

raum und zeit BEHÄLTER



Herausgeber: Raum- und Zeit-
Manufaktur
Text: PD Dr. Matthias Duderstadt
Kataloggestaltung und Satz:
Karin Demuth
Druck: D.O.C.H., Bremen
Auflage: 500
Copyright: Demuth und Duderstadt,
2016

raum und zeit manufaktur # 50 Jahre amerikanische Kisten in Bremen

Anlässlich des 50-jährigen Frachtcontainerjubiläums in Europa im Jahre 2016, findet im Bremer Überseehafen eine

RAUM UND ZEIT MANUFAKTUR

ihren Ort. Ein 40-Fuß-Container, der bereits zigmal von Kontinent zu Kontinent reiste, steht still, um die Hülle einer künstlerischen Thematisierung von Raum und Zeit zu sein.

Künstlerische Leitung: Karin Demuth

Mitarbeit: Matthias Duderstadt

Performance: Defne Alkan

Laura Berg alias Bronko

Alexej Becker

Nadine El Meccaoui

Farid Odin Forozanfar

Robin Hase

Roxana Koschel alias roxirockstar

Haddy Njie

Evelyn Schauer alias Emil Buntspecht

Gregory Sideris alias Captain G

Secil Tekbas

Sabrina Yström

(Die Klasse FOS 11.2a Aktionskunst der Fachoberschule der Wilhelm Wagenfeld Schule Bremen angeleitet von David Rusek.)

Handwerk: Dilan Cimen

Maja Duschek

Kian Eskandarian

Stefanie Günther

Ann-Kathrin Henning

Amina Janine
Rizqa Robijanto
Rhea Siemering
Josi Tasto
Michelle Tietjen
Onur Uzun
Konstantin Wark
Anissa-Marie Wittich
Jing-mei Zhang

(Die Klasse FOS 11.4b Werkstatt Papier der Fachoberschule der Wilhelm Wagenfeld Schule Bremen angeleitet von David Rusek)

Die **raum und zeit MANUFAKTUR** dankt:

dem

HAFENMUSEUM **SPEICHER XI**

Marcus Struck
Claudia Seidel
Urs Fries
Olivier Arcioli
Dr. Ingo Starke
Norbert Jagemann
Wilfried Brandes
Monika Wiehl
David Rusek
Lydia Murmann
Christian Homuth
Iris Matzen
Sebastian Kemper
Lulu Mendelova
Sina Seifée
Werner Struck



supermagnete



FRIEDRICH TIEMANN
Bremen • Bremerhaven

raum und zeit MANUFAKTUR # 50 Jahre amerikanische Kisten in Bremen

CONTAINER

Zur Anästhetik einer schleichenden Revolution

von PD Dr. Matthias Duderstadt

ALLTAG

Zwar sind heute in den Innenstädten und Wohnvierteln hier und da Container zu sehen: Altkleidercontainer, Flaschencontainer, Baustellencontainer, Wohncontainer, ab und an vielleicht sogar ein Frachtcontainer. Aber wir können sie so lange betrachten, wie wir wollen - einen Hinweis darauf, welche umwälzenden weltweiten Veränderungen sich im globalen Warenverkehr in den vergangenen Jahrzehnten ereignet haben, werden wir nicht finden können. Kennt man die tief greifenden technischen und technologischen Veränderungen, sieht man in ihnen unscheinbare, wenig beredte Boten aus der Welt der riesigen, von der Öffentlichkeit abgeschotteten Container-Terminals, die überall in den Hafengebieten der Welt gebaut wurden und werden. So seltsam es klingt: Die Container-Revolution oder vielleicht treffender: die Container-Digitalisierungs-Revolution (gemeint sind hier vor allem EDV und später das Internet) hat in den letzten rund 40 Jahren fast lautlos und unbemerkt von uns stattgefunden. Allenfalls stellen wir erstaunt, selten fragend, fest, wie unglaublich billig all das ist, was aus Übersee zu uns in die Geschäfte und Kaufhäuser kommt.

ES war

Alt sind diese Kisten nicht. Der amerikanische Fuhrunternehmer Malcolm McLean (1913 - 2001)



verkauft 1955 den Großteil seines erfolgreichen Unternehmens und wird zum Reeder. Er war ein Mann von ausgeprägtem praktischen Verstand. Als LKW-Fahrer hatte er sich schon lange über das umständliche Be- und Entladen seiner Laster geärgert und über das umständliche und zeitaufwändige Umladen von LKW-Ladungen auf Züge oder Schiffe. 1955 kauft er von der US-Marine einige ausgediente Tanker und lässt sie zu Containerschiffen umbauen. Ein Jahr später verlässt der erste seiner Frachter, die Ideal X, den Hafen von Newark in New Jersey. Zehn Jahre später, am 5. Mai 1966, bringt die Fairland aus McLeans Flotte die ersten Container nach Bremen, wenige Tage vorher hat sie in Rotterdam festgemacht.

Die deutschen Gewerkschaften und Reeder waren zunächst skeptisch bis ablehnend. Die Arbeiter befürchteten den massenhaften Abbau von Arbeitsplätzen, die Reeder sahen ihre Gewinne schrumpfen, da sie den Preis für den Stückguttransport nicht mehr einzelnen aushandeln konnten. Ihnen ist bewusst, dass die Container die Frachtkosten massiv senken würden.

Zunächst also setzen sich die Stahlboxen nicht durch. Als McLean im Jahr 1967 zu Ohren kam, dass das amerikanische Militär Schwierigkeiten hatte, die Truppen in Vietnam schnell genug zu beliefern, bot er dem Verteidigungsministerium an, einen seiner Frachter zur Beförderung von Nachschub umsonst von den USA nach Vietnam zu schicken. Der Versuch verlief erfolgreich und McLean bekam den Auftrag, mit seinen Containerschiffen die amerikanischen Truppen mit Nachschub zu versorgen. Dieser Erfolg trug wesentlich dazu bei, dass sich der Transport mit Containern nach und nach weltweit durchsetzte - in

Deutschland etwa am Ende der 1970er-Jahre. Wieder einmal führte ein Krieg dazu, dass sich eine neue Technik oder Technologie etablierte und durchsetzte.

vernetzung

Die Verwendung von Containern bedeutet eine andere Organisation des Raums: Anstelle von Einzelteilen wurden Kisten ge- oder entladen, die Schiffe werden so gebaut, dass sie möglichst viele



Entladen der MS Fairland im Hafen von Bremen, 5. Mai 1966.

Container aufnehmen können. Durch internationale Abkommen wurde der weltweite Verkehr auf dem Wasser, der Schiene und der Straße nach und nach so aufeinander abgestimmt, dass die Kisten problemlos von einem Transportmittel auf ein anderes umgeladen werden können. Aber diese neue Organisationsform erfasst die grundlegenden Veränderungen innerhalb der letzten vier Jahrzehnte nur zu einem sehr kleinen Teil. Container, EDV, Laser (Scanner), Warencodierung (Strichcodes), Internet und GPS bilden eine Art Verbund im globalen Frachtverkehr. Die Warendaten werden an zentrale Rechner übermittelt, wodurch der Gesamtverkauf ermittelt und der zukünftige Konsum prognostiziert werden kann, der für die Beladung der Container maßgeblich ist. Mittlerweile sind alle diese verschiedenen Faktoren so aufeinander abgestimmt, dass es nahezu keine Lagerkosten mehr gibt und Lagerhallen und Schuppen, wie zum Beispiel im Bremer Hafengebiet oder in Hamburg (Speicherstadt) sind in ihrer ursprünglichen Funktion fast überflüssig geworden. Heute ist die Lagerzeit weitgehend identisch mit der Frachtzeit, also vor allem mit der Zeit, in der sich die Waren weltweit

auf den Schiffen befinden.

Längst nicht mehr wird die EDV nur zur Abstimmung des Warenverkehrs genutzt, sondern auch zur möglichst ausgeglichenen Beladung, also Stapelung der Container, damit die Schiffe keine Schlagseite bekommen und die Container im Wasser landen und im Meer verschwinden. All dies zusammen - die internationale Vereinheitlichung der Maße auf LKW, Zügen und in Flugzeugen, die elektronische Datenverarbeitung



(inklusive Scanner und Strichcodes), das Internet und das GPS - hat zu einer ungeheuren Verdichtung von Raum und Zeit geführt. Mit anderen Worten: zu einer kaum glaublichen Verringerung der Kosten und Preise beigetragen. Vor diesem Hintergrund ist es nicht weiter verwunderlich, dass Lebensmittel aus Südamerika oder technische Geräte aus Asien heute in Deutschland nicht mehr kosten als die aus Deutschland oder anderen europäischen Ländern.

RAUM UND ZEIT MANUFAKTUR # 50 Jahre amerikanische Kisten in Bremen

ES IST, WIRD SEIN

Heute werden etwa 95% der weltweiten Warenströme mit Containern erledigt. Insgesamt sind etwa 110 Millionen Seecontainer auf den sieben Weltmeeren unterwegs.

Eine Zeit lang sah es so aus, als wäre das Wachstum zumindest bei Schiffen am Ende angekommen: Als ab 2006 das erste Schiff der Emma-Maersk-Klasse in Betrieb genommen wurde, auf dem fast 14 800 Standardcontainer (20-ft-Container oder TEU - Twenty Foot Equivalent Unit) Platz finden, hielten die meisten Fachleute die Obergrenze für erreicht. Sie behielten etwa sechs Jahre lang Recht. 2012 folgte die Maersk Mc-Kinney Møller mit fast 18 300 und 2015 mit über 19 200 Container-Plätzen die MSC Oscar. Das Überschreiten der 20 000-Grenze scheint nur noch

einer Frage der Zeit. Der Zuversicht, Zukunftsgläubigkeit und Euphorie auf der einen Seite steht die Skepsis, Ablehnung und Empörung auf der anderen gegenüber. Denn Flüsse müssen noch weiter vertieft, manchmal



sogar verbreitert werden, an bestehenden oder zukünftigen Tiefwasserhäfen werden ufernahe Landschaften und der Meeresgrund zerstört. Und kaum auszumalen, wenn ein Großteil der Server zusammenbräche: Wer wäre dann noch in der Lage, Schiffe verlässlich zu beladen? Wer könnte dann noch die Warenströme berechnen und kontrollieren?

Die „Raum- und Zeit-Manufaktur“

Vor dem Hafenumuseum im Speicher XI findet eine temporäre Manufaktur ihren Ort - und zwar in einem 40-Fuß-Container, der bereits zigmal von Kontinent zu Kontinent gereist ist und seine Reise nach diesem ungewöhnlichen Stillstand wieder aufnehmen wird. In diesem Raum, sonst nur zum weltweiten Warentransport genutzt, wird nun manufaktuell, also mit der Hand gearbeitet. Der weltweit immer noch zunehmenden Raum-Zeit-Verdichtung werden vorübergehend ein stillstehender Ort und ein langsam vom Aussterben bedrohter Herstellungsvorgang entgegengesetzt: Der Raumtransport steht still, die Zeit während der insgesamt zehn Arbeitsschritte der Raum- und Zeit-Manufaktur dehnt sich und nimmt Kontakt zu den Zeiten vor der Einführung und Etablierung der Container auf, die, wie wir gesehen haben, zu einer kaum bemerkten Revolutionierung der weltweiten Warenströme geführt haben. Ergebnis der manufaktuellen Arbeit ist eine kleine Box, die in ihren Proportionen zwei nebeneinander stehenden 20-Fuß-Container (TEU) entspricht. Zwei Fenster erlauben einen Blick ins Innere, was Container sonst nicht erlauben. Die Linien an den Seiten spielen mit den senkrechten Strukturen der Außenwände von Containern und dem Aufbau von Strichcodes. Die Hälfte der Boxen ist mit Jute, einem charakteristischen Material der Vor-Container-Zeit - der Zeit des weitgehend manuellen Be- und Entladens - bespannt. Diese „Raum-Zeit-Behälter“ liegen als Reminiszenz an die Vergangenheit und als Denkanstoß für die Gegenwart und Zukunft beim Zeit-Raum-Container und im Hafenumuseum zum Verkauf bereit.



Karin Demuth

*8.6.1984 in Altenkirchen/Deutschland

Studierte in Ottersberg, Köln und Bogotá (Kolumbien), Diplome: Hochschule für Kunst im Sozialen Ottersberg und Kunsthochschule für Medien Köln.

<http://www.aquamiserable.org/home/karin-demuth/>

Matthias Duderstadt

8. 9. 1950 in Hannover

Studium an der Hochschule für Bildende Künste in Hamburg und an der dortigen Universität (Germanistik, Philosophie, Erziehungswissenschaft). Promotion: Ästhetik und Stofflichkeit, Habilitation: Improvisation und Ästhetische Bildung. Langjähriger Hochschullehrer an der Universität Bremen

RAUM UND ZEIT MANUFAKTUR # 50 Jahre Containerisierung in Europa

