

Zeitschrift: Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ independenta per logistichers = Organ indépendant pour les logisticiens

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 89 (2016)

Heft: 3

Rubrik: Herausgegriffen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ARMEE-LOGISTIK

88. Jahrgang. Erscheint 10-mal jährlich
(monatlich, Doppelnummern 7/8 und 11/12).
ISSN 1423-7008.
Beglaubigte Auflage 3914 (WEMF 2015).

Offizielles Organ: Schweizerischer Fourierverband (SFV) /
Schweizerische Offiziersgesellschaft der Logistik (SOLOG) /
Verband Schweizerischer Militärrückenchefs (VSMK)

Jährlicher Abonnementspreis: Für Sektionsmitglieder im
Mitgliedsbeitrag inbegriffen. Für nicht dem Verband angeschlos-
sene Angehörige der Armee und übrige Abonnenten Fr. 32.–,
Einzelnummer Fr. 3.80. Postkonto 80-18 908-2

Verlag/Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband,
Zeitungskommission, Präsident Four Stefan Walder, Aufdorf-
strasse 193, 8708 Männedorf, Telefon Privat 079 346 76 70,
Telefon Geschäft 044 258 40 10, Fax 044 258 40 30,
E-Mail swalder@bluewin.ch

Redaktion: ARMEE-LOGISTIK, Four Christian Schelker, Kaserne,
5001 Aarau, E-Mail: redaktion@armee-logistik.ch

Chefredaktor:

Oberst Roland Haudenschild (rh)

Sektionsnachrichtenredaktor: Four Christian Schelker (cs)
Mitarbeiter: Hartmut Schauer (Deutschland/Amerika).

Oberst Heinrich Wirz (Bundeshaus / Mitglied EMPA);
Member of the European Military Press Association (EMPA).

Rédaction Suisse Romande (Correspondance):

Michel WILD (mw), Huberstrasse 34, 3008 Berne,
téléphone privé 031 371 59 84, mobile 079 328 25 36.

Redaktionsschluss:

Nr. 4 – 05.03.16, Nr. 4 – 05.04.2016,

Nr. 6 – 05.05.2016,

Grundsätzlich immer am 5. des Monats für die Ausgabe des
kommenden Monats.

Adress- und Gradänderungen:

SFV und freie Abonnenten: Zentrale Mutationsstelle SFV,
Postfach, 5036 Oberentfelden, Telefon 062 723 80 53,
E-Mail: mut@fourier.ch

SOLOG-Mitglieder: Bei den jeweiligen Sektionsvorständen
oder beim Zentralkassier (siehe Impressum SOLOG)

VSMK-Mitglieder: Verband Schweizerischer Militärrückenchefs,
Zentrale Mutationsstelle VSMK, 8524 Uesslingen
E-Mail: mutationen.vsmk@bluewin.ch

Insertate: Anzeigenverwaltung Arme-Logistik,

Four Christian Schelker, Kaserne, 5001 Aarau,
Telefon Geschäft 044 258 40 10
(Hr. Walder), Fax 044 258 40 30, E-Mail: swalder@bluewin.ch,
Insertatenschluss: am 01. des Vormonats

Druck: Druckerei Triner AG, Schmiedgasse 7, 6431 Schwyz,
Telefon 041 819 08 10, Fax 041 819 08 53

Satz: Druckerei Triner AG

Vertrieb/Beilagen: Schär Druckverarbeitung AG,
Bernstrasse 281, 4852 Rothrist, Telefon 062 785 10 30,
Fax 062 785 10 33

Der Nachdruck sämtlicher Artikel und Illustrationen – auch teil-
weise – ist nur mit Quellenangabe gestattet. Für den Verlust nicht
einverlangter Beiträge kann die Redaktion keine Verantwortung
übernehmen.

Die irgendwie geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruck-
ten Anzeigen oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung
in einen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte ist
untersagt. Jeder Verstoß wird gerichtlich verfolgt.

Container

Als Container (lateinisch continere «zu-
sammenhalten», «enthalten») werden meist
Grossraumbehälter zur Lagerung und zum
Transport von Gütern bezeichnet. Diese exis-
tieren in verschiedensten Grössen und sind in
der Regel genormt und/oder standardisiert.

ISO-Container sind genormte Grossraumbe-
hälter (Seefracht-Container, englisch freight
containers) aus Stahl, die ein einfaches und
schnelles Verladen, Befördern, Lagern und
Entladen von Gütern ermöglichen. Die ein-
schlägigen Normen (z.B. Masse, Halterungen,
Stapelbarkeit) wurden koordiniert von der
Internationalen Seeschiffahrts-Organisation
(IMO) beschlossen und sind in der ISO-Norm
668 festgelegt.

Bereits im 18. Jahrhundert wurden in England
hölzerne Umverpackungskisten eingesetzt und
im 19. Jahrhundert gab es dann in verschiede-
nen Ländern frühe Containerformen, die beim
Frachttransport mit der Bahn genutzt wurden.
Im 20. Jahrhundert findet man in Holland die
Laadkist RTM 903 als Eisenbahncontainer
und in den 1920er Jahren legte das Railway
Clearing House (RCH) in Grossbritannien
eine Art Norm für die Bahncontainer fest.

Als Urheber der Masse des ISO-Containers
gilt der Amerikaner Malcom P. McLean, der
1956 zum ersten Mal Grossbehälter für den
Transport auf Lkw und Schiffen einsetzte.

McLean gründete die Reederei Sea-Land Cor-
poration und liess alte Öltanker so umbauen,
dass an Deck zusätzlich Container geladen
werden konnten. Die erste Fahrt führte die so
umgebaute Ideal X am 26. April 1956 mit 58
Containern von Newark (New Jersey) nach
Houston (Texas). Den Durchbruch hatte der
Unternehmer McLean mit der Frachtversor-
gung des US-Militärs während des Vietnam-
kriegs.

1961 legte die Internationale Organisation für
Normung (ISO) erstmals gültige Masse für
die ISO-Container fest. Die Standardcontai-
ner können in vier Gruppen unterteilt werden:
Dry, Reefer, Open und Flat Rack Container.
Die wichtigsten und gängigsten Standardcon-
tainer sind folgende:

20-Fuss-Container, die sogenannten TEU
(Twenty-foot Equivalent Unit), mit Aussen-
massen (Länge x Breite x Höhe) von 6,058 m
× 2,438 m × 2,591 m. Das Leergewicht liegt
bei 2300 kg, die Zuladung beträgt rund 21,7
Tonnen bei 33 m³ Volumen.

40-Fuss-Container, die sogenannten FEU
(Forty-foot Equivalent Unit), mit Aussenmas-

sen (Länge x Breite x Höhe) von 12,192 m ×
2,438 m × 2,591 m. Das Leergewicht liegt bei
3900 kg, die Zuladung beträgt 26,5 Tonnen bei
67,6 m³ Volumen.

Dies sind Standardangaben. Bei der Beladung
von Containern sollte jedoch beachtet werden,
dass in vielen Ländern für den Strassentrans-
port ein Maximalgewicht inklusive Fahrzeug
gilt.

Für den Transport von ISO-Containern mit
Seeschiffen ist ab Sommer 2016 eine Ver-
pflichtung vorgesehen, das Gewicht der ein-
zelnen Container vor der Verladung festzu-
stellen (durch Wiegen) und festzuhalten (als
Bestandteil der Schiffsapapiere). Hintergrund
ist das Internationale Übereinkommen zur Si-
cherheit auf See (SOLAS).

Container bestehen zum Grossteil aus Stahl
(meist widerstandsfähiger COR-TEN-Stahl).
Der Preis für Seecontainer schwankt aufgrund
der volatilen Stahlpreise und Dollarkurse; er
bewegt sich in der Regel zwischen 1950 und
2300 US-Dollar. In letzter Zeit wurden diese
Container hauptsächlich in China hergestellt,
zuletzt fast 3 Mio. TEU jährlich. Die Folgen
der Finanzkrise haben die Frachtmengen er-
heblich reduziert, sodass die Produktion fast
zum Erliegen gekommen ist. Die Lebensdauer
eines üblichen Stahlcontainers beträgt durch-
schnittlich 12 bis 13 Jahre.

Es gibt verschiedene Spezialversionen der
Container, z.B. Kühlcontainer, Tankcontainer,
Auto-Container, Wohncontainer etc.
Jeder Container besitzt eine eigene Nummer,
bestehend aus vier Grossbuchstaben, dem so-
genannten Präfix, die für den Eigentümer des
Containers stehen und sechs Ziffern plus eine
Kontrollziffer. Durch sie können Weg und
Aufenthaltort jedes einzelnen Containers auf
seiner Reise verfolgt werden.

Vollcontainerschiffe werden nach ihrer Trans-
portkapazität in Generationen eingeteilt. 2013
hatten die grössten Containerschiffe der Trip-
le-E-Klasse eine Kapazität von rund 18 270
TEU. Der grösste und vollautomatisierte Con-
tainerhafen ist seit einigen Jahren Hamburg-
Altenwerder.

Quelle: <https://de.wikipedia.org> > Container
und ISO-Container

(rh)