doppelte Container

Es gibt eine ganze Reihe material- bzw. technikgeschichtliche Verflechtungen zwischen Container- und Computersystem. Auf der einen Seite gehörte die Organisation des Containerverkehrs zu den ersten großen zivilen Anwendungen von Computersystemen. Auf der anderen Seite funktionieren große Teile der Organisation der Datenspeicherung und des Datentransfers nach einer Art von Containerlogik – das sichtbarste Ende dieser strukturellen Übereinstimmung sind die sogenannten Containerformate, mit denen Audio- und Videodateien codiert und transportiert werden; sie machen – über *file sharing*-Protokolle – derzeit den größten Anteil der weltweit via Internet transferierten Datenmengen aus, in vielen Ländern und Regionen über 80 Prozent.¹¹ Ich will mich hier jedoch bei meinen abschließenden und auf die Zukunft gerichteten Überlegungen auf einen anderen Aspekt beschränken, nämlich die Verdoppelung der Container im Code und das Eigenleben dieser Containerdatenentitäten.

Als stark auf das Graphematische ausgerichtete Disziplin neigt die Logistik dazu, dem allgemeinen Informationsförmigwerden der Welt Vorschub zu leisten und das verbreitete Phantasma eines reibungs- weil materiefreien Zirkulationsgeschehens zu befeuern. Tatsächlich haben alle (ISO-)Container schon seit ihrer weltweiten Standardisierung Mitte der 1960er-Jahre eine doppelte Realität: einerseits der physische Transportbehälter, andererseits sein Datendouble. Denn jeder von ihnen erhält vom in Paris ansässigen *Bureau International des Containers* eine eindeutige Nummer zugewiesen. Mit Hilfe dieses Codes lässt sich ermitteln, wo ein Container hergestellt wurde, wem er gehört und welche technischen Spezifikationen er hat. Zieht man die entsprechenden Frachtdaten hinzu, lässt sich von jedem der geschätzten 100 Millionen amtlich erfassten Container auf der Welt ermitteln, welche Ladung er gerade trägt, bzw. zuletzt trug, wo er sich befindet, wo er vorher war und auf dem Weg wohin er sich befindet.

Seit den 1980er-Jahren steuern und koordinieren Computer das Verteilungs- und Ladegeschehen, seit den frühen 1990ern internet-basiert; das Containerbusiness gehört zu

¹⁰ Jedenfalls in der Theorie. In der Praxis gab und gibt es natürlich zahlreiche Widerstände, insbesondere in den reichen Industrieländern mit Jahrzehnte oder sogar über ein Jahrhundert alten Infrastrukturen und riesigen Märkten, was dazu führte, dass es de facto bis heute nicht ein globales, sondern konkurrierende Standardbehältersysteme gibt, die miteinander konkurrieren. (Die jedoch inzwischen auch nur noch sehr geringfügig voneinander abweichen und zur Not, wenn auch mit einigen Abstrichen, durchaus miteinander kompatibel sind.) Das erste internationale, und tatsächlich, seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, globale Transportsystem, in welchem das Prinzip der Intermodalität realisiert wurde, war die Post; vgl. Siegert, *Relais*, a.a.O.; 155ff.

¹¹ Vgl. die viel beachtete Studie zur Nutzung des Internets aus dem Jahr 2007: http://www.ipoque.de/userfiles/file/p2p_study_2007_abstract_de.pdf (gesehen am 28.3.08).

den Vorreitern der Umstellung seiner Bestell- und Transfervorgänge auf Formulare im Internet. Sogenannte Stauprogramme errechnen die beste Organisation und Verteilung der Containerladungen auf den Terminals und auf den Schiffen, wobei eine grafische Repräsentation 1:1 jeden Container als zweidimensionales Rechteck auf dem Bildschirm darstellt. Doppelklickt man auf so einen Container-Atavar, erhält man die Informationen zu Ladung, Herkunft, Ziel, etc. In gewisser Weise steuert also das virtuelle Abbild den realen Behälter und es scheint, als komme ihm eine größere Wirkungsmächtigkeit und mithin ein größerer Realitätsgehalt zu.

Mit der Einführung des sogenannten „Internet der Dinge“ scheint sich diese paradoxe Verteilung noch einmal zu radikalieren. Denn nun wird jede Codenummer zu einer IP-Adresse. Stattet man, wie es in vielen Testszenarien und schon in einzelnen Nischen des Transportgeschehens der Fall ist, die Container mit kleinen Rechnern und Sender/Empfänger-Einheiten aus, können sie sich zu lokalen Netzwerken verbinden, können über Satelliten oder an entsprechenden Stationen ihre Daten melden und aktualisieren, etc.¹² Scheinen dabei auch die Kisten mit einer gewissen Intelligenz ausgestattet zu werden, liegt der eigentliche Identitätsgewinn doch in den Datensätzen, die an ihre IP-Adressen im Internet geknüpft sind und mit jedem Ortswechsel, jeder neuen Ladung, jeder Reparatur wachsen. Die Datenschatten akkumulieren Geschichte, während die Kisten höchstens mit einem etwas erweiterten Gegenwartsfenster ausgestattet werden.

Allerdings muss dazu angemerkt werden, dass die eigentliche Idee des „Internet der Dinge“, wie der Name sagt, darin liegt, jedem Gegenstand eine eigene IP-Adresse und eine Sender/Empfänger-Einheit und damit eine eigene Realität im Internet zu geben. Die Container wären also ihrerseits in Zukunft gefüllt mit lauter kleinen Dingen mit „intelligentem“ Datendouble, die kommunizieren können, wo sie hin wollen, wieviel das maximal kosten soll, wieviel sie selber kosten, wo sie hergestellt wurden, etc. Der Container verlöre nach diesen Szenarien in den Protokollen der Transportlogistik massiv an Bedeutung, trotzdem auch er durch den neuerlichen Informationierungsschub an Komplexität gewönne. Denn die Durchsetzung einer neuen Logik und Logistik der Datenbanken könnte es ermöglichen, auf die vereinheitlichten, standardisierten Behälter als Ordnungseinheiten zu verzichten und den Material- genauso wie den Informationsfluss direkt Stück für Stück zu steuern, bzw. sich selbst steuern zu lassen. Die Logistik hätte sich vom Containerdenken emanzipiert.

Vielen Dank.

¹² Vgl. dazu etwa die Forschungen des SFB 637 „Selbststeuerung logistischer Prozesse. Ein Paradigmenwechsel und seine Grenzen“ an der Universität Bremen; <http://www.sfb637.uni-bremen.de>.