

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 76 (1983)

Artikel: Ich heisse Container
Autor: Mayer, Alex / Trachsel, Jaroslaw
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-986858>

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](#)

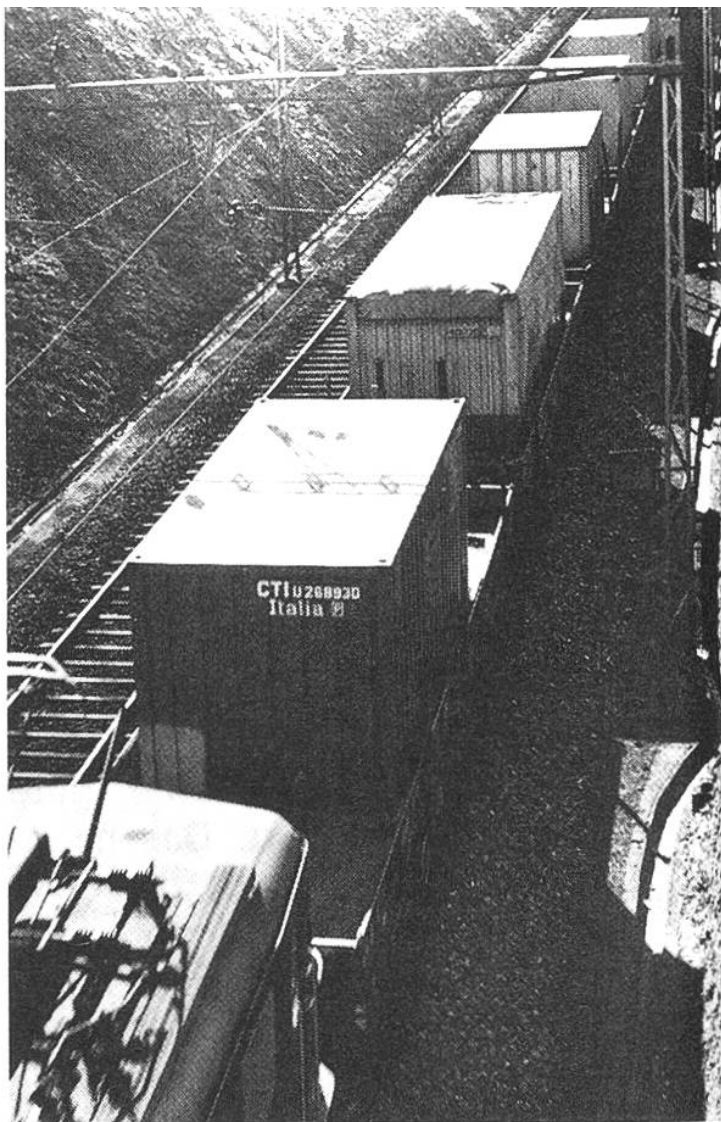
Terms of use

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: 09.07.2025

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

Ich heisse Container



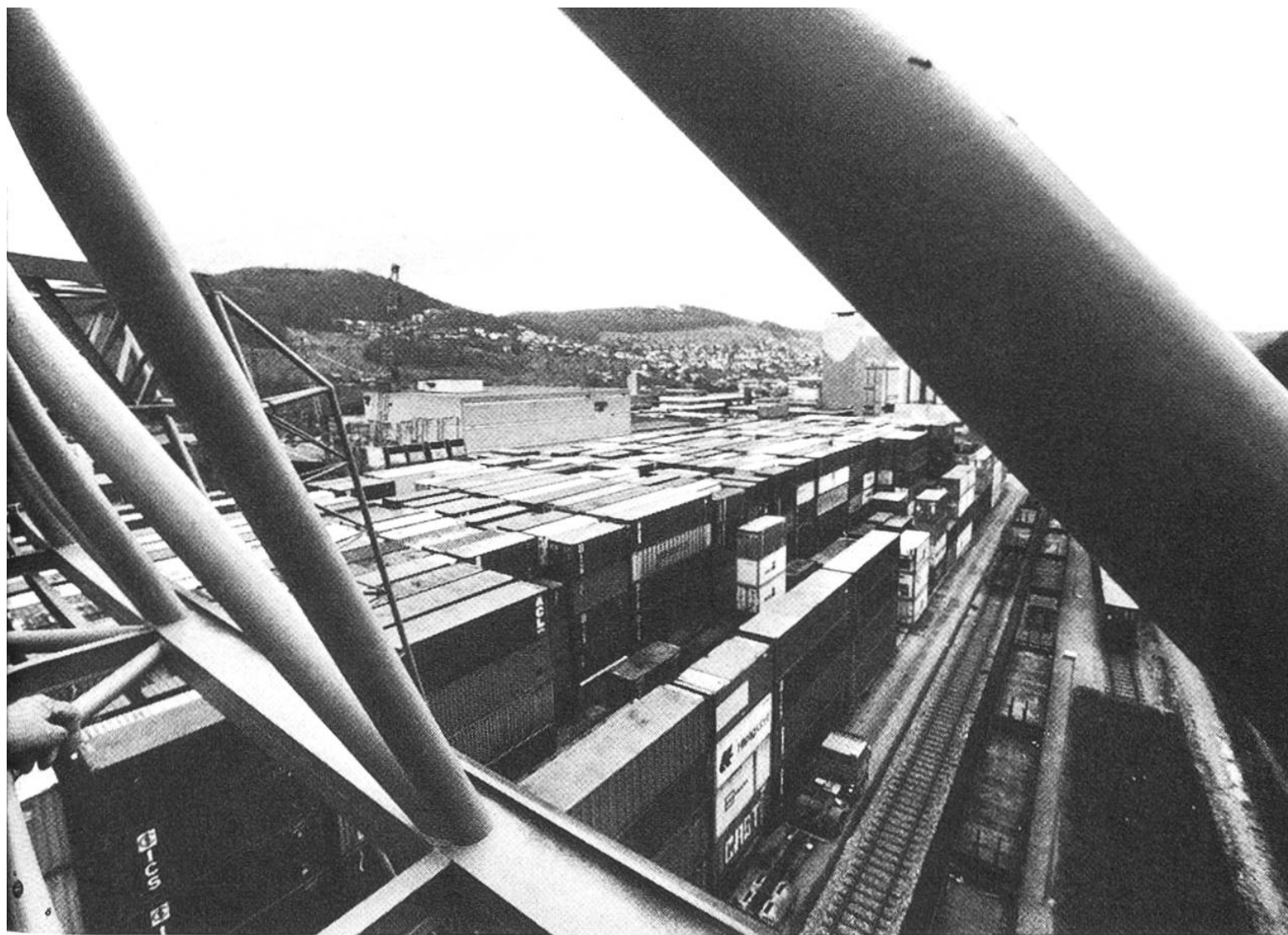
Container passen auch auf Bahnwagen.

Meine Haut ist aus Blech, mein Bauch ist gross, zuweilen hohl, doch öfter voll. Einen Kopf brauche ich nicht, denn es denken Menschen für mich. Ich tue nichts und nehme den Menschen Arbeit ab, denn ich schütze und halte zusammen, was in mir ist. Wer bin ich? Ich heisse Container XY 15 CH, und meine Heimat ist die ganze Welt.

Schlag doch mal im englischen Wörterbuch nach. Da findest du hinter meinem Namen das Wort «Behälter». Stimmt, ich bin ein Behälter, aber ein ganz besonderer. Früher nannten sich irgend-

welche kleine Kisten, Kanister und Körbe im englischen Sprachgebiet «Container». Nun ist dieser Name in allen Sprachen der Welt heimisch. Es ist mein Eigenname geworden. Wenn ein Schweizer oder ein Franzose von «Containern» spricht, meint er mich! Ich, Container XY 15 CH, liege im Container-Depot in Frenkendorf. Soll ich meine ganz persönliche Geschichte erzählen?

Vor 16 Jahren schweisste man mich zusammen, spritzte mich mit gelber Farbe, bezeichnete mich mit dem oben genannten Namen, füllte mich mit Konser-



Frenkendorf hat mit seinem Container-Depot weltweite Bedeutung erhalten.

venbüchsen ... es ist lange her und ich habe leider vergessen, was drin war. Man lud mich mit einem Ruck auf ein Schiff, das man ganz speziell für uns Container gebaut hatte. Damals sagten die Menschen, wir Container hätten das Transportwesen total verändert, revolutioniert. Ich kann nur sagen, dass ich mich gar nicht so revolutionär fühlte, denn ich lag unter mindestens drei andern Containern im dunklen Bauch eines 90 000-Tonnen-Schiffs ... und unter mir lagen noch weitere ... Container. Ich habe die mitfahrenden Container nicht selbst ge-

zählt, doch waren es an die 3000, wie ich von einem Matrosen hörte.

Noch einmal muss ich auf das Wort «revolutionär» zurückkommen. Fachleute haben das seinerzeit gebraucht und auch erklärt, warum. Früher, als es noch keine Container gab, sollen sich die Menschen abgemüht haben, alle Kisten und Säcke und Kartons und Netze – Stück für Stück mit kleinen Kranen und oft sogar von Hand – auf Schiffe zu laden. Dann – man stelle sich die Dummheit vor! – wieder Stück für Stück vom Schiff in Lagerhäu-



So ein Spezialtransporter mit 8 Rädern kann einen vollgeladenen Container spielend vom Boden heben, zum Schiff fahren und dort sanft unter dem Portalkran absetzen.

ser und von dort noch einmal Kiste um Kiste auf Lastwagen. Es brauchte uns Container, um dem allem ein Ende zu setzen! Ich vermag 33 m³ Ware und ein Gewicht bis zu 28 Tonnen aufzunehmen, und dann kann man mich – ho ruck! – mit einer Kranbewegung heben und verladen. So einfach ist das! Stellt man Räder unter mich, so bin ich Teil eines Last- oder Eisenbahnwagens. Ich passe in grosse Transportflugzeuge; ebenso kann man mich als Bau-

element für ein Haus benützen. Bis zu vier andere Container mit voller Last kann man auf mich stapeln – ich halte stand. Freilich gab es auch Ärger während meiner Laufbahn rund um die Erde; das war 1973. In einem afrikanischen Hafen liess man mich, von unten bis oben mit Schuhschachteln gefüllt, über Nacht am Pier stehen; da wurde ich entführt und ausgeraubt und eine Woche später von der Polizei leer aufgefunden. Ja, leider gibt



Container verlangen besondere Hafeneinrichtungen wie hier am Burchardkai im Hamburger Hafen. Spezialfahrzeuge befördern die beladenen Container an ihre Plätze. Mit auf Schienen fahrenden Portalkränen werden die riesigen Behälter an Bord gehievt.

es in einigen abgelegenen Häfen dieser Welt Ärger, weil man für den Umlad von Containern noch nicht eingerichtet ist, obschon unsere Standardmasse von der ISO, der «International Standard Organization» der UNO, geschaffen worden sind.

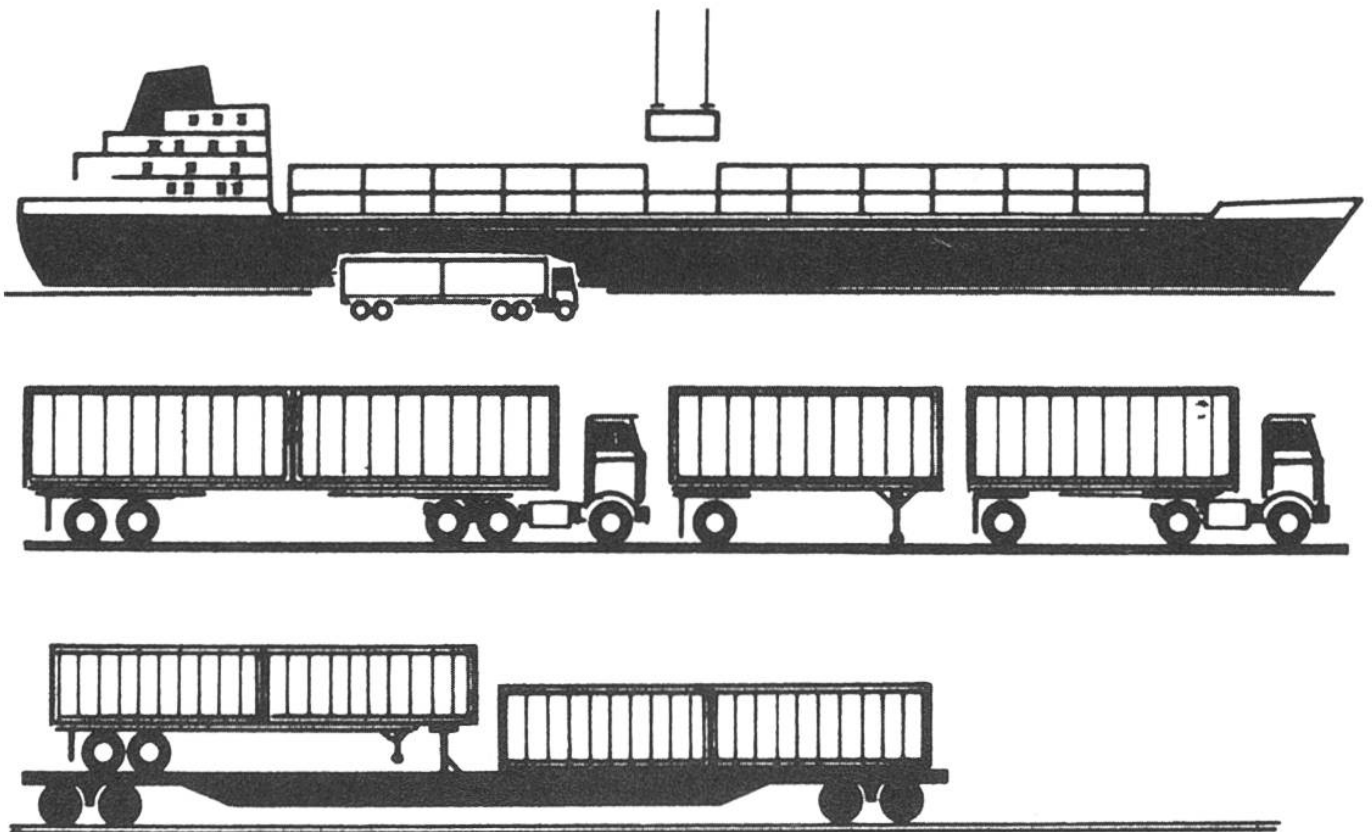
Nun aber zu meiner letzten Reise – von San Francisco in die Schweiz. In den Staaten wurde ich mit 16 Tonnen Pfirsichkonserven beladen. Nach einer eher gemächlichen Fahrt durch den

Panamakanal folgte eine stürmische Atlantiküberquerung. In Rotterdam wurde ich dann auf einen Bahnwagen gesetzt und in die Schweiz weiterspedit. Nach der Entladung schickte man mich ins Container-Depot in Frenkendorf bei Basel, wo man mich zuerst auf meinen technischen Zustand hin überprüfte und dann sogar an einem linken Eckpfosten reparieren musste. Nach diesem «Schminken» werde ich Frenkendorf wieder verlassen. Meine

Ein vollbeladenes Containerschiff kann selbst bei schlechtem Wetter und grober See hochbeladen fahren. Die gleichgrossen Container sind so fest miteinander verbunden, dass sie auch im Seegang nicht verrücken.



Der Längsschnitt durch ein Containerschiff zeigt auf den ersten Blick, um was es bei diesem modernen Schiffstyp geht: Das 227 m lange Schiff kann eine Riesenladung (1300 gleichgrosse Transportbehälter) schnell an Bord nehmen und im Zielhafen ebenso schnell an Land setzen. Dadurch werden Zeit, Arbeitskräfte und Geld gespart.



Vom Werk direkt ins Schiff. Die fertig gepackten Container (Grossbehälter mit genormten Massen: 6,05 m lang, 2,43 m breit und 2,59 m hoch) werden mit Sattelschleppern oder per Bahn an den Kai – möglichst direkt neben das Schiff – gefahren und mit Spezialkränen an Bord gehievt (bzw. umgekehrt).

nächste Destination wird eine grosse schweizerische Brauerei sein, wo man mich mit einer Partie Bier für Japan beladen wird. Diese Reise soll rund 30 Tage dauern, und wenn das transportierte Bier in Japan ausgeladen sein wird, werde ich auch dort wieder einer technischen Prüfung unterzogen. Von Japan aus soll es mit einer Sendung Nähmaschinen nach Kapstadt in Südafrika weitergehen. Was darauf folgt, weiss ich noch nicht genau. Mich beeindruckt immer wieder der Verlad auf eines der grossen Container-Schiffe, die mich über alle Weltmeere transportieren. Ein solches Container-Schiff ersetzt sieben der üblichen Frachtschiffe und kostet rund 140 Millionen Franken. Es kann rund 3000 Container befördern. Es verbraucht pro Tag rund 170 Tonnen Dieselöl.

Rund 85% aller üblichen Han-

delsgüter, die von und nach Übersee transportiert werden, sind heute in Containern verladen. So ist die Zahl meiner «Geschwister» in den letzten Jahren stetig gewachsen und beträgt heute etwa 3 Millionen. In der Schweiz werden die Container von der Container-Depot AG in Frenkendorf (bei Basel) betreut: Die Firma wurde vor zehn Jahren gegründet und beschäftigt 50 Mitarbeiter. Das Container-Depot in Frenkendorf bietet Platz für rund 3000 Container. Im Jahre 1981 wurden rund 40000 Container in Frenkendorf umgeschlagen. Der Grossteil der Container wird per Bahn spedit, und so kommt es, dass in Frenkendorf pro Jahr etwas über 12000 Bahnwaggons abgefertigt werden!

Frenkendorf hat mit seinem Container-Depot weltweite Bedeutung erhalten.

Alex Mayer / Jaroslaw Trachsel

Die technischen Daten des Container

	<i>20-Fuss-Container</i>	<i>40-Fuss-Container</i>
Länge	6,05 m	12,19 m
Breite	2,43 m	2,43 m
Höhe	2,59 m	2,59 m
Rauminhalt	33 m ³	68 m ³
Eigengewicht	2 000 kg	4 000 kg
Maximales Ladungsgewicht	24 000 kg	28 000 kg