



Die Elbe, Teil 3: »Wandel« – Warentransport im Wandel

Hafenarbeit war immer sehr schwere, aber auch gut bezahlte Arbeit. Mehrere tausend so genannte „Schauerleute« waren früher dafür zuständig, die Schiffe zu be- oder entladen. Die Waren wurden in Säcken, Fässern und Kisten verpackt, die alle einzeln geschleppt werden mussten.

Heute wird das meiste Frachtgut in großen Metallboxen transportiert, die man »Container« nennt. Die meisten dieser Container sind 8 Fuß (ca. 2,40 m) breit, gut 8 Fuß (ca. 2,60 m) hoch und 20 Fuß (ca. 6 m) oder 40 Fuß (ca. 12,20 m) lang. Sie sind sehr stabil gebaut, damit sie auf den Containerschiffen in dreizehn und mehr »Stockwerken« übereinander gestapelt werden können. So wird der Raum auf den Schiffen bestmöglich genutzt. Die derzeit größten Containerschiffe der Welt können mehr als 8000 Container transportieren.

Containerschiffe sind sehr schwer und liegen voll beladen bis zu 15 Meter tief im Wasser. Damit die Fahrrinne an der Unterelbe und das Wasser im Hamburger Hafenbecken für diese Ozeanriesen tief genug ist, muss der Fluss ständig ausgebaggert werden.

Die Waren können mit Containerschiffen viel schneller transportiert werden als früher. Große Krananlagen, die so genannten »Container-Brücken«, übernehmen das Be- und Entladen der Schiffe. Beim Weitertransport der Container mit der Bahn, Binnenschiffen oder LKWs wird das Frachtgut nicht mehr in Einzelteilen umgeladen, weil die Container immer als Ganzes befördert werden. Über 70 Prozent der Waren werden heute in Containern transportiert.

Fragen zum Text

1.) Wie wurden früher Waren auf Schiffen transportiert?

2.) Warum verwendet man heute Container, um Waren zu transportieren?

3.) Welche Probleme bringen die großen Containerschiffe für den Hamburger Hafen mit sich?

