

INTERVIEW FRIEDRIKE GRÄFF

taz: Herr Klose, Sie haben im vergangenen Jahr das „Zeitalter des Containers“ ausgerufen. Warum hat die breite Öffentlichkeit so wenig Sinn für die Bedeutsamkeit dieses Behältnisses?

Alexander Klose: Der erste Grund ist sicher, dass Container so unauffällig auf Funktionalität getrimmte Gegenstände sind. Wenn sie irgendetwas aussagen, dann: „Ich bin schon wieder weg.“ Darüber hinaus glaube ich, dass die Container im Alltag einen unheimlichen Aspekt haben. Eigentlich sind sie Teil eines großen Verschiffungssystems und wenn sie in der Stadt herumstehen, eindeutig am falschen Platz.

In der Containerforschung sind die Attribute, die ihnen zugeschrieben werden, weitgehend negativ. Wenn ich aus einem Ihrer Texte zitieren darf: „Als leere Form inszeniert der Container die strukturelle Gewalt des Kapitalismus, die darin besteht, alles und jeden zur Ware zu transformieren.“ Gibt es aus kulturwissenschaftlicher Sicht auch etwas Positives über den Container zu sagen?

In diesem Text habe ich die Sache natürlich sehr zugespitzt. Ich würde sagen, dass der Container als Medienstar der vergangenen Jahre inzwischen auch ein positiv besetzter Gegenstand ist. Gerade heute las ich einen Zeit-Artikel, in dem stand: Der Container hat den Welthandel revolutioniert.

Eine Revolution, die viele Hafenarbeiter ihre Stelle gekostet hat.

Richtig, da ist eine ganze Profession auf ein Zehntel dezimiert worden. Der spezifische Geruch und das spezifische Gefühl einer Hafengegend, die direkt neben der Stadt liegt, sind inzwischen so gut wie verschwunden, weil Containerhäfen in der Regel 40 Kilometer außerhalb liegen und von Stacheldrähten umzäunt sind.

„Produktionsstätte zwangsnomadischer, metaphysisch unbehauster Individuen“ haben Sie die Container genannt, die in den letzten Jahren bei Big Brother oder in den Inszenierungen der Berliner Volksbühne aufgetaucht sind. Woher kommt dieses Interesse der Kunst am Container?

Ich glaube, der Hauptgrund ist, dass der Container zu dem Symbol der Globalisierung schlechthin geworden ist. Ein zweiter Grund ist sicher die ungeheure Verfügbarkeit – die Container können zweit- oder drittwertig werden und in kulturellen Zusammenhängen könnte das ein pragmatischer Grund sein, warum er auftaucht.

Nachdem der Symbolcharakter des Containers einmal festgestellt ist – was bleibt für Sie als Wissenschaftler noch zu erforschen auf dem Feld der Containerisierung?

Wenn man den Container nicht nur als Stahlkiste denkt, sondern als Schachtel an sich, dann steckt darin die Materialisierung eines Organisationsprinzips, das ich als charakteristisch für unsere Zeit bezeichnen würde. Ich glaube, dass diese Zusammenhänge noch nicht erkannt sind. Daher steht man relativ hilflos vor Phänomenen wie den Logistikzonen zwischen mitteldeutschen Städten, in denen überall die gleiche Containerarchitektur mit Autobahnanschluss herrscht. Und man weiß nicht: Ist das Suburbanisierung, das Ende der europä-

sehen Stadt oder eine neue Form von Urbanität?

Gibt es in Deutschland Stimmen, die tatsächlich den Container als Form für dauerhafte Wohnen propagieren?

Es gibt Architekturen, die mit Raummodulen arbeiten, die aus-



Alexander Klose, 36, Kulturwissenschaftler und Philosoph an der Bauhaus-Universität Weimar, ist Organisator des Workshops „Welt aus dem Container: Workshop zur Macht der Containerisierung“ (www.containerwelt.info)

„Das ist die Schachtel an sich“

Die Erfindung des Containers hat nicht nur die Häfen revolutioniert, sagt der Kulturwissenschaftler Alexander Klose. Egal, ob Wohn- oder Flüchtlingsbox: „Darin steckt ein Organisationsprinzip, das charakteristisch ist für unsere Zeit“



Behältnis auf dem Frachtschiff, Aufenthaltsort für Ordnungshüter, Lagertüte für Fleischprodukte oder einfach nur Wahrzeichen von Brachstätten: Container finden sich heute allerorten. Warum? Weil sie die Botschaft ausstrahlen: Ich bin schon wieder weg.

FOTOS: TRIFILM, ALEXANDER KLOSE (2)



Die Globalisierungs-Kiste

Wie vor 30 Jahren der erste Container über Bremen nach Europa kam, erzählt die lebendige Doku von Thomas Greh

Wenn man die bedeutsamsten technischen Entwicklungen des 20. Jahrhunderts aufzählen will, fallen einem sofort das Fernsehen, die Atombombe, die Anti-Baby-Pille oder der Computer ein. Doch ein einfacher Blechkasten gehört ebenfalls in diese Liste, ohne den Container hätte die Globalisierung in den letzten Jahrzehnten einfach nicht so radikal verlaufen können. Durch diese Normierung im Frachtgeschäft sind weltweit die Lieferzeiten kürzer und die Lieferpreise kleiner geworden. Heute werden etwa 100 Millionen von diesen Kisten ständig um die Erde bewegt, 95 Prozent des Frachtguts wird in ihnen transportiert. Aber sie sind halt sehr prosaisch. Wer will sich schon einen Film über Container ansehen?

Der Bremer Filmemacher Thomas Greh wusste, dass der Ti-

telheld seiner 60-minütigen Dokumentation „Die Container-Story“ nicht gerade fotogen ist. Zudem musste er, um diese Geschichte erzählen zu können, Archivmaterial wie Fotos, Zeitungsausschnitte und Filmausschnitte von Schiffen, Lastern und Hafenanlagen verwenden, die ja auch nicht unbedingt die Blicke auf sich ziehen. Deshalb verwendete er viel Energie darauf, diese Bilder so attraktiv und interessant wie nur möglich zu präsentieren. Daher sieht es so aus, als hätte er einige der Fotos auf Container projiziert, die gerade auf Zügen oder Trailern an der Kamera vorbeifahren. Es sind kleine Tricks aus dem Computer, aber die Bilder wirken gleich viel lebendiger. Der Schnitt ist für eine Fernsehproduktion überraschend dynamisch und die Musik von Rolf Seidelmann wirkt durch ihre se-

riellen elektronischen Klänge entsprechend mechanisch.

Wie um zu verhindern, dass der Film doch noch zu kastenförmig würde, erzählt Greh die Geschichten zweier Container-Menschen. Der Fuhrunternehmer Malcolm McLean kam vor fünfzig Jahren auf die Idee, Frachtgüter in gleich großen Behältern zu transportieren und erfand somit den Container. Der Hafenarbeiter Bodo Meyer war im Mai 1966 dabei, als das erste mit Containern beladene Schiff in Europa im Bremer Überseehafen entladen wurde, und verfolgte die weitere Entwicklung des Hafenerbetriebs. Zwar führt es nicht unbedingt die „Container-Story“ weiter, wenn Meyer erzählen darf, wie er Zigarettens aus dem Hafen geschmuggelt hat, oder wenn man von McLeans Tochter erfährt, dass ihre Familie

sehen wie Schiffcontainers. Zum Beispiel in Hamburg entlang der Elbe. Wenn man sich allerdings mit Gropius und Corbusier auseinandersetzt, dann landet man sowieso bei einer Art Containerprinzip. Es gibt so etwas wie eine Sehnsucht nach dem Container in der Architektur der Moderne.

Woraus speist sich diese Sehnsucht?

Aus der zunehmenden Komplexität und der Fülle von Möglichkeiten. Die Moderne erfindet sich neu nach dem als furchtbar empfundenen Eklektizismus des 19. Jahrhunderts, wo keine klare Form mehr erkennbar war. Die Schachtel ist dann Ausdruck der Sehnsucht nach dem euklidischen Raum, dem vormodernen Raumkonzept, das auf Recht-

WILFRIED HIPPEN

Die Container-Story: heute, 21 Uhr, 3sat

winkligkeit und Dreidimensionalität beruht.

Heutzutage ist der Container der Ort, der sozial Schlechtere stellen zugewiesen wird: Zum Beispiel Asylsuchenden.

Dort ist er ein Menschenvermittlungsmittel. Pragmatisch gesehen erfüllt er seinen Zweck, aber es ist als Dauerlösung natürlich eine Zumutung. Es ist sicher kein Zufall, dass man den Nachbarn dieser Unterkünfte qua Container verspricht, dass die Asylsuchenden bald wieder weg sein werden.

Ist die Spurenlosigkeit des Containers einer der Gründe für die ambivalenten Gefühle, die er auslöst?

Bestimmt ist ein Grund der Unheimlichkeit, dass man sich je-

derzeit vorstellen kann, dass der Container morgen für einen ganz anderen Zweck verwendet wird: Vom Gruseligsten, wie den tot transportierten Taliban-Kämpfern im Afghanistan-Krieg bis zum harmlosen Transport von Spielsachen.

Jedes Jahr gehen über 10.000 Container über Bord. Entsteht da eine Art maritimes Ethnologiemuseum im Meer?

Das ist zumindest ein schönes Bild. Als ich auf einem Containerschiff mitgefahren bin – der Beginn meiner wissenschaftlichen Forschung – erzählte man mir, dass die schwimmenden Container eine Gefahr für die Privatschiffahrt seien. Das ist, als stieße man gegen einen Eisberg.

die tage des schnees sind gezählt (4)

„Wir waren dicke bei“

„Leiter“, sagt Karl-Günter Fischer, der kein Freund angemaßter Titel ist, „nicht Direktor“. Leiter also des Heimat- und Skimuseums Braunlage, das nicht irgendein Wald-, Feld-, Wiesennuseum ist, sondern anerkannt vom Internationalen Skiverband FIS. Der Skiverband hat eigens, so erklärt es Herr Fischer, einen Abgeordneten nach Braunlage geschickt, der incognito das Museum betrachtete und dort einen so guten Eindruck gewonnen haben muss, dass 1998 die Weltsgeschichtskonferenz bei ihrem Treffen auf dem Holmenkollen dem Museum die Anerkennung zusprach.

Herr Fischer, der sich – anders als die „Jungrentner, die sich nie festlegen wollen“ – dem Museum ehrenamtlich verschrieben hat, weint dem wehenden Schnee nicht nach. Gestern hat es noch einmal Neuschnee gegeben.

Aber der ist gleich wieder weggetaut. Als Bürger, der für die Kosten der Schneeräumung anteilig herangezogen wird, hat er das ohne Bedauern vermerkt. Und als Museumsleiter? „Die Leute kommen weniger wegen der Ski“, sagt Herr Fischer. Sondern wegen der Teile der alten Grenzanlage zur DDR, zwei Kilometer von der Förderverein des Museums vor der Tür aufgebaut hat. „Wir waren dicke bei“, sagt Herr Fischer.

