

1  
2 Peter Dietrich Long Beach , an Bord der London Express, 6.Nov.2004

3  
4  
5 (Zur Person des Autors: Peter Dietrich. Jahrgang 1938. Dipl.Ing. Zwischen Schule im Osten  
6 und Studium im Westen zur See gefahren. Prokurist und Geschäftsführer im  
7 Industrieanlagenexport und in Beratungsunternehmen. Von 1985 bis 2003 Vorstand und  
8 Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA). Jetzt  
9 freischaffend.)

## 13 Containerreise 2004

14 Vor vier Wochen bin ich in Bremerhaven an Bord gekommen – mit Seefahrtbuch,  
15 seetauglich, ohne seemännische Aufgabe, neugierig. Das Schiff: Die „London  
16 Express“ der Hapag Lloyd Container Linie, Heimathafen Hamburg , deutsche Flagge  
17 - mit 294 m Länge, 32,30 m Breite und Stellplätzen für 4612 Standardboxen ein  
18 sogenanntes PANMAX-Schiff, das ob seiner Grösse die Schleusen im Panamakanal  
19 gerade noch passieren kann.

20 Die London Express verbindet mit 13 anderen, baugleichen oder ähnlichen HL-  
21 Schiffen im sogenannten PAX-Dienst von Hapag Lloyd und deren Partnern in der  
22 Grand Alliance (der weltgrössten Schifffahrtsallianz) Häfen am europäischen  
23 Nordkontinent, an der amerikanischen Ost- und Westküste und in Fernost in China  
24 und Japan.

25 Die Rundreise dauert laut Fahrplan insgesamt 91 Tage („weather permitting“ - bei  
26 Herbststürmen auf dem Nordatlantik oder im Nordpazifik oder Hurrikanen in der  
27 Karibik keineswegs selbstverständlich! ) mit 26 Hafenanläufen, 2 Nordatlantik- und  
28 2 Pazifiküberquerungen, 2 Panamapassagen und und einer Reisedecke von 31000

29 Seemeilen - das sind fast eineinhalb Erdumrundungen auf einem Grosskreis oder  
30 57500 km (eine Seemeile hat 1852 m, was sich leicht merken lässt - wenn man nur  
31 zum Revolutionsjahr 1848 die 4 Eisheiligen zu addieren weiss!).

32

33 91 Reisetage macht 2184 Stunden. Davon wird die London Express 397 Stunden in  
34 Häfen liegen, das sind 18 Prozent – oder weniger, wenn sich die Seezeit  
35 wetterbedingt oder durch Wartezeiten vor verstopften oder langsam arbeitenden  
36 Häfen verlängert. Danach sieht es aus – zur Zeit liegen wir in Kalifornien auf der  
37 Reede von Los Angeles/Long Beach und warten in Gesellschaft von zwanzig  
38 weiteren grossen Containerschiffen auf einen freien Liegeplatz.

39 Pro Hafen bleibt auf diesem Törn eine durchschnittliche Liegezeit von 15 Stunden -  
40 ein üblicher Schnitt in der Containerfahrt. Diese 15 Stunden sind für viele der Männer  
41 an Bord Zeit intensiver Arbeit, häufig nächtens und in Häfen, die bei zunehmender  
42 Schiffsgrosse immer weiter von den Hafenstädten und dem Leben dort entfernt sind  
43 - und, neuerdings, auch Tage oder Nächte zeitraubender Wachsamkeit im Rahmen  
44 neuer Vorschriften zu Terrorbekämpfung. Abenteuer an Land gehören damit  
45 weitgehend der Vergangenheit an. In der guten alten Kisten-und-Kasten-  
46 Stückgutfahrt lagen die Schiffe noch zu 40 bis 50 Prozent ihrer Reisezeit in den  
47 Häfen. Ich erinnere mich gut an ausgedehnte und ereignisreiche Landgänge  
48 damals! Aber heute findet das Leben 3 Monate lang an Bord statt – oder überhaupt  
49 nicht!

50 Damit wird deutlich, wieviel wichtiger die Gestaltung des Bordlebens für die Seeleute  
51 und deren Lebensqualität insgesamt geworden ist – was auch angesichts der  
52 grosszügigen Hapag-Lloyd-Regelung gültig bleibt, derzufolge ein deutscher  
53 Seemann pro Reisetag einen freien Tag bekommt (was praktisch bedeutet, dass er  
54 nach jeder Rundreise eine Reise aussetzen kann!). Wenn die Seeleute ihre  
55 Lebenszeit an Bord

56 nicht als minderwertig betrachten, sie gar a fond perdu abschreiben oder wiederholt  
57 nur auf den nächsten „Urlaub“ hinleben wollen oder sollen, dann muss es ihnen  
58 gelingen, unterschiedliche Lebenswelten unter einen Hut zu bringen, zu  
59 harmonisieren, zu integrieren. Keine leichte Aufgabe! Sie erfordert wohl durchdachte  
60 biografische Strategien, die Bewusstmachung und Wahrnehmung von Chancen, die  
61 nur der besondere Lebensrhythmus des Seemannes eröffnet und die den an Land  
62 Arbeitenden normalerweise verschlossen sind, und überdies den bewussten Verzicht

63 auf Möglichkeiten, die eine ununterbrochene Anwesenheit „zu Hause“  
64 voraussetzen.

65 Vor diesem Hintergrund ist die Lebensleistung vieler Seeleute, die ich jetzt  
66 kennenlerne, bewundernswert.

67 Dass die Seeleute bei der Gestaltung ihres Lebens an Bord als integrale Teil ihres  
68 Daseins insgesamt Hilfe brauchen und verdienen, wissen unsere Reeder. Solche  
69 Hilfestellung macht den Beruf attraktiver, motiviert, ist Nachwuchsförderung. Es wäre  
70 geradezu tragisch, wenn einerseits deutsche Eigner über die weltweit grösste  
71 grösste Containertonnage verfügen – dank Tonnagesteuer und anderer  
72 Massnahmen des Bundes zunehmend auch wieder unter deutscher Flagge -  
73 andererseits aber deutsche Seefahrer in der Wachstumsbranche Containerfahrt  
74 keine Chance mehr sähen!

75

76 Die 21-köpfige Mannschaft an Bord der London Express: Kapitän Raddy, Chief  
77 (Chefingenieur) Wachulka und Chiefmate (1.Steuermann) Rüdiger und 2.Ingenieur  
78 Knapp sind die deutschen Offiziere an Bord. Der 2. und der 3.Steuermann sind  
79 Philippinos. Der Bootsmann und die übrigen Unteroffiziere (bis auf den deutschen  
80 Schiffsmechaniker Burghardt) sowie die Mannschaft sind allesamt von einem  
81 fernöstlichen Crewing Agent sorgfältig ausgesuchte Philippinos, die auf Basis  
82 neunmonatiger Kontrakte für Hapag Lloyd fahren, bei Bewährung meist  
83 wiederkommen nach vier Monaten Pause in der Heimat, dann als selbstbewusste  
84 Hapag-Lloyd-Mitarbeiter weiterfahren. Sie verdienen überraschend viel Geld – für  
85 ihre heimischen Verhältnisse allemal. Fast alle haben grosse Ziele – Haus bauen,  
86 den Kindern eine gute Ausbildung finanzieren, eigene Werkstatt aufbauen, eigenes  
87 Taxi kaufen und fahren oder fahren lassen, und anderes mehr. Solche Ziele  
88 motivieren und disziplinieren.

89 Ein deutscher Seemann allerdings könnte mit dem Einkommen der Philippinos nicht  
90 auskommen! Das ist es!

91

92 Die Freundlichkeit und Leichtigkeit des Umganges miteinander an Bord bei  
93 gegenseitigem Respekt und Wahrung angemessener Distanz und auch Fürsorge  
94 seitens der Schiffsführung - erfahrungsgemäss keine Selbstverständlichkeit - macht  
95 das Leben angenehm für alle ( und wird mir den Abschied schwer machen).

96 Dass die kulturellen Interessen und das Freizeitverhalten der Männer an Bord  
97 auseinander fallen, daran kann gutwilliges Bemühen freilich wenig ändern. Es gibt  
98 auf Schiffen mit unvermeidlich hierarchischer (Männer)gesellschaft ein Oben und  
99 Unten und unterschiedliche Lebensvorstellungen. Es gibt nicht einmal eine  
100 gemeinsame Sprache im ganz direkten Sinne – BSE, bad simple English, die lingua  
101 franca dieser Welt, reicht auch hier nicht! Und vier oder fünf Landsleute an Bord sind  
102 für viele Gemeinsamkeiten einfach zu wenig – wenn es wenigstens doppelt so viele  
103 sein könnten!

104 Vielleicht wäre dann ein attraktiveres Bordleben – siehe oben! – leichter, und die  
105 Gewinnung von deutschem seemännischem Nachwuchs ebenso – meint der  
106 vielleicht naive Beobachter.

107

108 Die bisherige Reise?. Die Containerfahrt boomt weltweit – und viele Häfen kämpfen  
109 mit unerwartetem Umschlagswachstum. Auch Rotterdam. Ankern auf Reede. Die  
110 Szenerie der grossen Umschlagsanlagen an der Maasvflakte mit Supertankern,  
111 Superbulkern und den grossen Containerschiffen, des grössten Seehafens der Welt,  
112 beeindruckt auch den coolsten Fachmann – die Hafenromantik ist wie die der See  
113 zwar eine andere geworden, aber nicht minder faszinierend!

114 In Le Havre bauen die Franzosen eine gewaltigen neuen Hafen für sehr tiefgehende  
115 Containerschiffe – ein neuer Mitspieler unter den Grossen am Nordkontinent wird  
116 spätestens 2006 seine Ansprüche als Tiefwasserhafen anmelden! Vor uns räumt ein  
117 Hamburg Süd – Schiff den Liegeplatz, an den wir gehen. Die Zeit reicht für einen  
118 Landgang. Letzter Hafen am Kontinent.

119 In Sichtweite passiern wir in der Baie de Seine vor Cherbourg die Omaha Beach,  
120 Landeplatz der Alliierten im 2.Weltkrieg. Auf See dann der Abend mit feinstem  
121 französischen Käse und einem sehr guten Bordeaux. Abschied vom alten Europa!

122 Gutes Wetter auf dem Nordatlantik erlaubt Kurs auf dem Grosskreis von Bishop  
123 Rock bis Cape Race in Neufundland.

124 In Halifax im Maritime Museum Ausstellung über die Zusammenstellung der alliierten  
125 Konvois nach Europa in der dortigen Bucht während des 2.Weltkrieges. Und über die  
126 Explosion eines Munitionsschiffes, die während des Ersten Weltkrieges die ganze  
127 Stadt verwüstet hat. Auf dem alten Friedhof viele Gäber meist anonymen Titanic-  
128 Opfer. Pier 21 ist ein kleines Ellis Island – 1.1 Million Einwanderer aus Europa sind  
129 hier angekommen, 500.000 kanadische Soldaten an die Fronten in Europa

130 eingeschifft worden (bei damals 10 Millionen Einwohnern Kanadas!). Abends vor  
131 dem Auslaufen reicht die Zeit , um mit den deutschen Offizieren an Land frische  
132 Hummern zu verspeisen.

133

134 Nach New York starke achterliche Dünung, rollen bis zu 12 Grad nach beiden Seiten.  
135 Im Morgenlicht unter der Verezzano Brücke. Manhattan ohne die Türme. Am  
136 Nachmittag fassungslos vor dem grossen Loch, obwohl schon hundertmal im  
137 Fernsehen betrachtet – Erinnerung an die Freunde in der Port Authority, die dort in  
138 ihren Büros waren. Buchhandlung Barnes & Noble – wie immer. Endlich deutsche  
139 Zeitungen und die NY Times!

140 Bemerkenswert – die Sicherheitsmassnahmen, mancherorts in Europa geradezu mit  
141 Leidenschaft gehandhabt, scheinen diesseits des Atlantiks sehr viel  
142 lockerer praktiziert zu werden. Keine separaten Drehtüren für Seeleute !

143 Cheasepeake Bay. Gewaltige Bulker auf Reede warten auf Exportkohle von  
144 Hampton Roads nach China. Flussaufwärts vorbei an einer unglaublichen Armada  
145 von Kriegsschiffen aller Art – graue Monster vom U-Boot bis zu Schlachtschiffen und  
146 Flugzeugträgern. Es läuft einem ein Schauer über den Rücken! Norfolk ist der US-  
147 Kriegshafen am Atlantik. Kein Landgang.

148 Savannah River – die schönste Revierfahrt unserer Reise an der US-Ostküste,  
149 stellenweise recht eng. Ein sehr grosser LNG-Tanker liegt auf halbem Wege an einer  
150 Pier. Er wird aus Sicherheitsgründen von einem Schlepper an den Anleger gedrückt,  
151 wir werden von zwei Schleppern abgehalten während der Vorbeifahrt, um Sog und  
152 selbst für den Fall unerwarteter Manövrierunfähigkeit eine Kollision auszuschliessen.  
153 Eine Gastankerexplosion wäre eine unvorstellbare Katastrophe. (Auf der Elbe ist  
154 eine solche Begegnung ausgeschlossen!)

155 Reizvolle Vorbeifahrt an der Waterfront der alten Innenstadt von Savannah.  
156 Südstaatenatmosphäre, wunderschöne alte Stadt ohne Hochhäuser mit schöner  
157 Bausubstanz, grosszügigen Plätzen und Avenues mit vielen Magnolien und  
158 amerikanischen oak trees. Keine Hektik. „Largest historic city in the US“ meint die  
159 Taxifahrerin! Nach uns läuft die Düsseldorf Express ein, macht neben uns fest – ein  
160 Schwesterschiff auf Heimreise. Gegenseitige Besuche und Hilfe mit Ersatzteilen.

161

162 Der Atlantik hat inzwischen eine Wassertemperatur von fast 30 Grad. Wir sind im  
163 Golfstrom, der Europa wärmt, fahren gegen ihn. Keine kalten Duschen mehr!

164 Passieren die Bahamas, dann Kuba (Guantanamo fast in Sicht – wird der Mann  
165 wiedergewählt? Abendliches Gesprächsthema zum wiederholten Male!), Haiti in  
166 Sicht - auch ein failed state!

167 Auf dem Weg zum Panamakanal abends zu Chiefmate's Geburtstag Grillfest auf der  
168 Back (an Deck ganz vorn - dort hört man die Maschine nicht, nur ein ganz leises  
169 Rauschen der See, hinter einer hohen Verschanzung und vor den Ankerwinden viel  
170 Platz für lange Tische). Es gibt vorzügliche amerikanische Steaks, Meeresfrüchte,  
171 frischen Salat. Mehrere der Philippinos spielen Gitarre, alle singen bis spät in den  
172 Abend.

173 Angenehme Stimmen, gute Stimmung, kein Lärm!

174 Manzanillo International Terminal am Nordeingang des Panamakanales: Löschen  
175 und Laden, zulässiger Tiefgang für den Kanal 12,04 m max genauestens zu  
176 beachten. Erster Landgang eines Teiles der Philippinos mindestens seit Europa. In  
177 Manzanillo scheint was los zu sein!

178 Am nächsten Morgen in den Kanal – dessen Kapazität beläuft sich auf rund 40  
179 Schiffe pro Tag. Panmax-Schiffe wie das unsere dürfen nur bei Tageslicht die drei  
180 Schleusen mit zusammen 6 Kammern passieren. Die grossen Schiffe füllen die  
181 Schleusenammern fast vollständig aus, werden zusätzlich zum eigenen Antrieb von  
182 Lokomotiven an Land bewegt und gehalten. Drei Lotsen kommen an Bord und zwei  
183 Kanalcrews von insgesamt 24 Mann. Beschäftigungsprogramm und Einnahmequelle  
184 für ein sehr armes Land! Der 1914 fertiggestellte und vom US-Militär geplante Kanal  
185 führt im längeren nördlichen Teil durch das natürliche Gewässer des Flusse Chagres  
186 in einer Urwaldlandschaft mit einem jetzt regulierten und komplizierten  
187 hydrologischen Regime. Nur der südliche Teil ist in die Landschaft gegrabener und  
188 gesprengter Kanal. An der Verbreiterung und Vertiefung des Kanales wird angeblich  
189 so gearbeitet, dass eines Tages nur noch über den Neubau eines „neuen Satzes  
190 Schleusen“ zu entscheiden ist, wenn die Durchfahrt der noch grösseren Post-  
191 Panmax-Schiffe möglich werden soll.

192 (Die in Peru von den Spaniern geraubten Gold- und Silberschätze der Inkas und  
193 anderer Völker an der Westküste Südamerikas sind bereits vor dem Kanalbau auf  
194 dem Rücken von Maultieren und in kleinen Booten über den Isthmus gekommen. Am  
195 karibischen Ufer lagen dann Edelmänner wie Sir Francis Drake und später der  
196 geadelte Verbrecher Sir Henry Morgan auf der Lauer, aber auch die Holländer und  
197 andere!

198 Zur Zeit des kalifornischen Goldrausches wurde Mitte des 19. Jahrhunderts die  
199 Eisenbahn von Balboa nach Colon, den jetzigen Häfen an den Einfahrten in den  
200 Kanal, gebaut, die – in den letzten Jahren modernisiert – heute erhebliche  
201 Containermengen transportiert und damit den Kanal von kleineren Zubringerschiffen  
202 entlastet. Unter jeder Schwelle liegt ein Toter asiatischer Bauarbeiter, heisst es –  
203 zugrundegegangen an tropischem Fieber im feuchtheissen Dschungel!)

204 Bei der Ausfahrt aus dem Kanal, vorbei am Hafen Balboa und unter einer grossen  
205 Brücke hindurch, über die die Panamericana führt, wird backbords hinter einem  
206 kilometerlangen und palmengesäumten Causeway die Skyline von Panama City  
207 sichtbar – wie ein optische Täuschung. Von hier aus sieht Panama reich und mächtig  
208 aus!

209 Bis zur gemeinsamen Reede von Los Angeles und Long Beach ruhige Seetage bei  
210 langer Dünung aus Nordnordwest – „über dem Nordpazifik brennt der Himmel“ meint  
211 der Kapitän. Noch dreimal die Uhr zurückgestellt. Die ersten Wale vor Baja California  
212 beobachtet. Die paaren sich hier und kalben im Winter in den sehr salzhaltigen  
213 Buchten vor der Küste. Im Frühjahr treten sie die 5000 Seemeilen lange Rückreise  
214 in arktische Gewässer an.

215 Allmählich wieder in kühleres Wasser und frischere Luft gekommen. Wieder lange  
216 abendliche Gespräche, Lachsräuchern (Souvenirs aus Halifax!), ein paar DVDs  
217 angeschaut, nochmals alle zusammen auf der Back gegessen mit Blick auf die  
218 Lichterketten von LA und Longbeach. Die Warterei gefährdet den Fahrplan, wirkt  
219 trotz scheinbarer Ruhe entnervend.

220 Das Freifall-Rettungsboot geht ins Wasser und wird überprüft. Rostklopfen und  
221 Malen ist angesagt – das wie in alten Zeiten.

222 Sonntag, nach wie vor auf Reede. Die Philippinos angeln körbewise Fische und  
223 bereiten auf dem Achterschiff Saucen, Salate und den Grill für den Abend vor! Was  
224 überbleibt reicht bis Yokohama!

225

226 Die abendlichen Themen auf See?

227 An Bord gibt es unter anderem die vor einiger Zeit vom MDR-Fernsehen  
228 ausgestrahlte neunteilige Reihe „Zur See“ – ein Produkt des DDR-Fernsehens aus  
229 den siebziger Jahren, gedreht auf Schiffen der Rostocker DSR. Seefahrt als  
230 scheinbar unpolitische Idylle in einer guten sozialistischen Welt! Drei unserer

231 Offiziere an Bord haben bei der DSR Seefahrt gelernt. Sie können jetzt zu den  
232 Filmen das sagen, was damals nicht gesagt werden durfte!

233 Einer der Streifen, „Der Ladungsbrand“, handelt - tatsächlich ganz unpolitisch – von  
234 Feuer in einer Luke und löst ein langes Gespräch über Erfahrungen mit Feuer auf  
235 Schiffen aus (für den nächsten Morgen war eine Übung zur Brandbekämpfung  
236 angesagt!) Trotz sehr unterschiedlicher Leben – geteilt wird eine gemeinsame  
237 Erfahrung und die nostalgische Erinnerung an eine versunkene Zeit der Seefahrt, an  
238 eine handwerkliche Seemannschaft, die weitgehend anderen Erfordernissen  
239 weichen musste.

240 Wir haben auch „Das Boot“ gesehen, gesamtdeutsches Heldenelend. Haben über  
241 unsere in den Jahren der Teilung erzwungen unterschiedlichen Biografien geredet –  
242 mit aufrichtiger Neugier, also einer guten Grundlage. Und über die amerikanischen  
243 Präsidentschaftswahlen!

244

245 Und die Containerfahrt!

246 Wert unseres Schiffes plus Wert der Ladung liegen wohl - je nachdem, was gerade  
247 gefahren wird - irgendwo zwischen 150 und 250 Millionen Euro.

248 Bisher gab es noch keinen Totalverlust eines grossen Containerschiffes mit voller  
249 Ladung, wohl aber viele schwere Sturm- und andere Schäden. Das Ausmass der  
250 Verantwortung der Schiffsführung ist so gross wie eh und je. Es geht immer noch  
251 primär um die Sicherheit von Schiff und Ladung und den wirtschaftlichen Erfolg der  
252 Reise. Der wird nach wie vor durch die Schiffsführung unter anderem über  
253 gefahrene Kurse, angepasste Geschwindigkeiten und damit geringeren  
254 Brennstoffverbrauch und vermiedene Schäden an Schiff und Ladung beeinflusst.

255 Aber die Umstände haben sich total verändert: Immer grössere Schiffe – die  
256 „London Express“ hat die Länge von fast drei Fussballfeldern! Deutlich geringere  
257 Besatzungsstärken, hier und heute 21 Mann. Weitgehender Verlust der Beziehung  
258 zur Ladung - das Wissen über den Inhalt der Container ist reduziert auf die Kenntnis  
259 der Gefahrgutklassen. Die Staupläne werden an Land gemacht, die Nautiker an Bord  
260 können nur noch in engen Grenzen in die tatsächliche Stauung der Ladung  
261 eingreifen.

262 Die technischen Systeme an Bord werden immer komplexer, dabei aber auch immer  
263 besser - sie leisten mehr, geben mehr laufende Informationen, entlasten den  
264 Einzelnen bei speziellen Aufgaben – dafür muss der dann ein immer breiteres



265 | Spektrum an zusätzlichen Arbeiten übernehmen. Die Bandbreite der Aufgaben hat  
266 | sich erheblich vergrößert, die Halbwertszeit erforderlicher Kenntnisse und  
267 | Fähigkeiten verringert. Alte seemännische Erfahrungen und manch handwerkliche  
268 | Fähigkeit sind abgewertet. Ein breites Grundlagenwissen ist und bleibt deshalb die  
269 | beste Basis für lebenslanges berufliches Lernen und dauerhaften Erfolg - auf See  
270 | wie an Land.

271 |  
272 | Gibt es eine Seeverkehrswirtschaft nach dem Container? Alle Systeme sind bisher  
273 | irgendwann durch bessere abgelöst worden. Das wird eines Tages auch für den  
274 | Container gelten. Bisher gibt es dafür jedoch keinerlei Anhaltspunkte, nicht einmal  
275 | Vermutungen.

276 | Fest steht: Der Container ist nicht in erster Linie ein neue, wiederverwendbare  
277 | seefeste Verpackung, sondern Kernstück eines neuen Gesamtsystems für  
278 | interkontinentalen und intermodalen Transport. Er ist ein Stück Schiff an Land  
279 | gesetzt, dort meist sehr weit entfernt von Küsten oder Seehäfen gestaut und  
280 | entladen (was früher einmal die Hauptarbeit im Hafen war!), im Hafen jederzeit  
281 | massenhaft neu formiert zu Schiffsladungen. Es gibt Tanker und Tankcontainer,  
282 | Kühlschiffe und Kühlcontainer, Stückgutschiffe und Stückgutcontainer, Product  
283 | Carriers und Spezialcontainer, Massengutschiffe und Massengutcontainer. Der  
284 | grösste Teil der Wertschöpfung im Containerverkehr findet übrigens an Land statt,  
285 | nicht im Transport über See.

286 | Die heutige Globalisierung ist nur möglich durch die weltweite, dramatische  
287 | Verringerung ökonomischer Distanzen durch eine drastische Senkung der Kosten  
288 | des Transportes materieller wie immaterieller Güter, also den Transport von Waren  
289 | einerseits und Nachrichten, Wissen, Software andererseits.

290 | Das Containersystem leistet dies für den Warentransport. Ein Flasche Wein oder  
291 | Mineralwasser kommt für wenige Cent von Australien nach Europa. Ein Container  
292 | von Hamburg nach Hongkong muss nicht mehr kosten als von Hamburg nach  
293 | München.

294 | Die Digitalisierung hat den Transport immaterieller Güter fast entfernungsunabhängig  
295 | gemacht. Wer geschickt ist, telefoniert interkontinental zu bisherigen  
296 | Ortsgesprächstarifen. Oder er kann seine Buchhaltung in Indien und seine Software  
297 | in Russland machen lassen.

298 |

299 | Der Stau vor Los Angeles und Long Beach nimmt zu. Inzwischen sind weitere  
300 | Containerschiffe vor Anker gegangen.

301 | Nichts ist perfekt! Es gibt noch etwas zu tun in dieser schönen Containerwelt !

302

303 | (Ende)

304

305