

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 48/1 (2017), 163-167

DOI: 10.60684/msg.v48i1.2017112

Esther Helena Arens / Christoph Strupp

Universität zu Köln / Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg

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

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der [Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte sind gesondert abzuklären.

© Esther Helena Arens / Christoph Strupp 2017



sion der „Romantischen Urbanität“. Nur in wenigen Beiträgen musste festgestellt werden, dass die Erprobung des Modellansatzes am eigenen Forschungsmaterial lediglich den Nachweis von „Spuren von Romantik“ erbrachte.

Christin Veltjens-Rösch, Friedrich-Schiller-Universität Jena,
Christin.veltjens@uni-jena.de

Esther Helena Arens / Christoph Strupp

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

Tagung des Arbeitskreises Deutsch-Niederländische Geschichte in Kooperation mit der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH) vom 24. bis 25. März 2017 in Hamburg

Seit Jahren ist die Geschichte von Seehäfen und Hafenstädten ein lebendiges Forschungsfeld, in dem – häufig aus interdisziplinärer Perspektive – Fragen von Stadtgeschichte, Stadtplanung und Architektur sowie sozialer, kultureller und ethnischer Beziehungen diskutiert werden. Am Beispiel der Seehäfen lassen sich wirtschafts-, verkehrs-, technik- und infrastrukturgeschichtliche Probleme verhandeln. Fragen von Territorialität und Raum spielen dabei ebenso eine Rolle wie die Beziehung zwischen Mensch und natürlicher Umwelt. Hafenstädte als Knotenpunkte in den weltweiten Netzwerken des Handels und des Verkehrs eignen sich zudem besonders als Untersuchungsobjekte für Wechselbeziehungen zwischen globalen und lokalen Entwicklungen.

Die neunte Tagung des Arbeitskreises Deutsch-Niederländische Geschichte (ADNG), diesmal in Kooperation mit der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH) ausgerichtet, nahm vor diesem Hintergrund Entwicklungen in den beiden größten westeuropäischen Seehafenstädten Rotterdam und Hamburg in den Blick.

Zum Auftakt der Tagung schlug der Stadthistoriker PAUL VAN DE LAAR (Rotterdam) eine Brücke zwischen Hafen- und Stadtgeschichte, indem er zu-

nächst die räumliche wie ideologische Prägung der Städte durch ihre Häfen betonte. Van de Laar stützte sich auf ältere Typologien der Hafenstädte sowie das „Bluespace“-Konzept der Stadtplanerin Diane Brand. Sie interpretiert „Bluespace“ als eine Zone des Übergangs beim Aufeinandertreffen von Meer und Land in Hafenstädten, die den öffentlichen Raum dort in spezifischer Weise prägte. Mit Hilfe des Modells der vier logistischen Revolutionen des Wirtschaftswissenschaftlers Åke E. Andersson skizzierte van de Laar eine zeitliche Abfolge von hafenstädtischen Entwicklungsstufen, die im Mittelalter einsetzte und über die Frühe Neuzeit und das „goldene Zeitalter“ des 19. Jahrhunderts in die Wohlfahrtsstadt der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg mündete. Dieses Schema konkretisierte er am Beispiel Rotterdams. Es erhellte vor allem die Komplexität der Entwicklungsprozesse auf politischer, wirtschaftlicher, infrastrukturell-technischer und kultureller Ebene und ermöglichte die Frage nach Handlungsspielräumen der lokalen Akteure.

Ein alternatives raumbezogenes Modell der inhaltlichen Verbindung von Meer, Hafen, Hafenstadt und Hinterland stellte CAROLA HEIN (Delft) vor: Sie untersucht globale „Petroleumscapes“ – vom Öl bestimmte räumliche Strukturen, die mit Tankschiffen, Hafenanlagen, Raffinerien, Pipelines, den Firmenzentralen der Ölfirmen und den Tankstellen seit den 1860er Jahren weltweit immer enger geknüpfte Netze bilden. Am Fallbeispiel der für Rotterdam und Hamburg bereits erhobenen Daten wurde deutlich, wie weitreichend diese Verbindungen auf der lokalen Ebene sein können.

Mehrere der Vorträge thematisierten dann speziellere Fragen der Hafenentwicklung, nahmen dabei aber auch jeweils regionale, nationale und internationale Bezüge in den Blick, ohne die sich die Geschichte von Häfen und Hafenstädten nur unvollkommen verstehen lässt. So setzte sich INGO HEIDBRINK (Norfolk, VA) mit dem Hinterland von Rotterdam und Hamburg auseinander und konzentrierte sich dabei auf die Binnenschifffahrt auf Rhein und Elbe, die sich nach 1945 diametral entgegengesetzt entwickelte. Während sich die Transportmöglichkeiten auf dem Rhein durch den Ausbau des Flusses, Harmonisierungen im Rahmen des westeuropäischen wirtschaftlichen Zusammenschlusses und Modernisierungen der Schiffe stetig verbesserten, wurde auf der Elbe durch die politische Teilung Europas quasi der Zustand von 1945 konserviert, auch wenn Hamburg vehement versuchte, im Güterverkehr mit Osteuropa wieder den Stand der Vorkriegszeit zu erreichen. Heidbrink plädierte dafür, den Begriff des Hinterlandes für Hamburg breiter zu fassen und den gesamten Ostseeraum einzubeziehen.

SARAH LEMMEN (Bremen) behandelte einen besonderen Aspekt der Hamburger Beziehungen nach Osteuropa, nämlich den sogenannten Moldauhafen: ein auf der Grundlage der Pariser Vorortverträge seit 1928 im Hamburger Ha-

fen an die Tschechoslowakei verpachtetes Gelände, das den Tschechen eine ungehinderte Überseeverbindung ermöglichen sollte. Auch nach 1945 existierte der Moldauhafen weiter. An dieser ungewöhnlichen Nahtstelle zwischen Ost und West lassen sich damit wie in einem Laboratorium wirtschaftliche, politische und kulturelle Aspekte des Kalten Krieges und unterschiedliche Gruppen von Akteuren untersuchen.

CHRISTOPH STRUPP (Hamburg) analysierte in seinem Vortrag vor dem Hintergrund aktueller Debatten über den wirtschaftlichen Strukturwandel der 1970er und 1980er Jahre die Wirtschaftspolitik Hamburgs nach 1945. Diese stand in einem Spannungsverhältnis zwischen der fortgesetzten Betonung maritimer Identifikationsmuster und der konkreten materiellen und politischen Förderung des Hafens einerseits und der Forderung nach einer breiteren wirtschaftlichen, vor allem industriellen Basis für die Stadt andererseits. Dies wurde mit dem Rückgang der Einwohnerzahl ab 1964 und der Krise des Schiffbaus in den 1970er Jahren dringlich, verlor aber nach dem Fall der Mauer 1989 wieder an Bedeutung. Zu einer grundlegenden Neuorientierung der Wirtschaftspolitik kam es selbst in den 1980er Jahren nicht, als eine „Zukunft auf dem Land“ statt auf dem Wasser für die Stadt immerhin diskutiert wurde, so Strupp.

Das Verhältnis der Häfen von Hamburg und Rotterdam war bis ins 19. Jahrhundert zurück nicht nur von Konkurrenz geprägt, sondern auch von Beobachtung und direkten Kontakten. DIRK SCHUBERT (Hamburg) beleuchtete die Frage der wechselseitigen Wahrnehmung auf zwei Ebenen und betrachtete zunächst maritime Fachvereinigungen, die teilweise schon um 1900 existierten und mit Kongressen und Publikationen den Austausch von Informationen vor allem für die Praktiker der Hafenentwicklung – Planer und Ingenieure – förderten. Auf der politischen Ebene konnten Entwicklungen in dem einen Hafen zum Anlass genommen werden, auch in dem anderen Hafen Projekte durchzusetzen, auch wenn diese Bezüge nicht unbedingt explizit kommuniziert wurden. Dies zeigte Schubert am Beispiel der Hamburger Hafenentwicklungsplanung der 1960er Jahre, die von der Sorge vor dem Rotterdamer Europoort mitbestimmt war.

REINHILDE SENNEMA (Rotterdam) analysierte in ihrem Vortrag die Rolle der wirtschaftlichen Eliten und Interessenorganisationen wie der Handelskammer beim Wiederaufbau Rotterdams nach 1940. Während die historischen Akteure davon ausgingen, dass effiziente Unternehmen für die ganze Stadt profitabel seien, fragte Sennema nach deren Beitrag zur Resilienz der Stadt. Am Fallbeispiel des Fracht-Unternehmers Jan Backx führte sie aus, wie dessen patriarchale Vorstellungen einer sozial involvierten Modellfirma mit der Botenschaft „Entwickeln Sie sich“ nach 1943 Eingang in den Basisplan für den Wie-

deraufbau der Stadt fanden. Dass Vision und Umsetzung jedoch auseinanderklafften, zeigte spätestens der Hafenstreik von 1970, wie Sennema darstellte. Die Identifikation Rotterdams mit dem Hafen prägte auch die Erinnerungskultur. SUSAN HOGERVORST (Rotterdam) veranschaulichte, wie die lokalen Narrative über den Luftangriff vom 14. Mai 1940 das Verhältnis zu Deutschland als Referenzpunkt hatten. Unmittelbar nach dem Krieg spielte der Aufbau eine zentrale Rolle und damit auch die wirtschaftlichen Beziehung zum Hinterland, sodass bereits am 1. März 1949 wieder eine deutsche Delegation den Hafen besuchte. Am 14. Mai 1980 schließlich stand das internationale Anliegen von Frieden und Versöhnung im Mittelpunkt, als auch Coventry, Köln und Dresden am Gedenken an den Luftkrieg teilnahmen. Das Verhältnis zu Deutschland trug also zur Bestimmung der lokalen Identität bei.

Schließlich zeigte CHRISTINA REIMANN (Göteborg/Berlin) am Beispiel von Rotterdam und Antwerpen, wie Nationalstaat, lokale Behörden und Unternehmen in Hafenstädten um 1900 den Umgang mit Fremden verhandelten. In beiden Städten waren die Häfen Durch-, Ein- und Ausreiseorte von Migranten, die den Status von Ausländern, Anwohnern und Naturalisierten haben konnten. Mit dem Fokus auf rechtliche Praktiken machte sie deutlich, dass die Registrierung von Migranten zentral bestimmt sein konnte, die Abschiebung aber lokal organisiert, wie in Antwerpen. In den Rotterdamer Listen war lange nicht die Nationalität aufgeführt, wohl aber der letzte Meldeort – was Übersee-Migranten gegebenenfalls die Rückkehr in den Ausreisehafen ermöglichte. Als ausführende Organe waren Schifffahrtsgesellschaften wie die Red Star Line am Aufenthaltsregime beteiligt, sodass der Hafen selbst zum Ort der Aushandlung von Zugehörigkeiten wurde.

In der Abschlussdiskussion wurden noch einmal Grundprobleme der Stadtgeschichte diskutiert, darunter die Frage, ob sich eine Stadt auf einen zentralen Begriff bringen lässt und überhaupt um ein zentrales Narrativ – z.B. das „Maritime“ – herum strukturiert werden kann und soll. Diskutiert wurde zudem, wie Stadtgeschichte einen wissenschaftlichen Anspruch gegen identifikatorische Indienstnahmen und Ansprüche des Stadtmarketings behaupten kann und welche Rolle populäre stadtgeschichtliche Darstellungen für die Geschichtsbilder einer breiteren Öffentlichkeit spielen. Hervorgehoben wurde das Problem, verschiedenen Gruppen von Akteuren gerecht zu werden: Gerade in Hafenplanung und Hafenpolitik waren bis in die Gegenwart fast ausschließlich Männer tätig, die sich in entsprechend konnotierten Strukturen bewegten. Schließlich wurden Quellenprobleme in den Blick genommen, die zum Beispiel beim Hamburger Hafen leicht zu einem Übergewicht der staatlichen und infrastrukturellen Perspektive führen, weil die Archive von Unternehmen und Verbänden der Hafenwirtschaft kaum erhalten und zugänglich sind. So erfüllte die

Tagung auch den Zweck, ein Forum für deutsch-niederländische Vernetzungen und den Austausch über laufende Projekte und Forschungsfragen zu bieten.

Esther Helena Arens, Universität zu Köln, esther.arenas@uni-koeln.de
Christoph Strupp, Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, strupp@zeitgeschichte-hamburg.de

Pia Eiringhaus

Tagungsbericht: *The De-Industrializing City: Urban, Architectural, and Socio-Cultural Perspectives*

Joint workshop with the Society for the Promotion of Urban Discussion (SPUD), held at the The German Historical Institute London (GHIL) from 12 to 13 December 2016.¹

In the late twentieth century, complex developments of de-industrialization and transformation, migration and multiculturalism, conflict and resilience, farewells and new beginnings re-shaped urban environments. In order to gain more insight in the many facets of the processes transforming former industrial cities and societies, JÖRG ARNOLD (Nottingham), TOBIAS BECKER (London), SIMON GUNN (Leicester), and OTTO SAUMAREZ SMITH (Oxford) organized this joint international workshop. Experts from different disciplines were brought together to explore and debate late twentieth-century European cities as key sites of cultural and societal transformation from a comparative Anglo-German perspective.

TOBIAS BECKER chaired the first panel, “Concepts of De-Industrialization and Multi-Culturalism: A New Master Narrative of Urban History?”, which aimed at investigating ways of conceptualizing theoretical approaches and bringing together the various social, cultural, societal, and economic aspects.

¹ Der Bericht erscheint in einer ausführlicheren Fassung in H-Soz-Kult und im Bulletin des German Historical Institute London.