

# Der Container – Symbol der Globalisierung

Lehrer-  
bogen

Arbeitsblätter für Schüler ab Sek II, 9./10. Klasse

PGW, Geschichte, Geographie: Globale Entwicklungen, weltwirtschaftliche  
Verflechtungen

**Der Container** ist das Symbol der Globalisierung. Mit seiner schlichten Form – gut 6 Meter lang, 2,44 Meter breit und 2,60 Meter hoch – hat er einen hohen Wiedererkennungswert. Jede und jeder – selbst in den abgelegensten Winkeln der Erde – erkennt ihn sofort. Aus diesem Grund setzen ihn die Medien oft als Symbol ein. Schaltet man die Fernseh- nachrichten ohne Ton ein, würde man bei einem Container im Hintergrund sofort wissen, dass die Meldung von einem Thema aus der Weltwirtschaft handelt.

Aber was genau zeichnet den Container aus? Die standardisierte Stahlkiste bewirkte eine umfassende Veränderung der Transportkultur zu Wasser und auf dem Land und hat so maßgeblich zum Entstehen eines weltumspannenden Systems der Produktion und des Konsums beigetragen. Denn fast alle Gegenstände, die wir bei uns kaufen können, haben eine lange Reise in einem Container hinter sich. Und ein Wein aus Australien muss heute nicht mehr kosten als einer aus Deutschland.

Der Blick auf die Geschichte des Hamburger Hafens zeigt die Erfolgsgeschichte des Containers: Seit im Mai 1968 in Hamburg mit der *American Lancer* der *United States Lines* das erste Containerschiff abgefertigt wurde, wuchs der Anteil der mit Containern transportierten Waren rasant und der Stückgutumschlag in Säcken, Fässern, Ballen und Kisten ging kontinuierlich zurück. 2007 wurden 9,89 Millionen Container im Hamburger Hafen umgeschlagen. Sämtliche Glieder der Logistik-Kette, ob Reederei, LKW-Spedition, Bahn oder Hafenlogistik, mussten sich nur noch auf einen einzigen Transportbehälter konzentrieren. Das Aussehen des Hafens veränderte sich drastisch. Mit dem Einzug des Containers entstanden neue, hoch spezialisierte Formen des Güterumschlags: Containerterminals, Containerbrücken oder Containerschiffe. Berufe wie der des Quartiersmanns verschwanden, neue Berufe wie der des Containerbrückenfahrers wurden notwendig und mussten ausgebildet werden.

**Mit den vier Arbeitsblättern** können sich die Schülerinnen und Schüler das Thema „Der Container – Symbol der Globalisierung“ im Hafenumuseum eigenständig erschließen und lernen dabei zugleich einen fundamentalen Teil des Hamburger Wirtschaftslebens, den Containerumschlag, kennen. Die Fragen/Aufgaben führen sie gezielt zu Originalen, Schaubildern und Plänen. Teilen Sie die Klasse in vier Gruppen auf. Im Anschluss an die Bearbeitung (Dauer ca. 20 Minuten) sollten die Schülerinnen und Schüler sich ihre Ergebnisse gegenseitig vorstellen. Beginnen Sie mit Arbeitsblatt 1.

## Die Themen der Arbeitsblätter

- 1) ISO-Container
- 2) Containerschiff und Hafen
- 3) Containerumschlag
- 4) Containerberufe

**Für den gemeinsamen Einsteig in das Thema** empfehlen wir ein kurzes Brainstorming darüber, woran die Schülerinnen und Schüler beim Begriff „Container“ denken. Am besten geht das auf dem Museumshof, wo immer einige ausrangierte Container stehen.

Frage 4 kann auch im Anschluss an den Museumsbesuch als Nachbereitung beantwortet werden.

Viel Spaß!

## Antworten der Schülerbögen

### ISO-Container

01

1

- a) TEU: 20 Fuß Länge = 6,06 Meter  
 FEU: 40 Fuß Länge = 12,13 Meter  
 8 Fuß Breite = 2,44 Meter

- b) Stückgut wurde in Kisten, Säcken, Fässern oder Ballen transportiert.
- c) Im Containerumschlag müssen die Waren beim Wechsel von einem Verkehrsmittel auf ein anderes nicht mehr umgeladen werden, der Container wird stets als Ganzes befördert. Dadurch werden die Umschlagzeiten erheblich verkürzt. Durch die Anpassung der Abmessungen von Kränen, LKW, Zügen und Schiffen an die Größe der Container kann der zur Verfügung stehende Raum besser genutzt werden.

2

- a) Die Container dürfen beim Transport nicht verrutschen und damit beschädigt werden. Ein schlecht beladenes Containerschiff kann in Schräglage geraten und sogar kentern. Die Münchner Rückversicherungsgesellschaft schätzt, dass jedes Jahr 2 500 bis 10 000 Container ins Meer fallen.
- b) Beim Transport auf Containerschiffen, Eisenbahnwagons, LKW, Kränen und sogar in Flugzeugen müssen Container mit Twistlocks gesichert werden.

3

- a) Der Container HLXU 440844 0 gehörte der Reederei Hapag-Lloyd.
- b) Die letzte Reise des Containers:
- |                  |           |                     |
|------------------|-----------|---------------------|
| ab               | 29.5.2008 | Damietta/Ägypten    |
| an               | 23.7.2008 | Hamburg/Deutschland |
| Ware (commodity) |           | Kleidung (clothes)  |
| Schiff (vessel)  |           | Albert Rickmers     |
- c) Der Container wurde leer transportiert. So werden zum Beispiel mehr Güter von Asien in die USA geschickt als umgekehrt. Oft fahren Containerschiffe mit leeren Containern oder mit Altpapier und Plastikmüll an Bord nach Asien und kommen mit Containern voller Konsumgüter für den amerikanischen Markt zurück.

1

a)

	<b>Marit Maersk</b>	<b>Santa Ines</b>
Schiffstyp	Containerschiff	Stückgutfrachter
Baujahr	2009	1951
Länge	366 m	146,4 m
Breite	48,20 m	18,60 m
Max. Traglast	11 400 TEU	11 710 t
Tiefgang	15,50 m	8,61 m
Ladung	Container	Kisten, Säcke, Fässer, Loks, Eisenteile usw.

- b)** Das Schaubild zeigt es deutlich, die *Marit Maersk* könnte definitiv nicht anlegen: Das Becken des Hansahafens ist nicht tief genug und der Bremerkai wurde in seinen Ausmessungen nur für Stückgutfrachter ausgelegt.
- c)** Die Stahlkisten sind selbst kleine Schuppen, die ihre Waren bei Wind und Wetter schützen. Sie werden in großen Mengen umgeschlagen, auf Terminals abgestellt und wie Lego-Steine in Reihen gestapelt.
- 2**
- a)** Die fünf Container-Terminals in Hamburg sind Altenwerder, Waltershof, Burchardkai, Tollerort und Unikai.
- b)** Der Hafen ist unmittelbarer Teil der Stadt. Der Platz für neue Terminals und Kais ist knapp, neue Verkehrswege sind kostspielig und oft nur mit jahrelangen Vorlaufzeiten zu realisieren. Um von den großen Frachtern angefahren werden zu können, müssen die Wasserwege breit und tief, die Kaikanten entsprechend lang und gerade sein.
- c)** Schlepper leiten die Fracht- und Containerschiffe durch die enge Elbe. Die größten unter ihnen können aufgrund der Fahrrinntiefe nur tideabhängig und nicht voll beladen einlaufen. Ihre Fahrt muss auf die Minute genau geplant werden. Vor Övelgönne muss das Schiff in einem Wendekreis gedreht werden. Bis der Vorgang abgeschlossen ist, ist der Weg für andere Schiffe versperrt. Weiter geht es – unter der Köhlbrandbrücke hindurch – zum Liegeplatz am Terminal Altenwerder.

## Containerumschlag

03

1

Unter anderem wurden Flurfördergeräte wie Hubwagen und Gabelstapler, Karren wie Sack-, Fass- oder Elektrokarren im Stückgutumschlag eingesetzt. Allen gemeinsam ist, dass sie durch Muskelkraft be- und entladen werden mussten.

2

- a) Der Van-Carrier (Portalhubwagen) besteht aus einem Rahmengestell und einer dazwischenhängenden Hubvorrichtung („Spreader“), die mit Hubwinden vertikal bewegt werden kann. Der Fahrer bewegt seinen Van-Carrier über den Container, der auf dem Boden, auf einem LKW oder einem Bahnwagen steht, hebt diesen an und stapelt. Moderne Van-Carrier können heute computergestützt in vier Lagen übereinander stapeln.
- b) Durch die Einführung neuer Technologien wie den Van-Carrier konnte die Frequenz des Umschlags um ein Vielfaches erhöht werden: Die Liegezeiten der Schiffe verkürzten sich und Hafendarbeiter konnten eingespart werden, weil man ihre Muskelkraft nicht mehr brauchte.

3

- a) Eine „Scheibe“ der *Marit Maersk* besteht aus 380 Containern (19 Container-Lagen übereinander x 20 Container nebeneinander)
- b)  $11.400 \text{ TEU} : 380 = 30$  Containerreihen hintereinander
- c) Würde man die *Marit Maersk* in Hamburg komplett löschen und die Container auf LKW laden, würde der LKW-Konvoi von Hamburg bis nach Wien reichen.

4

- Güterquelle/Erzeuger
- Schiene, Straße, Binnenwasserstraße
- Hafen
- Seetransport
- Hafen
- Schiene, Straße, Binnenwasserstraße
- Endabnehmer/Besteller

1

- a) Rund um einen Schuppen, zwischen Rampe, Kaifläche, Wagon und LKW, waren etwa 120 Personen beschäftigt, darunter gut die Hälfte Kaiarbeiter. Sie arbeiteten in „Gängen“ mit Vorarbeitern und vier bis 12 Leuten je nach Umschlagsgut. Der Kaiarbeiter war Karrenschieber und Stapelmann und wurde zum An- und Abhaken der Kranhieven eingesetzt.
- b) Der Kaiarbeiter war ein einfacher, ungelernter Arbeiter, der sich mit wachsender Berufserfahrung höhere Positionen erarbeiten konnte. Seine Arbeit war körperlich schwer und anstrengend. Der Transport der Ware konnte je nachdem schmutzig, eklig und sogar gesundheitsgefährdend sein, wenn ein Behälter kaputt ging und Inhalt austrat.

2

Folgende Aussagen über den Quartiersmann stimmen:

- (01) Er kontrolliert und handelt Waren im Auftrag des Kaufmanns.  
 (03) Er arbeitet im Speicher.  
 (05) Er besitzt für einige Waren ausgezeichnete Kenntnisse.  
 (07) Er muss wissen, wie Waren sachgerecht gelagert werden.

Der **Schauermann** arbeitet an Bord eines Schiffes.

Der **Tallymann** untersucht die Ladungsverpackung auf Unversehrtheit und muss die Ware messen, zählen und wiegen.

3

- a) Der Fahrer eines Van-Carriers brauchte starke Nerven, ein gutes Augenmaß und musste natürlich schwindelfrei sein. Ein guter Van-Carrier-Fahrer konnte Schäden an seinem Hubwagen meist selbst reparieren, weshalb oft gelernte Maschinenschlosser eingesetzt wurden.
- b) Im Unterschied zum Kaiarbeiter musste der Van-Carrier-Fahrer nicht mehr körperlich arbeiten. Auch Kenntnisse über die unterschiedlichen Waren und deren Verpackungen waren nicht mehr notwendig, wenn er Container bewegte.

4

Fachkräfte für Hafenlogistik erledigen den Warenumschlag im Hafen. Sie kontrollieren die ein- und ausgehenden Ladungen, planen den Weitertransport der Güter oder lagern sie sachgemäß ein. Zusätzlich bearbeiten sie Frachtpapiere und führen Frachtberechnungen durch.

Mit dieser Anzeige hat die HHLA im Mai 2011 einen Ausbildungsplatz im Internet ausgeschrieben:

## FACHKRAFT FÜR HAFENLOGISTIK (M/W)

### Sie haben Interesse an einer Ausbildung zur Fachkraft für Hafenlogistik?

Als Fachkraft für Hafenlogistik werden Sie bei uns direkt im Umschlag eingesetzt. Sie kontrollieren die ein- und ausgehenden Waren, planen Ladungen und überwachen diese. Außerdem erarbeiten Sie alle erforderlichen Pläne für die Schiffe und sorgen mit Ihrer Vorarbeit für eine reibungslose Zollabfertigung. Während der Ausbildung sind Sie auf unseren Containerterminals eingesetzt und erhalten einen detaillierten Einblick in die Umschlagsprozesse.

Wenn Sie sich eine vielseitige und fundierte Ausbildung wünschen, mindestens einen Realschulabschluss vorweisen können und Spaß auch an körperlicher Arbeit im Team haben, dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung.

