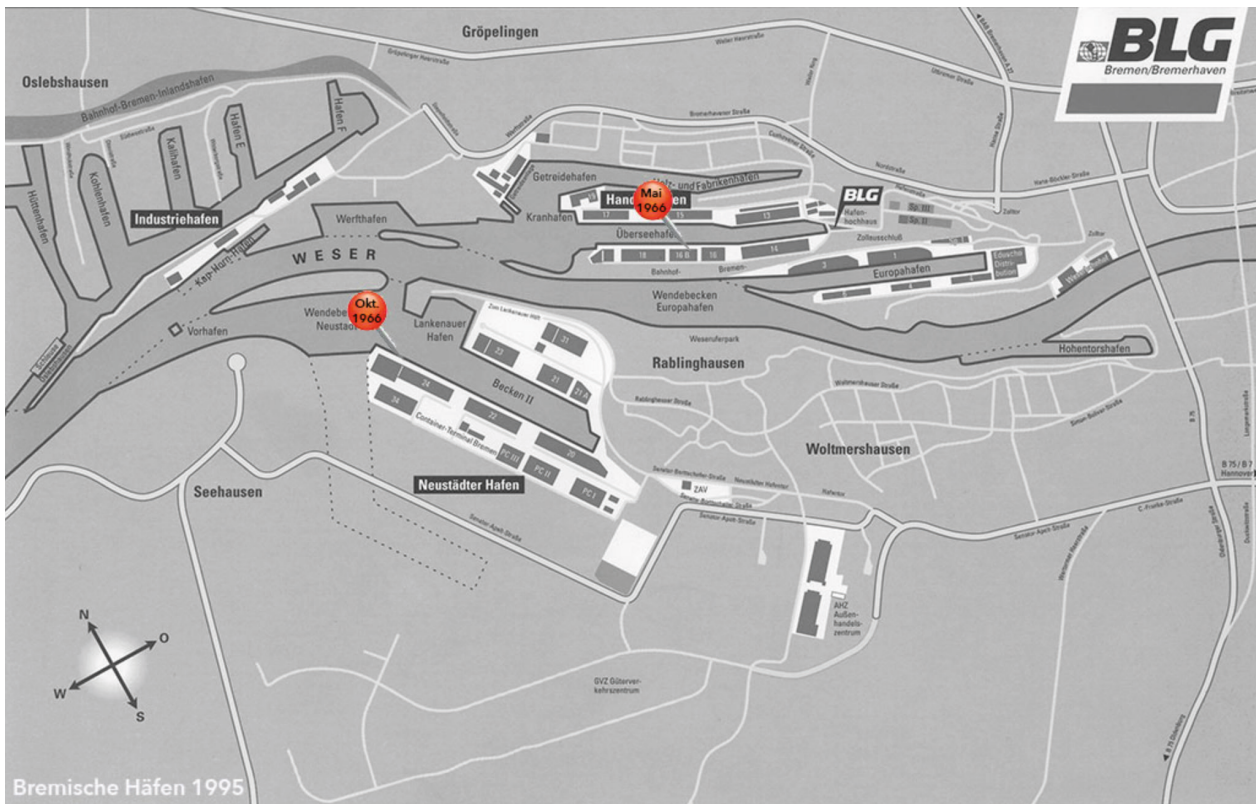


50 JAHRE CONTAINERUMSCHLAG IN DEUTSCHLAND

50 JAHRE CONTAINERUMSCHLAG IN DEUTSCHLAND

Es war der Beginn des Containerzeitalters in den deutschen Seehäfen: Am 5. Mai 1966 wurde im Bremer Überseehafen das erste Containerschiff in Deutschland gelöscht. Und es war die BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT die vor 50 Jahren als erster deutscher Hafenbetreiber dazu in der Lage und willens war.

Der Container veränderte die Transportwege und ermöglichte Deutschland den Aufstieg zur Exportnation. Heute, ein halbes Jahrhundert später, ist EUROGATE – 1999 von BLG und EUROKAI gegründet – der führende, reederei-unabhängige Containerterminalbetreiber in Europa.



**Containerumschlag in Bremen: Mai 1966 zuerst im Überseehafen,
ab Oktober 1966 dann im Neustädter Hafen.**

50 JAHRE CONTAINERUMSCHLAG IN DEUTSCHLAND

50 JAHRE CONTAINERUMSCHLAG IN DEUTSCHLAND

Mai 1966 - Bremen, Überseehafen. Die Ankunft des ersten Vollcontainerschiffs



Oktober 1966 - Bremen, Neustädter Hafen. Der Umschlag von Containern mit der ersten Containerbrücke



ab 1968 - Bremerhaven. Bau der Containerterminals



50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE



Hans Joachim Abendroth, Jahrgang 1935 (†),
ehemaliger Schuppenvorsteher und Betriebsleiter, BLG

HANS JOACHIM ABENDROTH: ALS DIE ERSTEN CONTAINER NACH BREMEN KAMEN

Als das erste Vollcontainerschiff von Sea-Land, die MS „Fairland“, am 5. Mai 1966 in Bremen ankam, war ich Schuppenvorsteher für Schuppen 1 im Europahafen. Mein Vorgesetzter war Herbert Dreeke. Herr Dreeke galt als Zugpferd für Neuerungen und war mit dabei, als eine Bremer Delegation 1965 in die USA fuhr, um sich an Ort und Stelle über den Containerumschlag zu informieren. Als Herr Dreeke wiederkam, hat er mir tagelang viel von dieser Reise erzählt. Es war seine Aufgabe, alles vorzubereiten für den ersten Containertransport nach Bremen durch die Sea-Land-Reederei. Es waren zwar immer schon mal Container auf konventionellen Schiffen nach Bremen gekommen, aber jetzt ging es um ein ganz neues System.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE

Eine Containerbrücke gab es damals noch nicht. Die Schiffe von Sea-Land hatten eigene Kranbrücken an Bord. An Land sollten die Container auf Chassis gesetzt und dann mit diesen auf einem Stellplatz abgesetzt werden. Das war neu für uns. Wir haben also erst einmal Fahrer für die Zugmaschinen gesucht. Sie mussten nicht nur einen Führerschein Klasse II haben, sondern auch bereit sein, in Schichten rund um die Uhr und auch mal am Wochenende zu arbeiten. Es war gar nicht so einfach, genügend geeignete Leute zu finden. Die Fahrer mussten dann auf einem freien Platz vor der Getreideanlage trainieren, mit der Zugmaschine ein Chassis aufzunehmen und rückwärts damit zu rangieren. Außerdem mussten wir eine Mannschaft für das Entladen des Schiffs aussuchen. Niemand konnte sich so richtig vorstellen, wie das tatsächlich ablaufen sollte, aber wir haben alle „heiß“ geredet. Herr Dreeke sagte: „So, meine Herren, was die Amerikaner können, können wir auch!“ Wir haben uns in der Umschlagtechnik schließlich immer weiterentwickelt. Aber eines war auch klar: Als das erste Schiff kam, durfte nichts schiefgehen.

Wir warteten gespannt. Schließlich hieß es am 5. Mai: „Leute, es geht los!“ Das Schiff kam morgens gegen 6 Uhr und wurde bis 22 Uhr in zwei Schichten entladen. Ich hatte an dem Tag, als Schuppenvorsteher in Schuppen I, Spätschicht und wäre gern dabei gewesen, aber Herr Dreeke wollte das selbst machen. Ich bin dann trotzdem nachmittags übergegangen und habe mir das angesehen und gedacht: „Das kriegen wir gepackt!“ Unter den Kollegen haben wir später von nichts anderem mehr gesprochen.

Die Zeit lief schnell weiter und der Containerverkehr nahm immer mehr Fahrt auf. Die Sea-Land-Reederei und die BLG mussten sich vorerst im Überseehafen behelfen, aber mit Hochdruck wurde auf der linken Weserseite der Neustädter Hafen mit den drei Schuppen 24, 22 und 20 ausgebaut. Am Ende von Schuppen 24 entstand 1966 eine Freifläche mit einer Paceco-Containerbrücke für die Abfertigung der Sea-Land-Schiffe. Ich war Vorsteher für Schuppen 20 im konventionellen Bereich, aber auch für den Containerumschlag zuständig. War ein Sea-Land-Schiff da, wurde ohne Pause gearbeitet, Tag und Nacht und am Wochenende.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE

In diesen Jahren kamen weitere Reedereien mit teilweise größeren Schiffen hinzu und es war abzusehen, dass wir an unsere Grenzen stoßen würden. Immerhin entwickelte sich auch die Technik weiter und wir konnten bald eine zweite Brücke von der Firma Kocks in Betrieb nehmen. Weitere Großgeräte, wie Gabelstapler und Van Carrier für den Transport von Containern ohne Chassis und Zugmaschinen, kamen hinzu.

Es zeichnete sich früh ab, dass der Platz in Bremen nicht reichen würde. Deshalb wurde schon ab 1968 in Bremerhaven gebaut. Der Containerumschlag in Bremerhaven begann im Nordhafen. Dort standen die ersten zwei Containerbrücken. Da ich schon Erfahrung mit dem Containerumschlag hatte, wurde ich 1969 nach Bremerhaven in den Nordhafen versetzt. Dort wurden in den nächsten Jahren diverse Containerschiffe abgefertigt, während schon mit Hochdruck die Arbeiten für die geplante Stromkaje liefen.

In diese Zeit fällt die außergewöhnliche Abfertigung der MS „Lightning“ mit einer großen Stückzahl an Containern. Sie konnte wegen starken Ostwinds und niedriger Tide nicht die Weser aufwärts nach Bremen fahren und wurde deshalb kurzerhand in den Nordhafen umdirigiert. Das Schiff kam mit starker Schlagseite an die Pier. Bei heftigem Wind und Schneetreiben und mit einer im Vergleich zu heute eingeschränkten Technik lieferte der Nordhafen damals sein Meisterstück ab. Nach vier Tagen konnte das Schiff wieder auslaufen.

Anfang der 1970er-Jahre konnten dann die ersten Containerschiffe an der Stromkaje, am CT 1 mit 700 Metern Kaje Länge und fünf Containerbrücken, anlegen.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE



Zeitzeuge Heinz-Jürgen Haberland, Jahrgang 1948 (†),
Starkstromelektriker, bis 2007 Werkstattleiter
Elektrotechnik Bremen, BLG

HEINZ-JÜRGEN HABERLAND: MIT DEN CONTAINERN BEGANN IM HAFEN EINE NEUE ZEIT

Als die „Fairland“ am 5. Mai 1966 die ersten Container im Überseehafen löschte, war ich nicht direkt dabei. Ich war damals noch Lehrling. Aus meinem Berichtsheft weiß ich noch genau, was ich an diesem Tag gemacht habe: „Drehstromzähler im Hochhaus angeschlossen, Schuppen 13 Beleuchtung repariert“, steht dort für den 5. Mai, ein Donnerstag.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE

Natürlich waren wir alle neugierig auf den ersten Container, aber unsere Vorgesetzten sagten, dass jemand, der nicht direkt damit zu tun habe, sich vom Umschlagplatz fernhalten solle. Einige sind natürlich trotzdem hingegangen. Aber eigentlich wollte man erst mal abwarten, wie das mit diesem neuen Umschlagsystem überhaupt läuft. Das hat sich auch als richtig erwiesen, denn gleich der zweite Container, der gelöscht wurde, fiel aus der schiffseigenen Kranbrücke und zertrümmerte die neue MAN-Zugmaschine der BLG. Aber zum Glück war dieser Container leer und der Zugmaschinenfahrer wurde nur leicht verletzt.

Als die „Fairland“ am 30. April in New York ablegte, hatte sie insgesamt 226 Container geladen, von denen aber ein Teil schon in Rotterdam gelöscht worden war. In Bremen wurden rund hundert Container ausgeladen, darunter waren vier Kühlcontainer mit gefrorenen Hähnchenschenkeln. Was in den anderen war, weiß man nicht, aber es waren auch einige Leercontainer dabei.

Im Hafen wussten alle, dass an diesem Tag ein Containerschiff kommt. In der Öffentlichkeit war das nicht bekannt. Die Presse, selbst der „Weserlotse“ vom Mai, hatte darüber vorher nur sehr klein berichtet. Die BLG wollte einfach erst einmal sehen, ob das auch funktioniert. Das war ja Neuland für alle. Vereinzelt wurde auch vorher schon mal ein Container umgeschlagen, da hing schon mal eine einzelne Blechkiste am Kran. Aber hier ging es um etwas ganz Neues. Das war ein ganz neues System.

Die BLG ging schon ein Risiko ein, als sie sich damals für den Einstieg in den Containerumschlag entschied. Man wusste zwar, dass die Amerikaner das schon machten, aber man wusste nicht, ob sich dieses System in Europa durchsetzen würde. Man sah das ja an der Redaktion der Hamburger, die damals gesagt haben: „Das ist alles Quatsch, kostet nur Geld und wird nichts.“

Die BLG hat sehr schnell erkannt, dass etwas dahintersteckte, aber sie musste auch ihre Eigentümer von der Stadt Bremen überzeugen. Häfensenator war damals Dr. Georg Borttscheller, der den Containerumschlag positiv sah. Ein großes Glück war auch, dass der Betriebsrat diese Neuerung nicht blockiert hat, sondern sagte: „Wir probieren das.“ Dass das Arbeitsplätze kosten würde, war ziemlich früh klar. Als die Sea-Land-Containerbrücke arbeitete, konnte man sehen, dass innerhalb kurzer Zeit ein Container mit 20 Tonnen Last aus dem Schiff geholt und an Land gestellt werden konnte. Da war vielen klar: Wenn sich dieses System durchsetzt, kostet das Arbeitsplätze.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE

Ungefähr ein Jahr, bevor die „Fairland“ im Überseehafen festmachte, im Sommer 1965, war eine Delegation von Sea-Land nach Bremen gekommen. Die Amerikaner warben damals in Europa für ihr Containersystem und suchten Partner. Der Vorstand der BLG mit Gerhard Beier als Direktor hatte nur vier Tage Zeit, um ein Konzept für den Umschlag in Bremen zu entwickeln. Sie tagten damals im Umformergebäude – die heutige Energieleitzentrale (ELZ) – im damaligen Modellraum. Ich bekam das mit, weil sich die Elektrowerkstatt im gleichen Gebäude befand. Als die Amerikaner zurückkamen, hat der BLG-Vorstand ihnen ein Grobkonzept vorgelegt. Zunächst sollte der Umschlag an einem freien Platz zwischen Schuppen 16 und 18 stattfinden. Der Neustädter Hafen war damals schon im Bau. Er war eigentlich für den konventionellen Umschlag geplant, aber es gab auch Platz für eine Containerbrücke und Stellflächen. Die Sea-Land-Leute wollten den Neustädter Hafen am liebsten als eigenes Terminal übernehmen, aber das wollte die BLG nicht.

Um einen Überblick über die neue Umschlagstechnik zu bekommen, fuhren mehrere Bremer Delegationen bestehend aus Kaufleuten, Vertretern der Stadtgemeinde und Technikern in die USA, darunter auch Häfensenator Dr. Georg Borttscheller, BLG-Vorstandsvorsitzender Gerhard Beier und der BLG-Betriebsratsvorsitzende Oswald Brinkmann. Sie besichtigten die verschiedenen Containerterminals. Danach ging alles sehr schnell: Die BLG und Sea-Land wurden sich einig und die Umschlagsanlagen an der rechten und linken Weserseite konnten gebaut werden. Teil der Verträge war der Kauf eines Containerkrans von der Firma Paceco und deren Betrieb an Schuppen 24 im Neustädter Hafen.

Am 1. Oktober 1966 wurde die Containerbrücke im Neustädter Hafen in Betrieb genommen, an der jetzigen RoRo-Anlage vor Schuppen 24. Im Juli 1968 war die komplette Containeranlage im Neustädter Hafen fertiggestellt. Im ersten Containerjahr 1966 wurden in Bremen 17.000 TEU umgeschlagen, 1967 waren es schon dreimal so viele.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE

Ich hatte im September 1966 meine Lehre beendet und staunte nicht schlecht, als ich die Technik der ersten Containerbrücke sah: vollgestopft mit Röhren, wie beim Radio. Als dann 1968 die zweite Containerbrücke von Kocks im Neustädter Hafen aufgestellt wurde, war sie schon voller Elektronik. Das war für uns eine echte Herausforderung, eine ganz neue Entwicklungsstufe der Elektrotechnik. Die BLG stellte deshalb Radio- und Fernseh-techniker ein, die zwar vom Hafen keine Ahnung hatten, aber wussten, was Dioden und Thyristoren waren. Um die neuen Brücken zu warten und zu reparieren, waren komplett neue Kenntnisse erforderlich, ganz anders als für die uns bekannten Portalkräne. Unser Berufsbild als Starkstromelektriker wurde völlig umgekrempelt, wir fühlten uns als Männer der ersten Stunde.

Zuerst lief der Containerumschlag noch neben dem konventionellen Umschlag her. Damals wurde der Stauplan noch von Hand gemacht. Jeder Container wurde einzeln eingezeichnet. Das ginge heute gar nicht mehr. Der Containerverkehr hätte sich ohne die elektronische Datenverarbeitung nicht so entwickeln können wie heute.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE



Dieter Riggers, Jahrgang 1941 (†), Elektrotechniker, ehemaliger Werkstattleiter, später Profitcenterleiter Containerbrücken und Prozesstechnik in Bremerhaven

DIETER RIGGERS: DIE ANFÄNGE DES CONTAINERUMSCHLAGS IN BREMERHAVEN

Ich war ursprünglich beim Hansestadt Bremischen Amt angestellt und wechselte 1966 zur BLG, als sie die Umschlagsanlagen übernahm. Als der Containerumschlag begann, haben wir gedacht, das seien genormte Kisten. Aber es gab damals schon über 200 verschiedene Ausführungen. Nur Sea-Land hatte 35-Fuß-Container nach der amerikanischen ASA-Norm. Für die Containeraufnahmegерäte war die Länge kein Problem, aber die Sea-Land-Container waren auch 26 Millimeter breiter. Andere amerikanische Reeder, wie die United States Line oder Hapag Lloyd, arbeiteten mit 20- und 40-Fuß-Containern, aber eben mit zahlreichen Sonderformen. Darauf mussten wir uns einstellen.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE

In Bremerhaven sind wir erst so richtig wach geworden, als 1968/69 der Nordhafen für den Containerumschlag ausgebaut werden sollte. Von dort gab es wöchentliche Abfahrten in die USA. Die Amerikaner nutzen Bremerhaven schon seit der Nachkriegszeit als Nachschubbasis für das Militär. Im Nordhafen kamen RoRo-Schiffe an, die neben Militärtransportern auch Container geladen hatten. Das erste Vollcontainerschiff, das in Bremerhaven abgefertigt wurde, war die „Lightning“, die eigentlich für Bremen bestimmt war, aber wegen des schlechten Wetters und der niedrigen Tide nicht stromaufwärts fahren konnte.

Der Containerumschlag entwickelte sich zunächst parallel zum konventionellen Umschlag, aber schon als das erste Containerschiff 1968 da war, konnte man absehen, dass das die Zukunft sein würde. Das Be- und Entladen ging einfach viel schneller und mit viel weniger Personal. Die Hafenwirtschaft ist förmlich explodiert.

Aber erst einmal musste in Bremerhaven das technische Personal für den Betrieb, die Reparatur und Wartung der Containerbrücken aufgebaut werden. Auch für die steigende Zahl der Kühlcontainer mussten wir im Hafen Anschlüsse installieren.

In der Umschlagstechnik hat sich damals sehr viel entwickelt, auch bei der BLG. Wir haben viel Lehrgeld bezahlt und immer wieder aus Fehlern gelernt. Davon haben auch die Hersteller der Containerumschlagsgeräte, wie zum Beispiel die Bremer Firma Kocks, profitiert. Schwachpunkte gab es am Anfang dieser Verladetechnik genug. Zum Beispiel bei den Containeraufnahmegeräten, den so genannten Spreadern. Bedingt durch verzögerte Container kam es immer mal wieder vor, dass nicht alle vier Riegelbolzen eindeutig im Container einrasteten. Einmal passierte es, dass sich der Spreader in größerer Höhe entriegelte und der Container auf die Kaje prallte. In diesem Container befand sich ein Segelflugzeug, das zur Weltmeisterschaft nach Mexico sollte. Als wir den abgestürzten Container öffneten, war das Flugzeug nur noch ein Haufen Sperrholz.

50 JAHRE CONTAINER ZEITZEUGENBERICHTE

Wir haben kontinuierlich alle Schwachpunkte sowie die Technik und Konstruktion der Umschlaggeräte verbessert. Der Hersteller hat diese Verbesserungen dann übernommen und teilweise weltweit vermarktet. Man kann schon sagen: Wir haben damals in Bremerhaven echte Pionierarbeit geleistet.

1971 machte das erste Containerschiff am neuen CT 1 fest. Bis Mitte der 1990er-Jahre entwickelte sich dann immer mehr eine Arbeitsteilung zwischen Bremen und Bremerhaven. Die alten Hafenanlagen für den konventionellen Umschlag wurden in Bremerhaven Zug um Zug abgebaut. Am Nordhafen konzentrierte sich der Pkw-Umschlag, die Stromkaje wurde immer weiter verlängert und mit immer mehr Containerbrücken bestückt. 1995 war das Containergeschäft in Bremen praktisch beendet, während Bremerhaven massiv vom Containerverkehr profitierte.

50 JAHRE CONTAINER CONTAINER-CHRONIK BREMISCHE HÄFEN

März 1966

Der Bau des ersten Containerumschlagplatzes im Überseehafen in Bremen (Schuppen 16 bis 18) beginnt.

5. Mai 1966

Die „Fairland“ der amerikanischen Reederei Sea-Land-Service Inc. macht im Bremer Überseehafen fest und entlädt den ersten Container auf deutschem Boden.

Oktober 1966

Die erste Containerbrücke im Neustädter Hafen wird in Betrieb genommen.

Februar 1968

Der erste Spatenstich für eine 700 Meter lange Stromkaje des Container Terminals Bremerhaven wird gesetzt.

Juni 1968

In Bremerhaven wird der Nordhafen für den Containerverkehr in Betrieb genommen. Die ersten Containerschiffe werden von Bremen nach Bremerhaven verlegt.

Juli 1968

Der „Container-Terminal Bremen“ im Neustädter Hafen wird offiziell eingeweiht. Er gilt zu diesem Zeitpunkt als Europas größte und leistungsfähigste Containerumschlaganlage mit Platz für 2.500 bis 3.000 Großbehälter.

April 1971

Der erste Liegeplatz an der Stromkaje des Container Terminals Bremerhaven (CTB) wird in Betrieb genommen.

14. September 1971

Das „Containerkreuz Bremerhaven“ wird offiziell eingeweiht.

Juni 1972

Die gesamte Stromkaje des CTB wird in Betrieb genommen (ca. 1.000 Meter).

Februar 1978 - August 1979

Die südliche Erweiterung des CTB wird gebaut.

August 1980 - August 1983

Die Norderweiterung wird gebaut und der CTB ist damit die größte geschlossene Containerumschlaganlage Europas.

50 JAHRE CONTAINER CONTAINER-CHRONIK BREMISCHE HÄFEN

Dezember 1986

Erstmals schlägt die BLG mehr als 1 Million TEU im Jahr um.

4. November 1992

Der Bau der nördlichen Container Terminal-Erweiterung „CT 3“ mit dem Schlicksicherungsdamm beginnt.

8. Oktober 1994

Beginn des Kajebauwerks mit dem ersten Rammschlag durch den Senator Hafen, Schifffahrt und Verkehr. Mit dem Ausbau des Container Terminals soll die Fahrrinne der Außenweser von 12,0 Meter auf einen Tiefgang von 14 Meter unter SKN ausgebaut werden. Die Investitionen des Bundes für diese Maßnahme betragen etwa 90 Millionen DM, davon rund 25 Millionen DM für begleitende Umweltschutzmaßnahmen. Das Planfeststellungsverfahren wird eingeleitet.

Juli 1997

Der erste Liegeplatz der Erweiterung CT 3 ist betriebsbereit und wird im Rahmen einer großen Festveranstaltung durch den Hafensenator an die BLG übergeben.

Dezember 1997

Der zweite Liegeplatz ist betriebsbereit und wird vom Hafensenator an die BLG übergeben.

1. Januar 1998

Die BLG ist in eine Unternehmensgruppe unter dem Dach einer Holding umstrukturiert. In Bremerhaven arbeiten die BLG Container GmbH & Co. und die BLG Automobile Logistics GmbH & Co., der die Fahrgastanlage und der Frucht Terminal als Profit Centers angegliedert sind.

20. Januar 1998

Die BLG und die Hamburger EUROKAI-Gruppe geben bekannt, ihre Containerunternehmen künftig in einer Gesellschaft zu vereinigen.

September 1998

BLG Container (50 Prozent) sowie die Reedereien Maersk Line und Sea-Land (jeweils 25 Prozent) gründen die NTB North Sea Terminal Bremerhaven GmbH. Das Gemeinschaftsunternehmen soll 600 Meter Stromkaje und 300.000 Quadratmeter Fläche innerhalb des CTB eigenständig bewirtschaften.

Januar 1999

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich meldet die Vertiefung des Fahrwassers der Außenweser auf 14 bis 14,7 Meter unter Seekartennull. Die größten Containerschiffe können Bremerhaven unabhängig von der Tide erreichen.

April 1999

NTB North Sea Terminal Bremerhaven nimmt den Betrieb auf.

September 1999

Die BLG Container GmbH & Co. und die Hamburger EUROKAI gründen das Joint Venture EUROGATE, in dem sie ihre Containeraktivitäten bündeln. Die neue Bremer Unternehmensgruppe ist mit einem Jahresumschlag von über sechs Millionen TEU (1999) das größte Containerunternehmen Europas.

50 JAHRE CONTAINER CONTAINER-CHRONIK BREMISCHE HÄFEN

Februar 2000

EUROGATE unterzeichnet einen Letter of Intend, demzufolge das Unternehmen Betreiber eines neu zu bauenden Tiefwasser-Container-Terminals in Wilhelmshaven werden soll.

März 2000

Der Senat stellt die Planungsmittel für die Erweiterungsstufen CT 3a und CT 4 des Container Terminals Bremerhaven bereit und beschließt aufgrund der hohen Wachstumsraten (1999: 20,3 Prozent) die Beschleunigung der Ausbaumaßnahmen.

Dezember 2000

Der CTB erreicht einen Jahresumschlag von 2,75 Millionen TEU.

März 2001

Die Bürgermeister der Hansestädte Bremen und Hamburg und der niedersächsische Ministerpräsident verständigen sich auf Wilhelmshaven als Standort für den Bau des neuen Container hafens.

2001

Die EUROGATE Tochtergesellschaft, EUROGATE Intermodal, gründet gemeinsam mit European Railshuttle (ERS) und TX Logistics Deutschlands das erste private Bahnunternehmen für den Güterverkehr boxXpress.de. Der Transport der Container über die Schiene von Hamburg und Bremerhaven zu sieben Destinationen ist nun möglich.

2002

EUROKOMBI, Deutschlands größter Containerbahnhof für den kombinierten Ladeverkehr, nimmt den Betrieb am EUROGATE Container Terminal Hamburg auf. Der Bahnhof hat heute eine Kapazität von 700.000 Ladeeinheiten. EUROKOMBI ist ein Joint-Venture zwischen der EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH und Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co.KG, Frankfurt am Main.

2004

Durch die Gründung des Joint-Ventures MSC Gate Bremerhaven gelingt es EUROGATE, die zweitgrößte Reederei der Welt dauerhaft nach Bremerhaven zu holen. MSC Gate Bremerhaven ist ein Gemeinschaftsunternehmen von EUROGATE und TIL Terminal Investment, einer Beteiligungsgesellschaft der MSC Meditteraneran Shipping Company.

2005

EUROGATE unterzeichnet mit dem Hamburger Senat einen Projektvertrag zur Westerweiterung des EUROGATE Container Terminals Hamburg. Im selben Jahr wird der modernisierte Liegeplatz 1 in Hamburg eingeweiht.

50 JAHRE CONTAINER CONTAINER-CHRONIK BREMISCHE HÄFEN

2006

Nach jahrelanger Vorbereitungszeit ist es soweit: Nach einer europaweiten Ausschreibung erhält EUROGATE den Zuschlag für die Betreiberkonzession von Deutschlands einzigem Tiefwasser-Containerterminal in Wilhelmshaven.

2008

Der neue Terminalabschnitt CT4 in Bremerhaven wird fertig gestellt. Die Kaje wird um ein Drittel verlängert und misst nun 4.680 Meter. Die Fläche vergrößert sich auf insgesamt 2,9 Millionen Quadratmeter. Der Standort Bremerhaven hat eine Gesamtumschlagskapazität von 8 Millionen TEU.

21. September 2012

Der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven wird in Betrieb genommen. Als erstes Containerschiff legt die „Maersk Laguna“ an. Der Terminal geht an den Start.

2015

Der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven erreicht einen Jahresumschlag von 420.000 Containern und steigert damit den Umschlag um 500 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

4. Mai 2016

BLG LOGISTICS und EUROGATE feiern gemeinsam das Jahrhundertereignis „50 Jahre Containerumschlag in Deutschland“.