Herausgegriffen

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ independenta per logistichers = Organ indépendent pour les logisticiens**

Band (Jahr): **89 (2016)**

Heft 3

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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

ARMEE-LOGISTIK

88. Jahrgang. Erscheint 10-mal jährlich (monatlich, Doppelnummern 7/8 und 11/12).
ISSN 1423-7008.
Beglaubigte Auflage 3914 (WEMF 2015).

Offizielles Organ: Schweizerischer Fourierverband (SFV) / Schweizerische Offiziersgesellschaft der Logistik (SOLOG) / Verband Schweizerischer Militärküchenchefs (VSMK)

Jährlicher Abonnementspreis: Für Sektionsmitglieder im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für nicht dem Verband angeschlossene Angehörige der Armee und übrige Abonnenten Fr. 32.–, Einzelnummer Fr. 3.80. Postkonto 80-18 908-2

Verlag/Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband, Zeitungskommission, Präsident Four Stefan Walder, Aufdorfstrasse 193, 8708 Männedorf, Telefon Privat 079 346 76 70, Telefon Geschäft 044 258 40 10, Fax 044 258 40 30, E-Mail swalder@bluewin.ch

Redaktion: ARMEE-LOGISTIK, Four Christian Schelker, Kaserne, 5001 Aarau, E-Mail: redaktion@armee-logistik.ch

Chefredaktor:
Oberst Roland Haudenschild (rh)
Sektionsnachrichtenredaktor: Four Christian Schelker (cs)
Mitarbeiter: Hartmut Schauer (Deutschland/Amerika).
Oberst Heinrich Wirz (Bundeshaus / Mitglied EMPA);
Member of the European Military Press Association (EMPA).
Rédaction Suisse Romande (Correspondance:)
Michel WILD (mw), Huberstrasse 34, 3008 Berne, téléphone privé 031 371 59 84, mobile 079 328 25 36.

Redaktionsschluss:
Nr. 4 – 05.03.16, Nr. 4 – 05.04.2016,
Nr. 6 – 05.05.2016,
Grundsätzlich immer am 5. des Monats für die Ausgabe des kommenden Monats.

Adress- und Gradänderungen:
SFV und freie Abonnenten: Zentrale Mutationsstelle SFV, Postfach, 5036 Oberentfelden, Telefon 062 723 80 53, E-Mail: mut@fourier.ch
SOLOG-Mitglieder: Bei den jeweiligen Sektionsvorständen oder beim Zentralkassier (siehe Impressum SOLOG)
VSMK-Mitglieder: Verband Schweizerischer Militärküchenchefs, Zentrale Mutationsstelle VSMK, 8524 Uesslingen
E-Mail: mutationen.vsmk@bluewin.ch

Inserate: Anzeigenverwaltung Armee-Logistik, Four Christian Schelker, Kaserne, 5001 Aarau, Telefon Geschäft 044 258 40 10 (Hr. Walder), Fax 044 258 40 30, E-Mail: swalder@bluewin.ch,
Inseratenschluss: am 01. des Vormonats

Druck: Druckerei Triner AG, Schmiedgasse 7, 6431 Schwyz, Telefon 041 819 08 10, Fax 041 819 08 53

Satz: Druckerei Triner AG

Vertrieb/Beilagen: Schär Druckverarbeitung AG, Bernstrasse 281, 4852 Rothrist, Telefon 062 785 10 30, Fax 062 785 10 33

Der Nachdruck sämtlicher Artikel und Illustrationen – auch teilweise – ist nur mit Quellenangabe gestattet. Für den Verlust nicht einverlangter Beiträge kann die Redaktion keine Verantwortung übernehmen.

Die irgendwie geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruckten Anzeigen oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung in einen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte ist untersagt. Jeder Verstoss wird gerichtlich verfolgt.

Container

Als Container (lateinisch continere «zusammenhalten», «enthalten») werden meist Grossraumbehälter zur Lagerung und zum Transport von Gütern bezeichnet. Diese existieren in verschiedensten Grössen und sind in der Regel genormt und/oder standardisiert.

ISO-Container sind genormte Grossraumbehälter (Seefracht-Container, englisch freight containers) aus Stahl, die ein einfaches und schnelles Verladen, Befördern, Lagern und Entladen von Gütern ermöglichen. Die einschlägigen Normen (z.B. Masse, Halterungen, Stapelbarkeit) wurden koordiniert von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) beschlossen und sind in der ISO-Norm 668 festgelegt.

Bereits im 18. Jahrhundert wurden in England hölzerne Umverpackungskisten eingesetzt und im 19. Jahrhundert gab es dann in verschiedenen Ländern frühe Containerformen, die beim Frachttransport mit der Bahn genutzt wurden. Im 20. Jahrhundert findet man in Holland die Laadkist RTM 903 als Eisenbahncontainer und in den 1920er Jahren legte das Railway Clearing House (RCH) in Grossbritannien eine Art Norm für die Bahncontainer fest.

Als Urheber der Masse des ISO-Containers gilt der Amerikaner Malcom P. McLean, der 1956 zum ersten Mal Grossbehälter für den Transport auf Lkw und Schiffen einsetzte.
McLean gründete die Reederei Sea-Land Corporation und liess alte Öltanker so umbauen, dass an Deck zusätzlich Container geladen werden konnten. Die erste Fahrt führte die so umgebaute Ideal X am 26. April 1956 mit 58 Containern von Newark (New Jersey) nach Houston (Texas). Den Durchbruch hatte der Unternehmer McLean mit der Frachtversorgung des US-Militärs während des Vietnamkriegs.

1961 legte die Internationale Organisation für Normung (ISO) erstmals gültige Masse für die ISO-Container fest. Die Standardcontainer können in vier Gruppen unterteilt werden: Dry, Reefer, Open und Flat Rack Container. Die wichtigsten und gängigsten Standardcontainer sind folgende:
20-Fuss-Container, die sogenannten TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), mit Aussenmassen (Länge x Breite x Höhe) von 6,058 m × 2,438 m × 2,591 m. Das Leergewicht liegt bei 2300 kg, die Zuladung beträgt rund 21,7 Tonnen bei 33 m^3 Volumen.
40-Fuss-Container, die sogenannten FEU (Forty-foot Equivalent Unit), mit Aussenmassen (Länge x Breite × Höhe) von 12,192 m × 2,438 m × 2,591 m. Das Leergewicht liegt bei 3900 kg, die Zuladung beträgt 26,5 Tonnen bei 67,6 m^3 Volumen.

Dies sind Standardangaben. Bei der Beladung von Containern sollte jedoch beachtet werden, dass in vielen Ländern für den Strassentransport ein Maximalgewicht inklusive Fahrzeug gilt.
Für den Transport von ISO-Containern mit Seeschiffen ist ab Sommer 2016 eine Verpflichtung vorgesehen, das Gewicht der einzelnen Container vor der Verladung festzustellen (durch Wiegen) und festzuhalten (als Bestandteil der Schiffspapiere). Hintergrund ist das Internationale Übereinkommen zur Sicherheit auf See (SOLAS).

Container bestehen zum Grossteil aus Stahl (meist widerstandsfähiger COR-TEN-Stahl).
Der Preis für Seecontainer schwankt aufgrund der volatilen Stahlpreise und Dollarkurse; er bewegt sich in der Regel zwischen 1950 und 2300 US-Dollar. In letzter Zeit wurden diese Container hauptsächlich in China hergestellt, zuletzt fast 3 Mio. TEU jährlich. Die Folgen der Finanzkrise haben die Frachtmengen erheblich reduziert, sodass die Produktion fast zum Erliegen gekommen ist. Die Lebensdauer eines üblichen Stahlcontainers beträgt durchschnittlich 12 bis 13 Jahre.

Es gibt verschiedene Spezialversionen der Container, z.B. Kühlcontainer, Tankcontainer, Auto-Container, Wohncontainer etc.
Jeder Container besitzt eine eigene Nummer, bestehend aus vier Grossbuchstaben, dem sogenannten Präfix, die für den Eigentümer des Containers stehen und sechs Ziffern plus eine Kontrollziffer. Durch sie können Weg und Aufenthaltsort jedes einzelnen Containers auf seiner Reise verfolgt werden.

Vollcontainerschiffe werden nach ihrer Transportkapazität in Generationen eingeteilt. 2013 hatten die grössten Containerschiffe der Triple-E-Klasse eine Kapazität von rund 18 270 TEU. Der grösste und vollautomatisierte Containerhafen ist seit einigen Jahren Hamburg-Altenwerder.

Quelle: https://de.wikipedia.org > Container und ISO-Container

(rh)