1966 Erster „Hansa”Container

Konsul Herm Heims erklärte, warum es den Schwerkolli-Versuchs-Container gibt. Die Schiffe können durch den Einsatz der Behälter Zeit sparen. Dadurch verkürzen sich die Umlaufzeiten. Die Container können auch gekoppelt werden. So sind vielfältige Einsätze möglich. Das größte Problem ist jetzt, das Schiff vom Löschplatz wegzubringen. Der Reeder Helms sagt, dass die vielen Behälter in den europäischen Häfen die Wasserstraßen zu sehr belasten. Deshalb kann der Verkehr dort nicht mehr reibungslos funktionieren. Auch in Überseehäfen wie Pers, Golf wird es Probleme geben. Die Regierung will nicht, dass Schiffe aus Übersee die Arbeit der heimischen Häfen stören. Dieses Problem gibt es auch bei der europäischen Hafenschifffahrt. Auch hier müsste man sich umstellen. Es ist noch nicht klar, ob es sinnvoll ist, die Schwimm-Container zu kaufen. Sie kosten 100 000 DM pro Stück. Jedes Schiff braucht 10 dieser Behälter. Das kostet 1 Mill. DM. Helms glaubt, dass man für einen Einsatz mindestens zwanzig Behälter pro Schiff braucht. Für sieben Schiffe im Liniendienst zum Persischen Golf müsste man 14 Millionen DM investieren.
Die DDG "Hansa" glaubt, dass nach 4-5 Jahren alles bereit ist, um diesen Containerdienst zu starten. Die "Hansa" ist auch hier ganz vorne dabei. Die Schwimm-Container haben zwei Luken und können 1460 t tragen. Die Lukendeckel wurden versenkt, damit man zwei Behälter übereinander an Deck und unter Deck verstauen kann. Am 9. Januar 1966 legte das Schiff MS "Lindenfels" von der "Hansa" gegen 4 Uhr morgens in Failleh-Reede an. Nachdem die Behörden das Schiff am Morgen einklariert hatten, konnte es sofort ausgelöscht werden.
An Bord war alles vorbereitet, um das Schwergut zu entladen. Der Ponton hing um 09.43 Uhr im Haken. Um 09.55 Uhr schwamm er bereits im Schlepp der Barkasse "Hansa 6". Der Ponton wurde in den Failieh-Creek gebracht, weil die Zollpier zu flach war. Am gleichen Tag wurden die Barkassen "Hansa 6" und "Hansa 9" eingesetzt, um einen schwimmenden Container an den vorgeschriebenen Löschplatz zu bringen.
Die Besichtigung der gestauten Ladung zeigte: Das Experiment ist erfolgreich. Es war weder Schweißwasser noch sonstige Feuchtigkeit im Laderaum.
Die Schweißplatten und die Bodenwegerung waren trocken. Dabei waren die Leckschrauben während der Reise nicht geöffnet. Die Ladung war in einem sehr guten Zustand.