# Globalisierungsgeschichten der Kiste "The world is square." [C.C. Tung] ; Die Herren der Container : Deutschlands Reeder-Elite [Erik Lindner] ; Eine Kiste erobert die Welt : Der Siegeszug einer einfachen Erfindung [Olaf Preuss] ; The Box That Changed Th...

Autor(en): **Klose , Alexander**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **16 (2009)**

Heft 3

PDF erstellt am: **27.05.2024**

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

crets (l'ENS, le CEA, la CSF, le CERN), il peut alors dresser un tableau de la *big science* française des années 1950 et esquisser un comparatif très contrasté avec la situation aux Etats-Unis.

Dans un troisième champ qui regroupe à la fois l'économie, la psychologie sociale et la recherche opérationnelle, l'article de Michel Armatte sur la *Pax americana* met l'accent sur les spécificités de l'économie de guerre (succédant à une économie de crise) et étudie le rôle des *think tank* et des nouveaux centres universitaires américains de Columbia, du MIT et de Chicago dans la reconfiguration mondiale des recherches académiques, et la suprématie totale des Etats-Unis dans le domaine économique. Les cas de l'Econométrie à la *Cowles Commission*, de la recherche opérationnelle à la *Rand corporation* et de la dynamique des systèmes de Forrester au MIT illustrent le succès de ces nouvelles façons de faire de la recherche économique, qui relève plus de l'ingénierie et de l'optimisation que des raisonnements axiomatiques, mais qui doit beaucoup à l'ordinateur et au rôle de l'Etat dans les nouvelles régulations. S'agissant de la *Rand corporation* comme cadre de l'émergence de la théorie des jeux, l'article de Robert Leonard complète bien le tableau en nous révélant, à travers le cas du psychologue John Kennedy, la mise en scène de la recherche, et son conditionnement quotidien par la pratique des jeux et la simulation des conflits réels ou imaginaires liés à la guerre froide.

Pour finir, les sciences biologiques et leur lien avec le système de santé sont évoqués au travers d'un article de Lily Kay sur la façon dont le projet du génome humain s'est inspiré des problèmes militaires de codage de l'information et s'en est trouvé quelque peu dénaturé. Jean-Paul Gaudillère a, de son côté, suivi le cas exemplaire de la mobilisation conjointe des fondations, de l'Etat et des industries pour vaincre le cancer, en tirant quelques leçons sur la construction du complexe biomédical américain des années 1950.

Voici donc un ouvrage fortement charpenté et bien documenté qui a déjà cinq ans mais qui est devenu une référence pour qui veut comprendre les enjeux des techno-sciences du dernier demi-siècle.

*Michel Armatte (Paris)*

## Globalisierungsgeschichten der Kiste

"The world is square."
(C. C. Tung, Präsident der Reederei OOCL)

Erik Lindner
**Die Herren der Container**
Deutschlands Reeder-Elite
Hoffmann & Campe, Hamburg 2008, 288 S., € 19,95

Olaf Preuss
**Eine Kiste erobert die Welt**
Der Siegeszug
einer einfachen Erfindung
Murmann Verlag, Hamburg 2007, 194 S., € 22,50

Arthur Donovan, Joseph Bonney
**The Box That Changed The World**
Fifty Years of Container Shipping –
An Illustrated History
Commonwealth Business Media, East Windsor 2006 (vergriffen), 262 S.

**Marc Levinson**
**The Box**
How the Shipping Container Made
the World Smaller and
the World Economy Bigger
Princeton University Press, Princeton 2008 (ursprünglich 2006), 400 S., € 14,80

Warum sollte heutzutage irgendjemand dumm genug sein zu behaupten, die Weltwirtschaft könne intelligent vom Deck eines Schiffes aus beschrieben werden? So fragt der Konzeptkünstler Allan Sekula

in einem kulturwissenschaftlichen Essay, der im Rahmen seines weltumspannenden künstlerischen Forschungsprojekts *Fish Story* in den frühen 1990er-Jahren entstand. In einer Reprise auf Friedrich Engels Beschreibung einer Einfahrt in den Hafen von London in dessen Untersuchung der «Lage der arbeitenden Klasse in England» beginnt Sekula seinen Text mit einer historischen Passage durch die Geschichte des Meeres, der Seefahrt und der ästhetischen Konzepte über das Meer. Er kommt zu dem Ergebnis, dass im Zuge der sogenannten dritten industriellen Revolution, dem Entstehen von elektronisch vernetzten Dienstleistungsökonomien, sowie als Resultat der durch die Containerisierung bewirkten Abstraktion der Transportvorgänge die Bewohner der Ersten Welt das Meer «vergessen» hätten, während es nun die Bewohner der Dritten Welt seien, die mehr oder weniger unbeachtet an und auf den Verbindungsstrassen der Meere arbeiteten.

Was war geschehen? Im April 1956 hatte ein umgebautes Tankschiff aus dem Zweiten Weltkrieg im Hafen von Newark (NJ) eine Ladung von 58 LKW-Aufbauten aufgenommen, die von ihren Fahrgestellen entkoppelt worden waren, um sie nach Houston (TX) zu verschiffen, wo sie von baugleichen LKW weitertransportiert werden sollten. Dieses – erfolgreich verlaufene – Experiment, das damals noch unter der Bezeichnung *trailer shipping* lief, gilt heute als Geburtsstunde des Containerverkehrs. In den folgenden Jahrzehnten transformierten sich Schifffahrt und Hafenwirtschaft so gründlich, dass in dem uralten Kulturtechnikensemble aus Schiffen und Häfen fast nichts mehr blieb, wie es über 2000 Jahre lang gewesen war. Alte Hafengelände verwaisten. Neue sahen aus wie Parkplätze und unterschieden sich fast in nichts von den auch auf dem flachen Land entstehenden Containerumladestationen. Transporte wurden jetzt, Land und Wasser und die verschiedenen Verkehrsmittel verbindend, als «Ketten» konzipiert. Die Fliessbänder der Ford'schen Autofabrik verlängerten sich aus dem Werksgelände heraus und legten sich als Bänder aus Containern um die ganze Welt. Prinzipien der Logistik verallgemeinerten sich und griffen von den mikroökonomischen Bereichen der Organisation innerbetrieblicher Abläufe auf die makroökonomischen Bereiche der Organisation des globalen wirtschaftlichen Geschehens über. Und doch geschahen all diese umwälzenden Geschehnisse lange Zeit weitgehend unbeachtet sowohl von Seiten der Öffentlichkeit als auch von Seiten der Sozial-, Kultur- und Geschichtswissenschaften. Luft- und Raumfahrt, vor allem aber die Computertechnologien schienen alleine die *cutting edge* des weltwirtschaftlichen und technologischen Geschehens zu bilden, auch dann noch, als sich mit dem Anschwellen der Diskurse über «die Globalisierung» die Aufmerksamkeit erneut auf die Bedeutung von Produktionsorten und Warenströmen richtete.

Erst in den letzten Jahren hat sich diese Situation geändert. Zwar liegt bereits seit der Frühzeit der Containerisierung bis heute eine Reihe von Texten vor, die sich um eine differenziertere Darstellung von Geschichte und Bedeutung des Containerverkehrs und die durch ihn bewirkten Veränderungen bemühen. Jedoch sind mehrere von ihnen aufgrund der rasanten Entwicklung des Containersystems inzwischen veraltet und zudem oftmals wegen ihrer sehr fachspezifischen Perspektive oder lokalen Beschränktheit nur von begrenztem Nutzen. Seit 2006 erschienen nun einige bemerkenswerte neue Bücher zum Thema. Auf vier von ihnen soll an dieser Stelle etwas näher eingegangen werden.

Der Unternehmenshistoriker Erik Lindner stellt in seinem Buch *Die Herren der Container* einen Grossteil der wich-

tigsten deutschen Reeder vor. Seine Portraits sind mit Hintergrundinformationen gespickt. Quasi nebenbei erzählt der Autor damit nicht nur die Geschichte der Containerisierung der deutschen Frachtschifffahrt, sondern liefert erhellende Einblicke in das komplexe und kompliziert verstrickte Netzwerk der Eigentumsverhältnisse und Organisationsformen, zu dem sich die Schifffahrt als Teil der zugleich boomenden und sich diversifizierenden Logistikbranche in den letzten Jahrzehnten entwickelt hat. Es wird deutlich, dass Reeder heute eher als Finanzdienstleister zu verstehen sind, denn als die klassischen (hanseatischen) Kaufleute, als die man sie sich vielleicht immer noch vorstellt: «Die Tätigkeit des Containerschiffsreeders der Gegenwart», so Lindner, sei «charakterisiert durch international stark vernetztes und modernsten Entwicklungen aufgeschlossenes unternehmerisches Handeln. Dessen Rahmenbedingungen sind bestimmt durch die globale Wirtschaftsentwicklung, die Steuergesetzgebung und den Finanzmarkt.» (14) Die Informationssättigung von Lindners Portraits vermag allerdings nur zu einem Teil die Schwächen zu kompensieren, die sich fast zwangsläufig aus einer unternehmens- und unternehmerbasierten Geschichtsschreibung ergeben.

Auch das Buch *Eine Kiste erobert die Welt* des Wirtschaftsjournalisten Olaf Preuss erzählt die Geschichte der Containerisierung aus deutscher und vornehmlich unternehmerischer Perspektive. Es liefert eindrückliche Beispiele, etwa die wenig bekannte Bedeutung der Containerleasing-Gesellschaften («Ein Dollar Miete am Tag», 115 f.), oder die Geschichte des deutschen Hafenunternehmers Kurt Eckelmann, der den entscheidenden europäischen Beitrag zur Entscheidung über die – vermeintlich – «amerikanischen» Containerstandardmasse lieferte. Wie im Falle des Buchs von Lindner erweist sich seine Stärke, die gute Lesbarkeit durch klare Gliederung und souveränen Stil, jedoch zugleich als Schwäche: Bei beiden ist es nahezu unmöglich, die beschriebenen Entwicklungen nicht als Erfolgs- und Heldengeschichte zu lesen. Sie eignen sich darum gut als unterhaltsame und informative Einführungen ins Thema; als Grundlage wissenschaftlicher Auseinandersetzung zum Beispiel über die Rolle der Containerisierung der Weltwirtschaftsverkehre für die sogenannte Globalisierung können sie kaum dienen. Zudem bleibt ein gewisser Nachgeschmack: Beide wählen die lokale (deutsche) Perspektive, um eine globale Geschichte zu erzählen. Es drängt sich der Verdacht auf, dass sie, sozusagen subkutan, an einer Deutschland-ist-Exportweltmeister- und Logistik-Grossmacht-Mythologie schmieden, die vielleicht zum nationalen Selbstbewusstsein, sicher aber nicht zum tieferen Verständnis der beschriebenen Prozesse beiträgt.

Ähnliches, wenn auch in abgeschwächter Form, gilt für die erste der hier besprochenen amerikanischen Publikationen, Arthur Donovans und Joseph Bonneys von dem Industrieverband Containerization & Intermodal Institute in Auftrag gegebene Festschrift *The Box That Changed The World.* Bonney arbeitet als Journalist, den grössten Teil der historiografischen Recherchen übernahm Donovan, ein renommierter Technik-, Wissenschafts- und vor allem Schifffahrtshistoriker, der von 1988 bis 2003 dem Humanities Department der Akademie der Handelsmarine in Kings Point, New York vorstand. Gemeinsam schreiben sie in dem opulent bebilderten Band ungeheuer dicht und ungeheuer viel über die Pioniere des Containertransportes und über die Hintergründe der Containerisierungsgeschichte. Auch hier bewirken Gliederung und Fokus der Darstellungen allerdings einen gewissen Hang zur rein affirmativen Feier des Geschehenen. Dennoch ist *The Box That*

*Changed The World* ein ernst zu nehmendes wissenschaftliches Werk.

In der Schifffahrtsgeschichte der letzten 60 Jahre wird man – allen systemischen Komplexitäten, weltgeschichtlichen Kontingenzen, strukturellen Wechselwirkungen und Netzwerkeffekten zum Trotz – immer wieder mit einer Person konfrontiert, um die man nicht herumzukommen scheint: Malcolm McLean, der ehemalige Lastwagenfahrer und Fuhrunternehmer, der von den 1950er- bis zu den 1980er-Jahren praktisch an jeder entscheidenden Situation in der Entwicklung der Containerisierung massgeblich beteiligt war und der deshalb, bei allem Betonen der Zufälligkeiten und Heterogenitäten einer zwischen vielen Ebenen, Akteuren und Aktanten ablaufenden Entwicklung, schlicht nicht übergangen werden kann. Bei der Gretchenfrage der (populären) Containerisierungsgeschichte, ob McLean nun als «Erfinder» des Containers gelten muss, weil die Containerpionierfahrt 1956 in seinem Auftrag erfolgte, oder nicht, legt sich das Buch fest: Das auf keinen Fall, betonen Donovan und Bonney, wenn er überhaupt etwas «erfunden» habe, dann das Containerschiff. Angesichts der viele Jahrhunderte alten Geschichte von Transportkisten, angesichts der Tatsache, dass es sowohl in den USA als auch in Europa bereits im 19. Jahrhundert, vor allem aber seit dem Ersten Weltkrieg eine ganze Reihe konzeptueller Vorläufer des standardisierten Transportcontainers gibt – die zu beschreiben und in Archivbildern zu zeigen ein weiteres Verdienst des Buches ist –, wäre die Rede von einer solchen Erfindung auch kaum seriös zu begründen.

Folgt man der systematischen Einteilung von Wiebe E. Bijker, dann gibt es drei wesentliche Arten und Weisen, Technikgeschichte zu erzählen: eine *materialistische,* die an eine relative Autonomie der Technikentwicklung glaubt; eine *kognitivistische,* die das Wissen und die Ideen in den Vordergrund stellt; und schliesslich ein *soziales* Modell, das die sozialen Praktiken, Anwendungsgebiete und -formen und die sich aus diesen Situationen ergebenden Probleme zum Ausgangspunkt seiner Erklärungsversuche nimmt. Das Gros zumindest der populären Darstellungen der Containergeschichte aus den letzten Jahren, die ‹die Box› als Akteur oder gar als ‹revolutionäres Subjekt› zum Ausgangspunkt nehmen, gehört zur ersten Gattung. Biografielastige Darstellungen wie die Lindners oder Donovan/Bonneys kann man eher der zweiten Kategorie zuordnen. Einer der wenigen, der (auch) die Benutzerperspektive der Betroffenen und Profiteure der durch die Containerisierung bewirkten Veränderungen einnimmt – von den Hafenarbeitern bis zu den Auftraggebern der Transporte – und damit versucht, dem sozialen Aspekten der soziotechnischen Entwicklung des Containersystems gerecht zu werden, ist der Wirtschaftsjournalist Marc Levinson. Sein gründlich recherchiertes und konzise argumentierendes Buch *The Box,* das im Unterschied zu den bislang Besprochenen in einem wissenschaftlichen Verlag erschienen ist (Princeton University Press), wird als wirtschafts- und globalisierungshistorische Auseinandersetzung wohl auf Jahre hinaus das Standardwerk zum Thema bleiben.

Neben den ausführlichen Passagen zur Geschichte der Standardisierung, zur Entwicklung der einzelnen technischen Elemente, zur Geschichte der Häfen, zu den Widerständen von Seiten der Politik und Gewerkschaften, dürfte es vielleicht der grösste Ertrag seines Buches sein zu zeigen, dass und welche zentrale Rolle die Containerisierung bei der Entwicklung dessen gespielt hat, was heute oft als logistische Revolution bezeichnet wird: *just-in-time-production,* die Mobilisierung der Lagerhaltung und der Wechsel von einer vorratshaltenden *push-* zu einer

nachfrageorientierten *pull-Ökonomie*, das Entstehen der sogenannten *supply chains*, die gesamte Produktions- und Distributionsvorgänge entlang der Transportketten (neu) organisieren; all diese fundamentalen Entwicklungen der letzten 15, 20 Jahre sind ohne Containertransportsystem nicht denkbar: "This precision performance would have been unattainable without containerization. So long as cargo was handled one item at a time, with long delays at the docks and complicated interchanges between trucks, trains, planes, and ships, freight transportation was too unpredictable for manufacturers to take the risk that supplies from faraway places would arrive right on time. They needed to hold large stocks of components to ensure that their production lines would keep moving. The container, combined with the computer, sharply reduced that risk, opening the way to globalization. Companies could make each component, and each retail product, at the cheapest location, taking wage rates, taxes, subsidies, energy costs, and import tariffs into account, along with considerations such as transit times and security. The cost of transportation is still a factor in the cost equation, but in many cases it is no longer a large one." (267)

Es waren die massiven Umwälzungen durch die Containerisierung – und das scheint der fast noch bemerkenswertere zweite, historisch früher liegende Aspekt dieser Entwicklung zu sein –, die ein Ende der teilweise viele Jahrzehnte alten Preisabsprachen zwischen den Schifffahrtsunternehmen erzwangen, neuen Anbietern und neuen Angeboten den Aufstieg ermöglichten und damit das Machtgefüge zwischen Transportanbietern und Transportnachfragern grundsätzlich verschieben halfen. Erst auf der Basis dieses neu strukturierten, differenzierten Transportmarkts konnte die «logistische Revolution» ihre volle Wirkung entfalten und sich etwa ein Geschäftsmodell wie das der Einzelhandelskette Walmart etablieren, das seine Profite fast ausschliesslich aus der Maximierung der Effizienz seiner logistischen Abläufe erzielt.

Damit schliesst sich der Bogen zu der am Anfang dieses Textes geäusserten Frage nach der Relevanz des alten Blicks von der See aus auf die heutigen weltwirtschaftlichen Bedingungen: Denn es scheint ebenfalls ein Effekt der Container zu sein, mit den billigen Zwischenprodukten auch die fragwürdigen Arbeitsbedingungen und niedrigen Löhne auf den *supply chains* zu verbreiten. Wenn die im Modus der logistischen Revolution stattfindende Globalisierung von Warenproduktions- und Distributionsvorgängen dazu führt, dass prekäre Arbeits- und Lebensbedingungen, wie sie für einige wohlhabende Jahrzehnte aus den reichen Nationen verschwunden zu sein schienen, in dieselben zurückkehren, so bleibt diese Thematik in den angesprochenen Büchern weitgehend ausgeklammert. Die beiden kalifornischen Soziologen Edna Bonacich und Jake B. Wilson haben es sich zur Aufgabe gemacht, diese Bedingungen präzise zu untersuchen und auf Missstände hinzuweisen (*Getting the Goods*, Ithaca 2008; siehe die nachfolgende Besprechung). Ihre Untersuchung unterscheidet sich von den anderen Büchern über die Containerisierung dadurch, dass sie nicht am Tor der belieferten Fabriken und Warenverteilzentren *(distribution centers)* Halt macht, sondern den Blick auf alle Bereiche der Transportvorgänge weitet. Von *logistics workers* zu sprechen heisst nämlich anzuerkennen, dass es auch auf der Ebene der Organisation der Arbeit eine strikte Trennung zwischen Transport, Produktion und Vertrieb nicht mehr gibt.

*Alexander Klose (Weimar)*