

## Hafen, Metropole, Hinterland: Hamburg und Rotterdam im 20. Jahrhundert

**Veranstalter:** Arbeitskreis Deutsch-Niederländische Geschichte (ADNG); Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH)

**Datum, Ort:** 24.03.2017–25.03.2017, Hamburg

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

Die Geschichte Hamburgs und Rotterdams im 20. Jahrhundert weist zahllose Parallelen auf. Beide Städte besitzen den jeweils größten Seehafen ihres Landes und verstehen bzw. vermarkten sich selbst als Hafenstädte. Beide wurden im Zweiten Weltkrieg stark zerstört und mussten ihren Hafen nach 1945 wieder aufbauen und seitdem immer wieder an die technischen und ökonomischen Herausforderungen der Schifffahrt anpassen. Wie verliefen diese Anpassungsprozesse in den beiden Städten? Wie unterscheiden sich deutsche und niederländische Stadtgeschichte in Bezug auf Hamburg und Rotterdam? Welche Verbindungen bestehen zwischen den beiden Städten und wie gehen sie mit Migration und kultureller Vielfalt um? Diese Fragen standen im Mittelpunkt der vom Arbeitskreis Deutsch-Niederländische Geschichte und der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg organisierten und durch das Duitsland Instituut der Universiteit van Amsterdam geförderten Tagung. Insgesamt neun Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen präsentierten dazu an den beiden Tagungstagen ihre aktuellen Forschungen.

Zu Beginn der Konferenz versuchte PAUL VAN DE LAAR (Rotterdam) ein Modell für die Verbindung der Disziplinen „Urban History“ und „Port History“ zu erstellen. Dabei ging er vor allem auf bereits bestehende Ansätze wie das „Bluespace“-Konzept Diane Brands ein und entwickelte diese für Rotterdam weiter. Im Ergebnis kam er zu dem Schluss, dass sich die Entwicklung Rotterdams im Modell in fünf Phasen einteilen lässt: Die der „Merchant City“ ab 1850, die geprägt war durch einen stabilen Tauschmarkt; die des „Transit Ports“ zwischen 1880 und 1918, bei der der Hafen vor allem den Auswan-

derern diente; die der „Modern welfare city“ nach dem Zweiten Weltkrieg, die durch den Wiederaufbau und die Modernisierung des Stadtbilds geprägt war; die der „City in doubt“ nach den Ölkrisen der 1970er-Jahre sowie die der „City of future“, die durch Zurückgewinnung nicht mehr genutzter Hafenumflächen für die Stadt geprägt ist.

SUSAN HOGERVORST (Rotterdam) beschäftigte sich in ihrem Vortrag mit dem Bombardement Rotterdams durch die deutsche Luftwaffe 1940. Dabei interessierte sie vor allem der Wandel der daraus entstandenen Erinnerungskultur, wobei sie drei Narrative unterschied. Zunächst stellte das Bombardement die „Stunde Null“ dar, der der Wiederaufbau der Stadt folgte. Dabei wurde der Wiederaufbau zu einem Teil der lokalen Identität und fand seinen Ausdruck im „Wiederaufbautag“ als lokalem Gedenktag und den „Wiederaufbauspielen“. Lokales und nationales Gedenken standen dabei lange im Widerspruch zueinander. Die Wahrnehmung des Bombardements als Terror prägte das Gedenken ab den 1950er-Jahren. Seit den 1980er-Jahren ist Rotterdam ein Zentrum für internationale Versöhnung und Frieden, wobei gemeinsam mit anderen bombardierten Städten erinnert wird.

INGO HEIDBRINK (Norfolk) widmete sich in seinem Vortrag der diametralen Entwicklung der Binnenschifffahrtswege Elbe und Rhein als Hinterland-Anbindungen Hamburgs und Rotterdams. Während der Rhein nach dem Zweiten Weltkrieg kontinuierlich ausgebaut und dadurch zu einem wichtigen Verkehrsweg zu den niederländischen Seehäfen wurde, verlor die Elbe ihre Funktion als Verbindung ins Hinterland Hamburgs. Verantwortlich dafür waren die politischen Veränderungen in Europa zwischen 1949 und 1989. Die nach der Gründung der EWG zunehmende Liberalisierung und Harmonisierung des Güterverkehrs begünstigte den Ausbau des Rheins und schuf Anreize für Investitionen und Innovationen in der Binnenschifffahrt. Im Gegensatz dazu hemmten die deutsche Teilung und die daraus resultierenden unterschiedlichen nationalen Rechte Innovationen im Bereich der Elbe. Für Hamburg wurde ein Anschluss an das westdeutsche Wasserstraßennetz wichtiger als der Ausbau

---

der Elbe, so dass diese nach 1989 nicht mehr konkurrenzfähig war und ihre Bedeutung als Verkehrsweg weitgehend einbüßte.

Mit dem Vertrag von Versailles erhielt die Tschechoslowakei 1919 das Recht auf einen eigenen Zugang zum Meer. Dies führte dazu, dass Hamburg 1929 einen Teil seines Hafens für 99 Jahre als Pachtgebiet abtreten musste. Dieser Moldauhafen ist ein Kuriosum, das bislang weitestgehend unerforscht geblieben ist. In ihrem Projekt will sich SARAH LEMMEN (Bremen) nun mit dem Hafen als Mikrokosmos der Ost-West-Beziehungen im Kalten Krieg beschäftigen, in dem regelmäßige und unkontrollierte Kontakte mit dem Westen zu einer ständigen Auseinandersetzung mit der sozialistischen Ideologie führten. Anhand dreier Konfliktfelder will sie dabei untersuchen, wie sich im Alltag die unterschiedlichen Akteure begegneten, wie Freiräume entstanden und wie diese wieder verloren gingen. Ein Thema sind dabei die Westarbeiter, deren höhere Bezahlung den sozialistischen Idealen widersprach, die aufgrund des Fachkräftemangels aber unverzichtbar waren. Weitere Themen sind Flucht, Schmuggel und Spionage, die 1954 sogar zur Gründung einer fünften Unterabteilung der Staatssicherheit führten, die für den Verkehr durch die DDR und den Hamburger Hafen zuständig war.

Den zweiten Tagungstag eröffnete DIRK SCHUBERT (Hamburg) mit seinem Vortrag über die Vernetzung von Hafenakteuren. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts gründeten sich auf nationaler und internationaler Ebene Verbände und Vereinigungen und ermöglichten mit ihren Publikationen und Kongressen den fachlichen Diskurs der Hafenfachleute. Dadurch entstand ein komplexes Akteursnetzwerk, das sich den aktuellen Hafenanfragen widmete. Dabei erfolgte die Betrachtung jedoch überwiegend von der Wasserseite aus, so dass Themen wie die Hafendarbeit nicht berücksichtigt wurden und werden. Der Austausch ermöglichte es aber den Hafenakteuren, voneinander zu lernen. So veranlasste das Wissen über die Rotterdamer Hafenerweiterungspläne auch Hamburg, ab 1961 bei Neuwerk/Scharhörn einen Hafen in der Elbmündung zu planen, der die Nachteile seiner Binnenlage egalisieren sollte.

REINHILDE SENNEMA (Rotterdam) wid-

mete sich in ihrem Vortrag der Frage, warum die städtischen Eliten Rotterdams in den 1930er-Jahren damit begannen, sich für den Hafen zu interessieren. Dabei vertrat sie die These, dass ohne den Einfluss dieser Eliten der Hafen nicht seine heutige Bedeutung erlangt hätte. Anfangs hatte die städtische Verwaltung lediglich für Ordnung und Sicherheit zu sorgen, während die Reeder in ständiger Konkurrenz zueinander standen. Bereits in den 1930er-Jahren erwarteten die Eliten dann jedoch einen drastischen Wandel in der Schifffahrt, weshalb sie sich zur Zusammenarbeit entschlossen und dadurch auch maßgeblich die Professionalisierung des Hafens vorantrieben. Die Zerstörung der Rotterdamer Innenstadt im Zweiten Weltkrieg leitete schließlich eine rigorose Modernisierung sowohl des Hafens als auch der Stadt ein, bei der städtische Verwaltung und städtische Eliten eng zusammenarbeiteten und so die bisherige Struktur fast vollständig ersetzten. Dabei verlangten die Eliten nach einer immer engeren Kooperation, was erst seit den 1970er-Jahren immer wieder in der Öffentlichkeit kritisiert wurde.

CHRISTOPH STRUPP (Hamburg) referierte über die wirtschaftliche Entwicklung Hamburgs nach dem Zweiten Weltkrieg. Er argumentierte, dass sich die Stadt im Bann der maritimen Wirtschaft befunden hätte, was zu einer einseitigen Ausrichtung auf den Hafen geführt und dadurch die strukturelle Schwäche Hamburgs in den 1970er- und 1980er-Jahren begünstigt habe. Trotz seiner EWG-Randlage und des Verlusts des natürlichen Hinterlands profitierte Hamburg in den 1950er Jahren zunächst vom Boom, wenn auch nicht so stark wie seine Konkurrenten. Strukturelle ökonomische Defizite wurden somit zunächst vom europäischen Wirtschaftswachstum überdeckt. Der Zug zur Küste der Industrie ging jedoch fast vollständig an Hamburg vorbei, so dass es ab Mitte der 1960er-Jahre zum Bevölkerungsrückgang und zum Wegzug von Unternehmen kam. Obwohl sogar ein von der Stadt beauftragtes Gutachten eine Umorientierung der Wirtschaftspolitik und eine Verbreiterung der ökonomischen Basis empfahl, konzentrierte sich Hamburg weiterhin vor allem auf den Hafen. Die Containerisierung sowie industriell-

le Leuchtturmprojekte im Hafen verlangten jedoch ständig steigende Investitionen, was Mitte der 1970er-Jahre endgültig zur wirtschaftlichen Krise der Stadt führten. Hamburgs Erster Bürgermeister Klaus von Dohnanyi benannte in den 1980er-Jahren zwar das Problem der einseitigen wirtschaftlichen Ausrichtung, zu einer grundlegenden wirtschaftspolitischen Wende kam es jedoch nicht. Das Ende des Kalten Krieges und die Wiedervereinigung festigten in den 1990er-Jahren den Primat des Hafens wieder und führten zu einem wirtschaftlichen Wiederaufstieg Hamburgs.

CAROLA HEIN (Delft) präsentierte in ihrem Vortrag erste Ergebnisse ihres Forschungsprojekts zu „Petroleumscapes“. Am Beispiel der Niederlande untersucht sie die Ausbreitung und die Auswirkungen des Öls auf die Städte und die Landschaft. Ausgangspunkt des Öls waren dabei stets die Häfen. Diese dienten als Umschlagplatz und Raffineriestandort. Die Entscheidung für einen Hafenstandort hing dabei nicht allein von der Wassertiefe, sondern vor allem von der Bereitschaft der lokalen Eliten ab, die notwendige Infrastruktur zu schaffen. Von den Häfen breitete sich das Öl dann vor allem durch Tankstellen ins Hinterland und damit unmittelbar zu den Menschen aus. Während jedoch Tankstellen inzwischen Bestandteil der Alltagskultur geworden sind, bleiben Raffinerien und die dazu gehörige Infrastruktur außen vor. Die Hauptquartiere der Ölkonzerne befanden sich nicht notwendigerweise in den Häfen, sondern in den politischen Zentren. Dabei achteten sie darauf, stets über moderne Firmenzentralen in bester Lage zu verfügen. So entschieden sich in den 1960er-Jahren die Ölkonzerne in Hamburg als erste für Neubauten in der City Nord. Die große Nähe zu den politischen Entscheidungsträgern ermöglichte es der Ölindustrie, Einfluss auf Infrastrukturplanungen zu nehmen. So werden beispielsweise gemeinsam einheitliche Pläne für den Bau von Autobahnen und Tankstellen aufgestellt.

CHRISTINA REIMANN (Göteborg) gab zum Abschluss der Konferenz einen ersten Einblick in ihre Forschungen zum Wandel der rechtlichen Praxis im Umgang mit Migranten. Dabei verglich sie die unterschiedlichen Entwicklungen in Antwerpen und Rotterdam,

die sich aufgrund ihrer Nähe gegenseitig beeinflussten. Ihr Untersuchungszeitraum beginnt Ende des 19. Jahrhunderts, als die Zahl der Auswanderer und damit der Durchreisenden aus Osteuropa stark anstieg. Diese verblieben häufig in den Hafenstädten oder wurden aus Amerika zurückgeschickt. Als Folge erließen die Niederlande restriktivere Gesetze und begannen mit der Ausweisung der Migranten. Dabei verlagerten sich die Kontrollen zunehmend vom Staat auf die Reedereien, die Strafen für die zurückkehrenden Auswanderer zahlen mussten. Interessant ist dabei, dass die Nationalität keine Rolle spielte, sondern die gesundheitlichen und finanziellen Verhältnisse. Im Gegensatz dazu erleichterte Belgien die Zuwanderung, um die eigene industrielle Entwicklung voranzutreiben. Auch hier war die Nationalität nur von untergeordneter Bedeutung.

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 Stadtgeschichte als Laboratorium für globale Entwicklungen dienen kann, die vor allem Hafenstädte zu einer beständigen Auseinandersetzung und Anpassung zwingen. Als besondere Herausforderung wurde dabei jedoch die mangelnde Vernetzung mit den Hafenakteuren, sowie die aufgrund der Komplexität des Themas schwierige Quellenfrage gesehen. Darüber hinaus wurde das Problem populärer Geschichtsschreibung diskutiert, durch die sich bestimmte affirmative Narrative festigen können, die für die öffentliche Wahrnehmung von Städten und Häfen viel prägender sind als wissenschaftliche Darstellungen. Schließlich wurde thematisiert, dass Städte heute in vielfältige regionale Strukturen eingebunden sind, die eine Betrachtung von Stadtgeschichte innerhalb der Verwaltungsgrenzen einer Stadt oft erschweren.

#### **Konferenzübersicht:**

##### *Einführung*

Kirsten Heinsohn (Hamburg) / Esther Helena Arens (Köln) / Christoph Strupp (Hamburg)

##### *Panel 1 – Hafenstadt und Stadtgeschichte*

---

Moderation: Kirsten Heinsohn (Hamburg)

24.03.2017–25.03.2017, Hamburg, in: H-Soz-Kult 21.07.2017.

Paul van de Laar (Rotterdam): Port History as Urban History: The Case of Rotterdam 1850-2000

*Panel 2 – Hafenstadt und Erinnerungskultur*

Moderation: Krijn Thijs (Amsterdam)

Susan Hogervorst (Rotterdam): After the Rotterdam Blitz: Public Memory and Rotterdam-German Relations

*Panel 3 – Transnationale Dimensionen der Hafengeschichte*

Moderation: Christoph Strupp (Hamburg)

Ingo Heidbrink (Norfolk, VA): Die Hinterlandanbindung Rotterdams und Hamburgs 1949-1989

Sarah Lemmen (Bremen): Der tschechoslowakische Hafen in Hamburg als Mikrokosmos des Kalten Kriegs, 1948-1989

*Panel 4: Häfen im Strukturwandel vor und nach dem „Boom“*

Moderation: Esther Helena Arens (Köln)

Dirk Schubert (Hamburg): Learning from ...? Hafenplanung zwischen Konkurrenz und Kooperation

Reinhilde Sennema (Rotterdam): The Business of Resilience: Private Involvement in the Reconstruction of Rotterdam, 1940-1975

Christoph Strupp (Hamburg): Hafen, Handel oder Industrie? Hamburger Wirtschaftspolitik im Strukturwandel der 1970er und 1980er Jahre

*Panel 5: Die Stadt und das Öl*

Moderation: Christoph Strupp (Hamburg)

Carola Hein (Delft): Petroleumscape in the Netherlands and in Hamburg

*Panel 6: Metropole und Migration*

Moderation: Marieke Oprel (Amsterdam)

Christina Reimann (Göteborg): Migration in Rotterdam und Antwerpen um 1900

Stefan Couperus (Groningen): 'Ongewenst' of 'Ongeschikt': Stigmatisering, Marginalisering en Deportatie in naoorlogs Rotterdam

Tagungsbericht *Hafen, Metropole, Hinterland: Hamburg und Rotterdam im 20. Jahrhundert.*