



mit wenigen Fahrten bewältigen, die 1936 über den gesamten Hamburger Hafen verschifft wurden.

Stapler im Wandel

Nachdem die HHLA 1952 den Gabelstapler im Hamburger Hafen eingeführt hatte, ersetzten die Flurförderzeuge bald schwere Handarbeit mit der Sackkarre.

Obwohl noch einheitliche Normen für Paletten fehlten, warb die HHLA nach eigenen Angaben für die „Unitarisierung“ im Güterverkehr und baute Lagerschuppen um. Gabelstapler werden auch heute bei der HHLA eingesetzt. Seit 2008 hat Kontrakt-Logistiker HHLA Logistics Stapler von STILL mit Wasserstofftechnologie im Testbetrieb.

Der Container betritt die Bühne

Seit Beginn der 60er Jahre revolutionierte der Container die globalen Transport- und Logistik-Ketten. Die größten Containerschiffe der Welt fassen heute etwa 15.000 Stahlboxen und können bis zu 150.000 t tragen. Um eine solche Ladung zu transportieren, brauchte man Anfang der 60er Jahre etwa 15 konventionelle Stückgutfrachter. Das Löschen, Zwischenlagern und Laden hätte mit Hafenkranen und Handarbeit mehrere Wochen gedauert. Moderne Containerbrücken brauchen dafür nur zwei bis drei Tage. Wenig später haben Feeder-schiffe, Lkw und Bahn die Container in Deutschland und Europa verteilt.

Die Van-Carrier kommen

Von seinen deutschen Entwicklern wurden sie noch „Portalhubwagen“ genannt – die Van Carrier (VC). Nachdem Ende der 60er Jahre die ersten Container den Terminal Burchardkai erreicht hatten, wuchs ihre Zahl rasant. Immer mehr Boxen mussten im Lager gestapelt, zum Bahnhof oder auf Lkw gebracht werden. Die niedersächsische Firma Peiner bot hierfür ihren „Peiner Portalhubwagen“ (PPH) an. Gemeinsam mit der HHLA entwickelte der Hersteller das Fahrzeug weiter. Auch heute kooperiert die HHLA mit verschiedenen Herstellern.