

En låda som fyller 50 år

För 50 år sedan uppfanns lådan som förändrade världen. I veckan var världens största fartyg för att transportera sådana lådor i Göteborg.

Lådan är containern. Den container som vi alla dagligen ser. På järnvägsvagnar, på långtradare på fartyg, på stora avställningsytor i hamnarna och många andra ställen. Fartyget är Emma Maersk. Hon är nybyggd och världens största containerfartyg och du kan läsa mer om henne i artikeln här intill.



Containern anses allmänt ha sin födelse i april 1956. Det var den amerikanske åkaren Malcolm McLean som tyckte att hans fraktboxar tog för stor plats med sina dragbilar och sina hjul, och på den uttjänta tankern Ideal-X från andra världskriget lastade han helt enkelt på 58 boxar utan truck och utan hjul.



Bara ett drygt decennium senare hade idén förändrat världen. Ideal X gick från Newark till Houston och under de följande tio åren var det inom USA som systemet med containrar utvecklades och växte. 1966 gick första fartyget från USA till Europa. Då hade redan USA:s sjöfartsadministration lagt fast standardiserade mått för boxarna.

Under de första åren förekom många olika mått, vilket gjorde att vissa fartyg eller lastbilar eller järnvägsvagnar endast kunde frakta just en sort boxar. I dag är det nästan bara 20- och 40-fotscontainrar som används, och man räknar allmänt med 20-fotscontainern som måttenhet, en så kallad TEU (Twenty Foot Equivalent Unit).

Kenth Lumsden, professor i logistik på Chalmers:

- Bredden (8 fot), är given, men både på längden (40 fot) och höjden (8 fot) på en stor container görs det förändringar. Det finns redan containrar som är upp till 45 fot långa, ja ända upp till 53 fot, och det finns också containrar som är över nio fot även om åtta är standardmättet.

Det tog alltså inte lång tid innan McLeans uppfinning hade erövrat världen, och den fick inflytande på en lång rad områden.

- För sjöfarten var det en revolution, säger Lumsden. Tidigare hade fartygen legat veckor i hamn för att lasta och lossa, nu gick det plötsligt

på någon dag och båtar specialbyggdes för att frakta containrar.

Innan containern slog igenom lastades varje föremål på och av fartygen för sig. Det fanns exempel på ett mellanstort fartyg som kunde ha upp emot 200 000 olika enheter i lasten.

- Det geniala med container var bland annat att du kunde lasta vad som helst i de olika boxarna. Datorer, kläder, ja nästan allt, säger Kenth Lumsden.



Containern kunde dessutom lastas på olika transportslag: båtar, bilar, järnvägar och flygplan. Det som krävdes var stora avställningsytor och i hamnarna innebar containertrafiken också en revolution. På bara några år försvann innerstadshamnar som i London, New York och även

Göteborg, för att flyttas utanför städerna.

I USA innebar dessutom förändringar att det tidigare starka och i hög grad maffiastyrda stuverifacket i stort sett neutraliserades. Mängden skadat eller stulet gods minskade radikalt.

Den tredje revolutionen som containeriseringen inneburit är fraktkostnaderna. Redan McLeans första frakt visade vad som komma skulle. Tidigare hade det kostat 5.83 dollar att lasta på ett ton, på Ideal X var kostnaden 15,8 cent.

I dag kan man säga att handelns globalisering, handeln med tredje världen, med Kina och Indien, aldrig hade nått dagens proportioner om inte fraktkostnaderna med container varit så anmärkningsvärt låga.

- I framtiden kommer förmodligen containern att bli än mer sofistikerad, säger Kenth Lumsden. Med ny elektronik och med avancerade positionssystem kan man tänka sig att man via dator kan följa varje container överallt, läsa av dess innehåll och av säkerhetsskäl larma om den öppnas någonstans på vägen. En sorts intelligent container.