



DEUTSCH  
PORTUGIESISCHER  
JOURNALISMUS-PREIS  
PRÉMIO DE JORNALISMO  
LUSO-ALEMÃO

## 3. Preis

**Ricardo J. Rodrigues**

**Eine schwierige Kiste**

**Expresso**

Übersetzung: Niki Graça

## Eine schwierige Kiste

Ricardo J. Rodrigues

Leere Regale und aufgebrauchte Bestände, Weihnachten in Gefahr und im neuen Jahr allgemeine Preissteigerungen. Der Welthandel leidet unter einer Versorgungskrise und es gibt kaum einen besseren Ort als Hamburg, um zu verstehen, wie das unser Leben verändern kann. Eine Geschichte über Container und wie diese das Wirtschaftsschach des Planeten derzeit neu definieren.

In der Mönckebergstraße, der wichtigsten Einkaufsstraße Hamburgs, hat Weihnachten im Oktober begonnen. Seitdem sind die Schaufenster mit den passenden Dekorationen geschmückt, und auch die Cafés haben schon früher begonnen, Glühwein zu servieren, der sonst nur auf den Weihnachtsmärkten ausgeschenkt wird. Die Mode-, Technik- und Spielzeuggläden schaffen es nicht, alle Kunden auf einmal einzulassen, und so bilden sich an den Eingangstüren lange Schlangen – manchmal muss man eine Stunde warten, um eintreten zu können. „Wenn man an diesen Tagen ins Zentrum geht, sieht es aus, als ob es sich um ein Wochenende im Dezember handelt“, sagt Norbert Hackbusch, Abgeordneter der *Linken* und eine der in der Stadt geschätzten Persönlichkeiten, wenn es um die Hafenverwaltung geht. Er ist Vorsitzender des parlamentarischen Arbeitskreises für die Probleme, die heute den größten deutschen Hafen heimsuchen.

„Schon seit einigen Monaten sagen verschiedene Regierungsmitglieder den Menschen, sie sollten früher damit beginnen Geschenke einzukaufen“, erklärt er. „Und sie haben vollkommen Recht. Wir haben eine massive Versorgungskrise im Hafen. Die Hälfte der Produkte wird bis zum Fest nicht in den Regalen landen. Wenn das in Hamburg geschieht, der Stadt mit dem drittgrößten Hafen Europas, sind die Aussichten für den restlichen Kontinent noch schlechter. Die Versorgungskrise ist schrecklich, sie ist global, und sie wird uns alle treffen.“

Der *Spiegel*, eines der wichtigsten Nachrichtenmagazine Deutschlands mit Sitz in Hamburg, hat vor einigen Tagen eine Aufstellung der Geschenke gemacht, die mit großer Sicherheit in diesem Jahr nicht angeboten werden können. Die Playstation 5 und die Xbox Series X sind fast überall ausverkauft. Mobilgeräte der neuesten Generation wie das iPhone 13 werden bis zum Jahresende kaum in Europa ankommen. Bei Spielzeug mit Plastik- und Holzanteil, Fahrrädern und Skiausrüstung gibt es Lieferausfälle. Haushaltsgeräte im Allgemeinen, insbesondere aber Waschmaschinen und Trockner, Holzmöbel und Bekleidung vervollständigen die Liste. „Wer das Glück hat, diese Artikel zu finden“, ist in der Zeitschrift zu lesen, „sieht sich mit Preisaufschlägen von 10 bis 15 Prozent im Vergleich zu vor zwei oder drei Monaten konfrontiert.“

Was ist diesen Produkten gemeinsam? „Sie erreichen Hamburg in Containern, aber zurzeit gibt es einfach nicht genug Container, um sie zu befördern“, sagt Hackbusch. „Das führt zu zwei Problemen: zu Verspätungen natürlich, aber auch zu einem allgemeinen Preisanstieg.“ Die Zahlen sprechen für sich: Laut dem World Container Index, der

wöchentlich die Preise für den Container-Transport zur See erfasst, ist die Beförderung einer Einheit von 12 Metern zwischen Asien und Europa von durchschnittlich 1.750 Euro im März 2020 auf 8.000 Euro im November 2021 angestiegen. Die Zeitschrift *The Economist* beschrieb in einem Artikel im September das, was sich im Hafensektor abspielt, als „ausgemachten Sturm“ und warnte vor einer globalen Krise mit allgemeinen Preissteigerungen für 2022. Von Nahrungsmitteln bis zu Bekleidung, von Technik bis zu Transportmitteln.

Anfang Oktober beschloss der Automobilriese Opel, seine Fabrik in Eisenach auf unbestimmte Zeit zu schließen. Es handelt sich um eine der wichtigsten Produktionseinheiten des Unternehmens in Deutschland. Hier wurde jahrzehntelang der Corsa hergestellt, aktuell ist es der Grandland X. Der Grund für die Schließung: Es gibt keine elektronischen *Chips* für den Navigationsbereich, weil es an Containern fehlt, die diese aus China oder Südkorea herbringen. Das ist ein Zeichen für die Veränderung. „Doch bei all dem gibt es etwas, das recht auffällig ist“, äußert Hackbusch in seinem Hamburger Büro. „Die Container gibt es noch nicht lange, ihre Geschichte in der weltweiten Seefahrt zählt kaum mehr als fünfzig Jahre. Sie waren das große Globalisierungstool, von dem über Jahrzehnte vor allem die westlichen Länder profitierten. Jetzt dreht sich das Spiel, die asiatischen Länder sind nun im Vorteil – doch der Container ist weiterhin der große Protagonist der Rache.“

## **MÖWEN AN LAND**

Als der unter der Flagge von Hong Kong fahrende 200 Meter lange Frachter „Chipolbrok Sun“ endlich die Order erhielt, in die Elbe einzufahren, hatte er fünf Tage lang in der Nordsee gelegen und auf die Genehmigung gewartet, seine Fracht im Hamburger Hafen zu entladen. Monate zuvor war er mit 22 Tonnen Fracht auf Deck von China losgefahren. „Im Wesentlichen sind Rohstoffe wie Eisen, Holz und Lithium gekommen“, sagt Malte Schlösser, Vorarbeiter im Lagerbereich des größten deutschen Hafens, während er das Frachtverzeichnis studiert. „Es gibt auch viele Container voller Computer, aber in der Mehrzahl sind es industrielle Einzelteile. Oh, hier haben wir, 2,7 Tonnen, die für Portugal bestimmt sind, es sind die Bestandteile einer Textilmaschine für eine Fabrik in Aveiro.“

Diese Teile sind zwar bereits entladen und bereit für den Weitertransport, aber sie werden nur schwerlich vor Anfang des nächsten Jahres auf der Iberischen Halbinsel ankommen. „Sie kamen einzeln, nicht in Containern, daher ist es viel komplizierter, sie von hier wegzubringen“, erklärt Schlösser. Wären sie in einer Metallkiste verpackt, könnten sie Hamburg über die Straße oder die Schiene verlassen und wären in drei Tagen am Ziel.

„Es gibt zu wenig Container, deshalb legen immer mehr Schiffe an, deren Fracht zur Hälfte aus losen Gütern besteht. Da dauert das Entladen länger, was zu Überlastungen im Zielhafen führt. Und der Weitertransport danach ist auch komplizierter“, sagt Schlösser, stemmt die Hände in die Hüften und schaut umher. „Sehen Sie alle diese geparkten Waren hier? Seit Monaten geht das so. Wir sind kein Hafen mehr, sondern verwandeln uns in ein riesiges Lager.“

Francisco Freitas stammt aus Guimarães, ist 40 Jahre alt und seit 13 Jahren als Arbeiter im Hamburger Hafen tätig. In der Stadt lebt die größte portugiesische Gemeinde Deutschlands mit ungefähr zehntausend Mitgliedern. Die erste große Emigrationswelle war 1964, als die beiden Länder ein Abkommen unterzeichneten, das die Anstellung von Arbeitern aus Südeuropa ermöglichte – der Großteil von ihnen fand in den Hafeneinrichtungen Arbeit. „Die Älteren sprechen immer noch von der Zeit, als es noch keine Container gab und alles mit Muskelkraft entladen werden musste“, erzählt er. „Jetzt habe ich manchmal das Gefühl, dass sich die Geschichte wiederholt.“

Er zeigt auf einen Haufen von Bronzeplatten. „Unter normalen Umständen kämen sie in Containern, aber da es nur wenige sind, kommen einzelne Platten an, und wir haben eine Wahnsinnsarbeit damit, die einzelnen Stücke zu schleppen“, sagt er. „Kaffee wird seit eineinhalb Jahren wieder in 60 Kilo-Säcken transportiert, die wir auf dem Rücken entladen müssen. Vor einigen Wochen habe ich mir den Rücken verrenkt, und deshalb darf ich mich jetzt einige Wochen lang nicht anstrengen.“ Er räuspert sich, bevor er in Lachen ausbricht. „Anscheinend werden jetzt alle von irgendeinem Leiden geplagt. Dass Hafearbeit inzwischen leicht sein soll, weil alles von Maschinen erledigt wird, ist totaler Quatsch.“

Freitas kann sich einen witzigen Ton leisten, aber Andreas Glück, der die Entladungsarbeiten am Terminal 6 leitet, sorgt sich um seine Männer. Seit 40 Jahren arbeitet er bei C. Steinweg, einem riesigen multinationalen Unternehmen für Hafenlogistik. Seine Mannschaft ist auf das Laden und Entladen von Material spezialisiert, das nicht in Container passt. Seit Beginn der Pandemie ist die Arbeit nach seinen eigenen Worten zu „einem Albtraum“ geworden.

„Derzeit machen die Männer nach ihrer offiziellen Acht-Stunden-Schicht immer noch eine weitere Schicht von vier Stunden. Das Unternehmen hätte gerne, dass sie noch mehr arbeiten, doch die deutschen Gesetze gestatten das nicht“, sagt Glück. „Die Sicherheitsrisiken sind größer, wenn die Arbeitskräfte ständig bis an ihre Grenze gehen müssen“, erklärt er. „Immer mehr Ladung kommt nicht in Containern an, und wir sind nicht genug, um uns um alles zu kümmern. Das Problem ist, dass die Ausbildung von neuen Kräften für diesen Bereich Jahre dauert, und dafür haben wir keine Zeit.“

Die Beförderung eines Containers von 12 Metern zwischen Asien und Europa ist von 1.750 Euro im März 2020 auf 8.000 Euro im November 2021 angestiegen. Im nächsten Jahr kann es zu allgemeinen Preissteigerungen kommen.

Lars Stubbe versteht die Beschwerden von Glück, aber er sagt, das Problem ziehe sich durch den gesamten Bereich der Hafearbeit. Er ist Gewerkschaftssekretär von Ver.di, der größten Gewerkschaft des Landes, und für alle Fragen im Zusammenhang mit den Arbeitern im Hamburger Hafen zuständig. „Man kann nicht wirklich sagen, es gebe weniger Container als früher, aber die Container hängen in den Häfen fest oder liegen in hoher Dichte konzentriert auf wenigen Schiffen. Und das führt zu einem unerträglichen Druck auf die Hafearbeiter.“

Bis vor zehn Jahren transportierte ein Frachter selten mehr als fünftausend Container. Studien aus jener Zeit (einige davon unter der Leitung des Abgeordneten Norbert Hackbusch) gingen davon aus, der Schiffsbau würde sich bis 2025 soweit entwickeln, dass man Schiffe für den Transport von zehntausend Einheiten bauen könne. „Doch heute werden in China Frachter gebaut, die 25 Tausend Container laden können“, sagt Stubbe. „Das führt zu einem enormen Druck auf die Häfen und ihre Arbeiter. Das Entladen erfolgt unter äußerstem Einsatz, aber danach fehlen die Kapazitäten für die Verteilung, und bis die Ladungen von hier aus weiterbefördert werden können, stauen sie sich hier.“

Francisco Freitas weiß sehr gut, dass er immer, wenn einer dieser Frachter in die Elbe einfährt, das Gefühl hat, der Tag werde zur Nacht. „Sie sind so riesig, dass sie die Sonne verdecken und man im Dunkeln arbeiten muss“, beschwert er sich. Doch auch er betont, dass die Industrie in zwei unterschiedlichen Geschwindigkeiten arbeitet. „Was nutzt es, wenn das Material zwar in großen Quantitäten eintrifft, der Weitertransport aber nur langsam erfolgt“, fragt er. Stubbe macht sich Sorgen um die Zukunft der Hafearbeiter. „Zu einem Zeitpunkt, wo die Notwendigkeit und Bedeutung der Hafearbeiter wie nie zuvor deutlich wird, haben die wichtigsten in Hamburg tätigen Unternehmen Gehaltskürzungen im Umfang von 150 Millionen Euro angekündigt, um die Ausgaben bewältigen zu können, die sich in dieser Krise auf türmen. Das ist vollkommen falsch, nicht nur aus arbeitsrechtlichen Gründen, denn ohne Personal für die Entladungsarbeiten wird sich die Krise verschärfen.“

Die Behörden bemühen sich darum, für diese neue Realität Lösungen zu finden. Am 29. Oktober ist der Shanghai-Express eingeweiht worden, eine Bahnlinie, die Hamburg mit China verbindet und ausschließlich für den Gütertransport bestimmt ist. Der Hafen kauft südlich der Elbe gelegene Grundstücke auf, um sie als Freilagerhallen zu nutzen. „Das Dorf, in dem ich aufgewachsen bin“, erzählt der Abgeordnete Hackbusch, „gibt es schon nicht mehr. In Altenwerder sind alle Häuser abgerissen worden, und das ist schade, denn es war ein wirklich schöner Ort. Alles wurde geplant und zementiert. Jetzt ist der Ort ein Terminal für Container, die monatelang darauf warten, Hamburg wieder zu verlassen.“

## **STURM AUF DEM MEER**

Die globale Verteilungskrise ist im Wesentlichen mit dem Rückstau in den Häfen zu erklären. Darüber sind sich alle in Hamburg einig, vom Abgeordneten der Linken über die Hafearbeiter und Leiter der Terminals bis hin zum Gewerkschaftsvorsitzenden von Ver.di. „Die Frachter müssen tage-, manchmal wochenlang, vor Antwerpen oder Rotterdam auf See warten, bevor sie in die Elbe einfahren und entladen werden können“, sagt Hackbusch. Er meint, die neuen großen Schiffe erklärten das Problem teilweise, denn mit ihnen würden die Kapazitätsgrenzen der Häfen sehr schnell erreicht. Kompliziert sei es geworden, als der Transport mit Containern nicht mehr geklappt habe und viel loses Material angekommen sei, wodurch sich das Problem verschärft habe.

Doch es gibt einen dritten Faktor, den der Abgeordnete als entscheidend dafür ansieht, dass sich die globale Wirtschaftsordnung mit solch einer Veränderung konfrontiert sieht.

Am 23. März 2021 lief der 400 Meter lange Frachter „Ever Given“, der einem Unternehmen in Taiwan gehört und unter der Flagge von Panama fährt, im Suezkanal auf Grund und brachte den weltweiten Seeverkehr über sechs Tage zum Erliegen. Er ist eines dieser größten Schiffe der Welt und hatte 20 Tausend Container von 12 Metern Länge geladen. Zwei Jahre zuvor hatte dasselbe Schiff in Hamburg Probleme verursacht, als es mit einer Passagierfähre zusammenstieß und den Verkehr auf der Elbe über mehrere Stunden blockierte.

12 Prozent des globalen Handels passieren den Suezkanal. Jeden Tag kommen um die fünfzig Frachter durch dieses Gebiet, doch in der Jahreszeit, zu der es zu dem Unfall kam, waren die Aktivitäten der Handelsmarine besonders intensiv. In den sechs Tagen, an denen die „Ever Given“ dort auf Grund lag, verhinderte sie die Durchfahrt von 369 Schiffen, mehrheitlich mittelgroße oder große Frachter – und fast alle hatten einen der drei großen europäischen Häfen zum Ziel: Rotterdam, Antwerpen oder Hamburg.

Die globale Verteilungskrise ist mit dem Rückstau in den Häfen zu erklären, der von den neuen großen Schiffen verursacht wird. Innerhalb von zehn Jahren hat sich die Ladekapazität pro Schiff auf 25 Tausend Container erhöht.

„Das hat zu einem vollständigen Durcheinander in den Häfen von Los Angeles bis Shanghai geführt“, erklärt Norbert Hackbusch. „Seitdem ist die Logistik zu einem Albtraum geworden, und alles wurde noch dadurch erschwert, dass nicht genug Container zirkulierten.“ Die Produktion der großen Metallkisten, die vor allem in China und Südkorea hergestellt werden, wurde während des Corona-Lockdowns unterbrochen. „Während in Europa die Produktion in den wesentlichen Bereichen sichergestellt wurde, ist in Asien alles geschlossen worden, um die Ausbreitung des Virus zu verhindern. Auch die Container-Fabriken.“

Aufgrund all dessen sah sich der Transportsektor von einem Tag auf den anderen mit einem Problem konfrontiert. Die Mehrzahl der Waren, die nach Europa gelangt, wird auf der Schiene und vor allem auf der Straße weitertransportiert. Hamburg ist von sechsspurigen Autobahnen umgeben, über die die Güterterminals direkt mit dem Landesinneren verbunden sind, von wo aus die Produkte dann nach ganz Europa geliefert werden.

„So etwas gab es noch nie“, seufzt die 53-jährige LKW-Fahrerin Anabela Sousa. „Die Straßen sind immer voll, es gibt kilometerlange Schlangen, nie zuvor gab es das, und wir haben mehr Arbeit denn je.“ Zusammen mit ihrem Mann und ihrem Sohn fährt sie einen LKW, einen MAN 510 deutscher Herstellung, mit einer Ladekapazität von 25 Tonnen. Auf dem Armaturenbrett sitzt eine fluoreszierende Heilige Maria von Fatima, außerdem sind Kennzeichenschilder mit den Namen der drei angebracht: Bela, João und Ricardo. Die

beiden ersten sind die Namen des Ehepaares, das die Nachtschichten unter sich aufteilt. Der Sohn fährt tagsüber.

Anabela wollte schon immer LKW-Fahrerin sein, doch erst vor drei Jahren konnte sie ihren Kindheitstraum verwirklichen. „Ich erinnere mich, wie mich als Kind immer der schwere Ton der Hupen faszinierte. Als ich erwachsen wurde, habe ich bei der Feuerwehr von Sesimbra die Krankenwagen gefahren. Wenn es im Arrabida-Naturpark brannte, hätte ich so gerne die Löschfahrzeuge gefahren, aber ich hatte keinen Führerschein dafür. Jetzt, nachdem ich Großmutter geworden bin, kann ich das endlich machen. Mir gefällt das, weil ich gerne anderen helfe. In meinem früheren Leben habe ich Menschen gerettet. Jetzt bringe ich ihnen die Güter, die sie zum Leben brauchen.“

Zwischendrin hatte sie noch andere Leben. Vor 20 Jahren zog sie nach Hamburg. Sie führte ein Grill-Restaurant im Portugiesen-Viertel der Stadt, eröffnete ein Maniküre-Geschäft und zog, während sie Nägel pflegte, acht Kinder groß, die älteste ist 32, die beiden Jüngsten, Zwillinge, sind 14. „Erst danach, als ich João kennenlernte, wurde mir klar, dass ich mein Leben ändern konnte“, erzählt sie jetzt am Steuer.

Sie lernten sich vor fünf Jahren auf der Website einer Partnerbörse für über Vierzigjährige kennen. Er war Fernfahrer, das hatte sie schon als junges Mädchen fasziniert. „Eines Tages erzählte er mir, er müsse eine Fuhre nach Göttingen bringen, und ich sagte, ich würde ihn besuchen. Nach dem Abendessen stieg ich ins Auto, und am nächsten Morgen um sechs kam ich wieder nach Hause. Ich bin mehr als 500 Kilometer gefahren, um ihn kennenzulernen, aber es hat sich gelohnt.“

João Crujeira arbeitete schon fast 30 Jahre lang im internationalen Fernverkehr. Hamburg war ein häufiges Ziel und er fand, dass er mit dem „Mädel“ ein Leben aufbauen könnte. „Macht es dir nichts aus, dass ich Kinder habe“, fragte sie. „Wenn ich das Huhn will, muss ich auch die Küken nehmen“, antwortete er. Die beiden bauten sich eine in Asphalt gebettete Liebe. Sie überzeugte ihn davon, nach Hamburg zu ziehen, er bestärkte sie darin, den LKW-Führerschein zu machen. Jetzt verbringen sie ihr Leben auf der Straße.

Der LKW-Transport hat sich sehr verändert, vor allem im letzten Jahr“, sagt João Crujeira. „Es werden immer mehr LKWs gebraucht, und daher gibt es plötzlich sehr unerfahrene Leute, die viel mehr Unfälle machen.“ Zweifellos hat die Krise der Container eine weitere auf den Straßen geschaffen. „Es wird immer gefährlicher auf den Straßen, und an den Ausfallstraßen von Hamburg spürt man das mehr als irgendwo sonst.“

Auch die Art und Weise, wie der Transport abgewickelt wird, verändert sich. „Vieles von dem, was wir befördern, ist vom Hafen, aber es kommt nicht mehr in Containern an. Jetzt müssen wir die Ware hinten ausbreiten, sie sorgfältig ordnen, und dieser Vorgang dauert viel länger“, erzählt sie. Da der Verkehr auf den Straßen um die Häfen herum unerträglich geworden ist, versucht die Transportindustrie, die Probleme mit allen möglichen Kniffen anzugehen.

Früher lud man die Güter in Hamburg und brachte sie bis zum Ziel, egal, an welchem Punkt in Europa. „Jetzt laden wir den LKW um sechs Uhr nachmittags und bringen ihn 300 Kilometer weit nach Süden, bis Kassel. Wir lassen die Fracht in einem Lager und

fahren nach Hamburg zurück. Später holt ein anderer Fahrer die Sachen dort ab und bringt sie nach Italien, Polen oder Luxemburg. Sogar nach Portugal und Spanien. Der Hafen ist so überfüllt, dass die Schwertransporter es nicht mehr alle bis dorthin schaffen. Sie verlieren zu viel Zeit.“

Die Schicht sollte morgens um sechs enden, aber sie schaffen es selten vor acht fertigzuwerden. „Schuld daran ist der Verkehr. Alle wollen das, was im Hafen ankommt, abfertigen, aber für all das gibt es nicht genug Asphalt“, sagt Anabela. Die Arbeit verändert sich. Bis zum vergangenen Jahr haben sie drei Tage gearbeitet und dann zwei Tage Pause gemacht. „Jetzt geht es von Montag bis Samstag, 12 Stunden, wenn nicht 14 oder 15. Der Lockdown war ein Glück, auf den Straßen fahren nicht mehr so viele Kleinwagen. Aber wenn alles wieder normal läuft, kommt keiner mehr irgendwohin.“

Die Dinge werden sich normalisieren. Niemand weiß genau, wann, aber fast alle Fachleute glauben, dass die Verteilungskrise im nächsten Jahr gelöst wird. Oder im Jahr darauf. Die chinesischen Container-Fabriken arbeiten zurzeit auf Hochtouren. Unternehmen wie IKEA haben beschlossen, eigene Frachter zu bauen und diese Schiffe sollen im kommenden Jahr vom Stapel laufen. Der Verkehr am Hafeneingang muss früher oder später geregelt werden. Doch bevor all das passiert, werden wahrscheinlich die Geschenke unterm Weihnachtsbaum, das Material für den Hausbau und die Einrichtungsgegenstände dafür fehlen. Im Grund können uns all jene Produkte fehlen, die wir einmal für selbstverständlich hielten.

Erstveröffentlichung des Artikels in der Zeitung „Contacto“