

### **Seaports in Transition. Global Change and the Role of Seaports since the 1950s**

**Veranstalter:** Christoph Strupp, Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH)

**Datum, Ort:** 13.03.2014–15.03.2014, Hamburg

**Bericht von:** Alexander Brede, Arbeitsstelle für Hamburgische Geschichte (AHG), Universität Hamburg

Seehäfen sind traditionell wichtige Zentren des Warenaustausches. Ökonomische und technische Entwicklungen zwingen sie immer wieder, sich anzupassen, was nicht nur mit großen finanziellen Aufwendungen verbunden ist, sondern auch politische und soziale Folgen für ihr Umfeld hat. Wie reagieren Hafenstädte auf Veränderungen? Welche Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede gibt es im Umgang mit Transformationsprozessen und inwiefern lassen sie sich mit allgemeinen zeitgeschichtlichen Fragestellungen verbinden? Diese Fragen standen im Mittelpunkt der von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg organisierten und von der Behörde für Wissenschaft und Forschung Hamburg geförderten Konferenz „Seaports in Transition – Global Change and the Role of Seaports since the 1950s“. An den beiden Tagungstagen präsentierten insgesamt 16 Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen dazu aktuelle Forschungen.

MICHAEL B. MILLER (Miami, FL) eröffnete die Tagung mit einem Überblicksvortrag über die Veränderungen der maritimen Welt im 20. Jahrhundert. Er stellte dabei heraus, dass es sich nicht um einen Wandel, sondern um „two different global ages“ handelt, die einander abgelöst haben. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts sei die maritime Wirtschaft durch persönliche Kontakte geprägt gewesen. Der Handel ging von europäischen Häfen und „ihren“ Reedereien aus, die über eigene globale Netzwerke verfügten. Der zunehmende Transport von Öl mit immer größeren Tankern und die Container-Revolution beendeten dieses System und die damit verbundenen kulturellen Praktiken und Traditionen. Der Schwerpunkt des Handels verschob sich laut Miller vom Atlantik nach Asien, wo inzwischen auch die bedeutendsten Häfen liegen.

In den ersten beiden Panels standen die Beziehungen zwischen Häfen und Hafenstädten im Mittelpunkt. ALICE A. MAH (Coventry) diskutierte, wie Hafenstädte mit Flächen umgehen, die aufgrund von Veränderungen im maritimen Warenumsatz anders genutzt werden konnten (Waterfront development). Durch das Aufkommen des Containers in den 1960er-Jahren wurden neue Umschlagsfazilitäten meist außerhalb der bisherigen Häfen errichtet. Deindustrialisierung und Entkolonialisierung führten gleichzeitig dazu, dass vormals wichtige Hafenplätze an Bedeutung verloren. Der Wandel hinterließ große Flächen, für die eine neue Verwendung gefunden werden musste. Ein Vergleich der unterschiedlichen Waterfront-Projekte der Häfen Liverpool, Marseille und New Orleans zeigte, dass die Städte verstärkt auf die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit achten, aber auch eine stärkere Integration des bisherigen Hafens in die Stadt anstreben.

GRZEGORZ SKRUKWA (Poznan) beschrieb in seinem Vortrag, welche Auswirkungen der Zusammenbruch der UdSSR für den Hafen von Odessa hatte. Zwar war Odessa bereits im Zarenreich eine wichtige Hafenstadt, zum zentralen Umschlagplatz wurde sie jedoch erst in der UdSSR. Die Zentralisierung der maritimen Wirtschaft begünstigte die Entwicklung der Stadt, die auch zum Hauptsitz der sowjetischen Staatsreederei wurde, machte sie jedoch auch von Moskau abhängig. Das Ende der UdSSR führte zum Verlust der Hafenfunktion, gleichzeitig verhinderten die alten Eliten eine Privatisierung und Modernisierung des Hafens, der jetzt auch der Konkurrenz anderer Schwarzmeerhäfen ausgesetzt war. Die Folge waren sinkende Umschlagszahlen und eine bis heute fehlende Zukunftsperspektive.

JANINE SCHEMMER (Udine/Hamburg) präsentierte Ergebnisse ihres Dissertationsprojektes. Anhand von Interviews mit ehemaligen Hafenarbeitern untersucht sie die Wahrnehmung des Wandels der Arbeitswelt durch die Einführung von Computer und Container im Hamburger Hafen. Die neuen Technologien erforderten für die Arbeiter eine Fachausbildung, die in Hamburg ab 1975 in einer eigenen Schule erfolgte. Sie wurden besser bezahlt als nicht ausgebildete Hafentar-

---

beiter. Gleichzeitig ersetzte die Mechanisierung zunehmend die übliche Teamarbeit. Die Interviews zeigten jedoch, dass der Container in der Wahrnehmung anfangs kaum eine Rolle spielte, da die lange Koexistenz von herkömmlichen Stückgut- und Containerumschlag die Arbeitswelt nur langsam veränderten. Durch die damit einhergehende Verbesserung der sozialen und finanziellen Umstände der Hafentarbeiter sowie den Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des Hafens kam es in Hamburg kaum zu Streiks.

Alle großen Seehäfen sind in ihrer Entwicklung auch von äußeren politischen und wirtschaftlichen Veränderungen beeinflusst. Dies wurde in den beiden folgenden Panels an ganz unterschiedlichen Beispielen thematisiert. CHRISTOPH STRUPP (Hamburg) ging am Beispiel Hamburgs der Frage nach, wie Hafenstädte reagieren, wenn ihre traditionelle Position gefährdet ist. Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Hamburger Hafen nicht nur weitestgehend zerstört, sondern hatte durch den Eisernen Vorhang auch einen Teil seines bisherigen Hinterlandes verloren. Dennoch hielten die politisch Verantwortlichen an der Rolle Hamburgs als wichtigstem deutschen Seehafen fest. Aus dem Wegfall des Hinterlandes leiteten sie das Recht ab, Forderungen nach einer besseren infrastrukturellen Anbindung an die Bundesregierung zu stellen. Mit massiver Lobbyarbeit und einer eigenständigen Ostpolitik – der „Politik der Elbe“ – versuchte Hamburg den Hafen zu stärken. Das Argument des verlorenen Hinterlandes und der geografischen Randlage spielte auch bei den Verhandlungen Hamburgs gegen die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) eine Rolle. Tatsächlich wuchs der Hamburger Hafen in den 1950er- und 1960er-Jahren nicht so stark wie seine Konkurrenzhäfen, legte jedoch beim Umschlag regelmäßig zu.

DIRK M. KOPPENOL (Rotterdam) referierte über seine Forschungen zum Ausbau des Hafens von Rotterdam. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, warum beim Bau von Maasvlakte II (1993 – 2008) die Natur- und Umweltschutzgruppen dem Projekt nicht nur zustimmten, sondern dieses sogar befürworteten. Zunächst erfolgte der Ausbau des Hafens ohne Widerspruch, vor allem weil sich

die Menschen davon eine Verbesserung ihrer Lebensverhältnisse erhofften. Umweltprobleme und Naturzerstörung ließen jedoch in den 1970er-Jahren den Widerstand gegen weitere Ausbaupläne wachsen. Durch das steigende Interesse für den Naturschutz erhöhte sich die Zahl der Mitglieder der Umweltgruppen, was zu ihrer Professionalisierung und sinkender Radikalität führte. Beim Bau von Maasvlakte II versuchten die Bewegungen deshalb, vor allem Einfluss auf die Planungen zu gewinnen. Nach und nach erkannte die Politik die Gruppen als Vertreter öffentlicher Interessen an und arbeitete mit diesen zusammen. Nachdem von den Bewegungen geforderte Naturprojekte beim Bau von Maasvlakte II eingebunden wurden, stimmten diese dem Bau nicht nur zu, sondern befürworteten ihn sogar.

INGO HEIDBRINK (Norfolk) betrachtete in seinem Vortrag die Entwicklung von europäischen Fischereihäfen im Zusammenhang mit dem Wandel von Technik und Konsumverhalten. Die Nachfrage nach billigem Fisch führte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem rapiden Anwachsen der Fischereiindustrie. Der Fisch wurde dabei zunehmend weit entfernt vom Konsumenten gefangen und zu diesem auf Eis transportiert. Dies machte hochspezialisierte Häfen notwendig, die vor allem dicht an den Fischgründen liegen und über eine besondere Infrastruktur (Eisproduktion, Bahnanschluss) verfügen mussten. Die Einführung des Fabrikschiffes und die Bestrebungen Islands und Neufundlands die Kontrolle über ihre Fischgründe zu erlangen, beendeten schließlich nach dem Zweiten Weltkrieg den Hochseefischfang der traditionellen Fischereinationen und machten Frostfisch zu einer normalen Ware. Für die Fischereihäfen brachte dies große wirtschaftliche Probleme, da die einstigen Lagevorteile für andere Industrien von Nachteil waren. Erst das Aufkommen neuer maritimer Industrien (Offshore Wind- und Ölindustrie) führte zu einer Wiederbelebung dieser Häfen.

JIYOUNG PARK (Buffalo) präsentierte die Ergebnisse seiner mit HARRY W. RICHARDSON (Los Angeles) erarbeiteten wirtschaftsgeographischen Studie über die Folgen des Ausbaus des Panamakanals für die Häfen der USA. Durch den Ausbau wird es ab 2015

möglich sein, Waren mit deutlich größeren Schiffen direkt zu den Häfen an der US-Ostküste zu befördern, statt diese – wie bisher – an der US-Westküste auszuladen und per Bahn oder LKW weiterzutransportieren. An der US-Westküste wird dies vor allem die Häfen in Kalifornien betreffen, die mit stark sinkenden Umschlagszahlen rechnen müssen, während sich die zusätzlichen Frachtmengen auf die Häfen an der US-Ostküste verteilen.

In einem eigenen Panel stellten BÉATRICE TOUCHELAY (Lille) und PIERRE TILLY (Louvain) erste Ergebnisse ihres Vilport Research Projekts vor und gaben einen Ausblick auf die zukünftigen Vorhaben. Das Projekt untersucht in einer Langzeitperspektive Hafenstädte in ihrer Funktion als Ort des kulturellen und ökonomischen Austausches. In einem ersten Schritt wurden Häfen in Nord-West-Europa untersucht, die aufgrund ihrer Lage an bedeutenden Flussmündungen über ein entsprechendes Hinterland verfügten, um zu Zentren des Handels und Wissens zu werden (Le Havre, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, London, Bremen und Hamburg). In einer zweiten Phase sollen nun auch Häfen im Ostseeraum mit einbezogen werden und eine Fokussierung auf das 20. Jahrhundert erfolgen. Dabei soll vor allem der Einfluss der beiden Weltkriege, des Kalten Kriegs und der Veränderungen nach 1989 auf die Häfen untersucht werden.

Zwei Vorträge widmeten sich der Entwicklung der Containerisierung an der europäischen Peripherie. CATARINA CAETANO DA ROSA (Darmstadt) hinterfragte, ob es sich für den Hafen von Lissabon bei der „Container-Revolution“ wirklich um eine Revolution handelte, oder, ob nicht ökonomische und politische Entwicklungen größere Auswirkungen auf die Veränderungen des Hafens hatten. Die Einführung des Containers wurde bereits 1967 im Parlament diskutiert, allerdings fehlte, aufgrund der hohen Militärausgaben, das für den Umbau der Häfen und der Infrastruktur benötigte Geld. Die Rückständigkeit der portugiesischen Wirtschaft verhinderte jedoch, dass das Land von der Globalisierung profitieren konnte. Erst in den 1970er-Jahren erfolgte die Anpassung der Häfen an den Containerverkehr. Lissabon selbst profitierte kaum von der Containereinführung, da

auch weiterhin die Handelsströme an Portugal vorbeilaufen und mit Sines 2004 ein neuer Containerhafen entstand.

DANIEL CASTILLO HIDALGO und MIGUEL SUÁREZ BOSA (beide Las Palmas) skizzierten, wie sich der Hafen von Las Palmas auf Gran Canaria an die Veränderungen in der internationalen Schifffahrt anpasste. Seine anfängliche Bedeutung verdankte der Hafen seiner Funktion als Bunkerstation auf dem Weg in die Kolonien und seinen Reparaturwerften. Durch die Veränderung der Handelsströme, die Umstellung von Kohle auf Öl und die Einführung des Containers verlor er zeitweise an Bedeutung, bis die Anpassung des Hafens Las Palmas in den 1990er-Jahren zum Drehkreuz für den Handel mit Westafrika machte. Aufgrund der zunehmenden Mechanisierung konnte der Umschlag pro Person gesteigert werden, was den Hafen profitabel machte. Gleichzeitig führte der sinkende Bedarf an Arbeitskräften zunehmend zu sozialen Problemen in der strukturschwachen Region. Die beginnende Liberalisierung und Modernisierung der Häfen in Westafrika stellt heute eine neue Herausforderung für Las Palmas dar.

Zum Abschluss der Konferenz richtete sich der Blick auf Entwicklungen in Asien. HEMALATA C. DANDEKAR (San Luis) und SULAKSHANA MAHAJAN (Mumbai) setzten sich mit dem Aufstieg Mumbai zum wichtigsten Handelszentrum Indiens sowie der gleichzeitig schwindenden Bedeutung des Hafens für diesen Aufstieg auseinander. Von den Briten zum wirtschaftlichen Zentrum und zentralen Hafenplatz des kolonialen Indiens ausgebaut, kam dem Hafen auch nach der Unabhängigkeit eine große Rolle zu. Bis in die 1970er-Jahre wurde er vor allem für den Import von Mineralöl und chemischen Produkten weiter ausgebaut. Wachsende Konkurrenz durch den Bau neuer Häfen an der indischen Westküste und sinkendes öffentliches Interesse für den Hafen aufgrund von Dezentralisierung und Privatisierung führten zum Verlust seines Status als wichtigster Hafen des Subkontinents. Eine Nutzung der dadurch für die Entwicklung der Stadt frei werdenden Flächen scheiterte jedoch bislang an einer fehlenden gemeinsamen Linie.

---

Auch MEGAN M. CAMPBELL (Leipzig) beschäftigt sich mit dem Hafen von Mumbai. Im Zentrum ihrer Untersuchung standen jedoch die Special Economic Zones. Beginnend in den 1980er-Jahren erfolgte in Indien eine weitgehende Liberalisierung mit dem Ziel, die eigenen Exporte zu erhöhen und dadurch die Wirtschaft anzukurbeln. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Häfen, vor allem auf ihre Finanzierung und Verwaltung. So wurde der ursprünglich vom Mumbai Port als Satellitenhafen für den Containerumschlag geplante JNPT von seinen Betreibern zu einem Universalhafen ausgebaut und ist damit heute Hauptkonkurrent des Mumbai Port.

CHI-KONG LAI (Brisbane) stellte die Entwicklung des Hafens von Shanghai vor. Aufgrund seiner Lage war Shanghai bereits ein ökonomisches Zentrum, bevor es nach Ende des Opiumkrieges, der China zur Öffnung seines Marktes zwang, zum internationalen Hafen wurde. Der Handel mit Europa veränderte die ökonomische Basis der Stadt vollständig und machte den Bau immer neuer Hafenanlagen erforderlich. Mitte des 19. Jahrhunderts war Shanghai ökonomisches Zentrum und wichtigster Hafen des Landes, über den rund ein Viertel des gesamten Imports lief. Unter Mao stagnierte die Entwicklung des Hafens. Erst mit der wirtschaftlichen Öffnung Chinas nahm seine Bedeutung wieder zu und Shanghai wurde zum Modell der chinesischen Wirtschaftsreformen.

Die Vorträge und Diskussionen der Tagung beleuchteten ein breites Spektrum an Themen und nutzten dabei zeitgeschichtliche ebenso wie sozialwissenschaftliche und wirtschaftsgeographische Ansätze. Insgesamt zeigte sich, dass die Häfen sehr individuell und unterschiedlich erfolgreich auf technische, ökonomische und politische Herausforderungen seit den 1950er-Jahren reagierten. Dabei wurden besonders zwei Aspekte immer wieder angesprochen, die noch weiterer Forschungen bedürfen: Zum einen die Frage nach dem Verhältnis der Stadt zu ihrem Hafen und wie sich dieses verändert hat, vor allem dann, wenn der Hafen seine Bedeutung verlor oder verlagert werden musste, und zum anderen die Frage nach der Rolle der verschiedenen Akteure in der maritimen Welt und der Reichweite ihres Einflusses.

## **Konferenzübersicht:**

### *Keynotes Address:*

Michael B. Miller (Miami, FL), *Ports in the Global Ages*

### *Introduction:*

Axel Schildt (Hamburg) / Christoph Strupp (Hamburg)

### *Panel 1 – The Changing Relationship of Ports and Port Cities I*

Chair/Comment: Dirk Schubert (Hamburg)

Alice A. Mah (Coventry), *Reconstructing Port Identities: The Political Economy of Waterfront Development (Liverpool, Marseilles and New Orleans)*

### *Panel 2 – The Changing Relationship of Ports and Port Cities II*

Chair/Comment: Carola Hein (Bryn Mawr, PA)

Grzegorz Skrukwa (Poznan), *The Image of the Odessa Seaport and the Transformation of Post-Soviet Ukraine*

Janine Schemmer (Udine/Hamburg), *Silent Revolution. Individual Memories and Official Representations of the Transformation of Dock Work in the Port of Hamburg*

### *Panel 3 – Ports and External Political and Economic Influences I*

Chair/Comment: Michael B. Miller (Miami, FL)

Christoph Strupp (Hamburg), *„Victim No.2 of the Cold War?“ Port and Politics in Hamburg in the 1950s and 1960s*

Dirk M. Koppenol (Rotterdam), *Resisting Port Expansion. The Case of the Port of Rotterdam (1980s – 2000s)*

### *Panel 4 – Presentation of the Vilport Research Project*

Chair/Comment: Christiane Reinecke (Hamburg)

Béatrice Touchelay (Lille) / Pierre Tilly (Louvain), *Vilport – a Project and its Results: A new Configuration of Relations between Port and Hinterland in the North West of Europe since the 1950s (Project with Jean-François Eck, Lille)*

*Panel 5 – Ports and External Political and Economic Influences II*

Chair/Comment: Alexander Nützenadel (Berlin)

Ingo Heidbrink (Norfolk, VA), The Cod Wars and Related Changes in Major Fishing Ports (1885-2000)

Jiyoung Park (Buffalo, NY), The Impact of the Widening of the Panama Canal Expansion on U.S. Ports (Paper with Harry W. Richardson, Los Angeles, CA)

*Panel 6 – Ports and Transportation: The Rise of a „Dangerous Box“*

Chair/Comment: Niels Wiecker (Hamburg)

Catarina Caetano da Rosa (Darmstadt), Revolution, Change or Setback? The seaport of Lisbon and the Introduction of the Container

Daniel Castillo Hidalgo (Las Palmas) / Miguel Suárez Bosa (Las Palmas), Container Traffics and Changes in the Labour Organization at the port of Las Palmas (1960-2007)

*Panel 7 – Asia: Ports and the Challenges of a Global Economy*

Chair/Comment: Martina Hessler (Hamburg)

Hemalata C. Dandekar (San Luis Obispo, CA) / Sulakshana Mahajan (Mumbai), Mumbai Port and Mumbai City. A Relationship in Transition of the Global Economy

Megan M. Campbell (Leipzig), The Changing Roles of Mumbai Ports in Light of State Rescaling and Special Economic Zone Projects

Chi-Kong Lai (Brisbane), Managerial Problems of Wharfs in a Modern Seaport: A Case Study of Kin Lee Yuen Dock in Modern Shanghai

Tagungsbericht *Seaports in Transition. Global Change and the Role of Seaports since the 1950s*. 13.03.2014–15.03.2014, Hamburg, in: H-Soz-Kult 20.06.2014.