Boxen ohne Beulen

Was passiert mit Containern, wenn sie vom Reisen Blessuren haben? Ein Besuch bei der Remain GmbH, einem Depot- und Reparaturbetrieb im Hamburger Hafen. Text und Foto: Jakob Boerner

CHECK: Am Eingang wird der Zustand des Containers kontrolliert – von außen und von innen.

FORMULAR: Beim Eingangscheck wird ähnlich wie bei einer Autovermietung der Zustand des Containers erfasst.

Eigentlich sieht er ja ganz robust aus, so ein Container. Klar, er ist verkratzt und an einigen Stellen ist die Farbe abgebröckelt, es gibt Roststellen, aber dass so einer kaputt geht – man kann es kaum glauben. Doch Gelegenheiten dazu gibt es viele: Die raue See, deren Wellen mit einer Wucht gegen den Container klatschen können, dass ganze Außenwände samt Ladung weggerissen werden; Gabelstaplerfahrer, die zu weit fahren und mit ihrer Gabel eine Containerwand durchbohren; Lkw-Fahrer, die mit ihrer zu hohen Ladung eine Brücke rammen – was den Fahrer zwar wieder wachrüttelt, den Container aber empfindlich staucht.

Dann muss Klaus Baumgardt ran: Schweißen, hämmern, biegen, löten. Er ist Containerreparateur bei der Remain GmbH, einer Tochter von Eurogate, →

PFLEGE: Leichte Reinigungsarbeiten wie Container ausfegen, Nägel entfernen oder Tapes abkratzen gehören zum Service.

HEBEBÜHNE: Der Container wird aufgebockt, um Reparaturarbeiten an der Unterseite durchzuführen.

→ einem der größten Containerdepots im Hamburger Hafen. Hier werden Container inspiziert, repariert und deponiert. Die, die hier arbeiten, sind Tischler und Schlosser. So auch Baumgardt, und das seit über 30 Jahren. „Damals, als wir angefangen haben, wurde an den Containern fast alles repariert. Die wurden praktisch in den Neuzustand zurückversetzt.“ Da sei man heute pragmatischer: Hauptsache, der Container ist dicht und die Statik stimmt.

1937 ist sozusagen die Geburtsstunde der Container. Der 24-jährige Amerikaner Malcolm McLean sitzt in seinem Lkw im Hafen von Hoboken, New Jersey, und flucht: Seit Stunden wartet er darauf, dass endlich eine Ladung Baumwolle von seinem Lastwagen geladen wird.

Er schaut den Schauerleuten zu. Ein Knochenjob. Per Hand löschen sie die Waren. Da kommt es ihm in den Sinn: Warum nicht einfach die Waren in einer großen, eckigen Box von den Lkws aufs Schiff und am Zielort wieder auf die Lkws laden? Wie viel Zeit und Geld sich so sparen ließe. Knapp zwanzig Jahre später war es dann soweit: Als Spediteur zu Geld gekommen, stieg McLean in die Schifffahrt ein und

WASCHANLAGE: Reefer (Kühlcontainer) werden auf dem Containerwaschplatz mit Hochdruckreinigern gesäubert.

baute einen Tanker zum Containerschiff um. Zunächst belächelte die Konkurrenz sein „Schachtelschiff“, und die Hafenarbeiter leisteten erbitterten Widerstand, weil sie um ihre Jobs fürchteten. Doch die Einwände blieben chancenlos, weil die Vorteile auf der Hand lagen: Es kostete fast sechs Dollar, eine Tonne Fracht von Hand zu verladen, während man sie mit einem Container auch für gerade mal 16 Cent an Bord eines Schiffes bringen konnte.

Zurück nach Hamburg ins Containerdepot. Wozu braucht man das denn? Sind die Container denn nicht ständig auf Achse bzw. auf dem Wasser? „Das wäre der Idealfall. Wenn die Container entladen sind und nicht sofort wieder benutzt werden, müssen sie aber irgendwo hin“, erklärt Remain-Geschäftsführer Kai Warnken. „Ein Containerdepot überprüft, ob der Container den Regularien der Container Safety Convention (CSC), einer Art TÜV für Container, entspricht.“

Zwölf Minuten fürs Depot

Wir stehen auf der Checkbrücke am Eingang von Remain. Es ist strahlend blauer Himmel. Wie für Hamburg typisch, weht eine steife Brise. Von hier aus hat man einen tollen Blick über das Gelände. Nördlich liegt der Stauraum für die Lkws, deren Fahrer mittels Webcam im Internet schon checken können, wie groß der Andrang ist. Zeit ist eben Geld. „Zwölf Minuten dauert es durchschnittlich für einen Lkw-Fahrer vom Eintreffen bis zum Verlassen des Depots“, so Warnken.

Südlich türmen sich die Container der Reedereien und Leasinggesellschaften in den Himmel. Gabelstapler düsen umher. Daneben ist eine riesige Halle, in die Container zur Reparatur gebracht werden. →

WERKZEUG: Schutzbrille, Hammer und Flex – unerlässliche Utensilien für die Reparatur von Containern.

BOXENSTOPP: Klaus Baumgardt in der Containerwerkstatt.

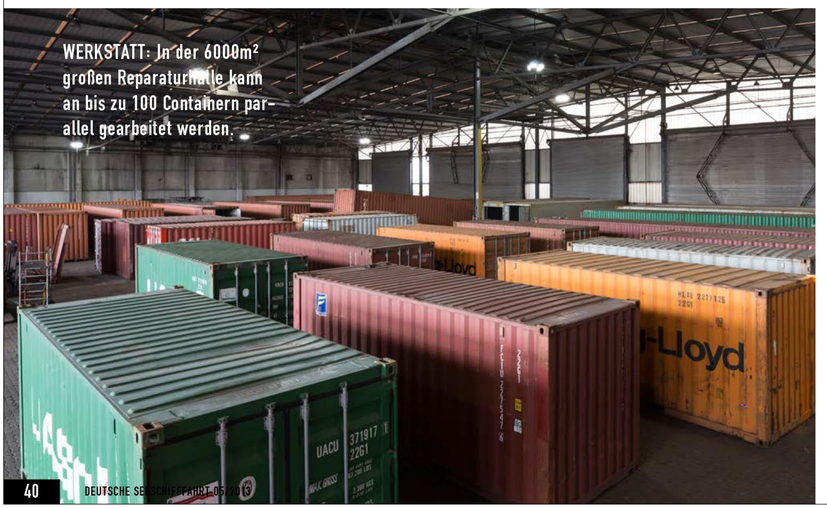
LÜCKE: Ein Loch klafft in der Containerwand – vom Kunden zunächst einmal notdürftig mit einer Plastikplane abgedeckt.
TOTALSCHADEN: Dieser Container ist so kaputt, dass eine Reparatur sich nicht mehr lohnt.
REPARATUR: Die Containerwand wurde mit einem Stück Blech geflickt.

➔ „Hier auf der Brücke schauen wir, ob es auf dem Dach der Container Löcher gibt. Das ist bei doppelwandigen Kühlcontainern notwendig, weil da Löcher von innen nicht zu sehen sind", erklärt Warnken.

Wir steigen von der Checkbrücke hinab. „Die Nähe zu den Mitarbeitern ist wichtig", sagt er. Deshalb arbeitet die Verwaltung direkt auf dem Gelände und nicht in einem separaten Bürohaus. „Dadurch werden wir mit allen alltäglichen Problemen konfrontiert: Im Sommer mit der Hitze, im Winter mit der Kälte."

Am Eingang wird geprüft, ob Reparaturmaßnahmen erforderlich sind. Wie bei einer Autovermietung wird auf einer Skizze die Stelle markiert, an der es Schäden gibt. Von 1.000 Containern, die angeliefert werden, müssen an drei- bis vierhundert Reparaturmaßnahmen durchgeführt werden. Das hört sich zunächst einmal viel an – tatsächlich werden aber immer weniger Container repariert: „Die Qualität der Container und die Handling-Methoden haben sich weltweit verbessert", so Warnken. „Man achtet sorgsamer auf die Container, denn sie sind das Kapital der Reedereien und Leasinggesellschaften." Auch ein so klobiges Teil wie ein Container will gehegt und gepflegt werden.

Wir gehen weiter über das Gelände. Auf einem Platz werden Container gereinigt. „Wir bieten dem Kunden an, den Container für jede Art von Nutzung wiederherzustellen", sagt Remain-Chef Warnken. „Wenn beispielsweise ein Container für den Export vom Torf verwendet wurde, muss er so gereinigt werden, dass er hinterher zu Kellogg´s gehen könnte." Man hört die Düsen der Druckluftreiniger, feiner Wassersstaub entweicht aus mehreren Containern. Im Gegenlicht der Sonne sieht es aus, als dampften sie.



WERKSTATT: In der 6000m² großen Reparaturhalle kann an bis zu 100 Containern parallel gearbeitet werden.

Endstation Kleingarten

Manchmal stinkt ein Container aber auch so stark, dass die gründlichste Reinigung nichts mehr nützt: „Wenn etwa vorher Felle und Häute von toten Tieren transportiert worden sind, kriegen Sie den Geruch nicht wieder raus."

Weiter geht es zur Reparaturhalle, dem Refugium von Klaus Baumgardt, der gerade schweißt und lötet, um ein Loch in einer Containerwand zu flicken – eine schweißtreibende Arbeit. „Früher wurde bei uns alles repariert. Wir haben pro Monat mindestens 50 bis 100 Container neu lackiert", sagt er. Doch die Globalisierung hat auch vor den Jobs im Containerdepot nicht halt gemacht. Lackierarbeiten werden längst ausschließlich in Fernost durchgeführt, aber auch Reparaturen kosten dort nur einem Bruchteil.

Mitunter ist eine Box irreparabel. Nach fünfzehn Jahren Lebensdauer geben die meisten ihren Geist auf. Dann werden sie entweder verschrottet, an Wiederverkäufer oder an Endverbraucher wie Sportvereine, Kleingärtner oder Privatleute verkauft. Wer weiß, vielleicht wird auch der 58-jährige Baumgardt sich eines Tages einen Container zulegen. Lang ist`s nicht mehr hin bis zur Rente. Begeisterter Kleingärtner ist er schon.

KONTAKT: Geschäftsführer Kai Warnken im Gespräch mit seinen Mitarbeitern.

Remain GmbH Container Depot und Repair

Das 1976 gegründete Unternehmen Remain GmbH Container Depot and Repair ist eine Tochter von Eurogate. Es bietet Reedereien und Leasinggesellschaften den Umschlag, die Lagerung, Reparatur, Wartung und Reinigung von Transportboxen an, inklusive Kühlcontainernotdienst. Darüber hinaus handelt Remain mit neuen und gebrauchten Containern.

Geschäftsführer: Kai Warnken
Mitarbeiter: 42
Standorte: Hamburg, Bremen und Bremerhaven
Gesamtfläche auf alle Standorte: 250.000 m²
Stellplatzkapazität: 32.000 TEU
Kühlcontaineranschlüsse: 200
Kunden: Reedereien und Leasinggesellschaften