

Hochschule Hannover
Fakultät III
Medien, Information und Design
Studiengang: Fotojournalismus und Dokumentarfotografie
Expo Plaza 2
30539 Hannover

Mitten im Strukturwandel des Hamburger Hafens

Bachelorarbeit

DANIEL NIDE

am 17.01.2022

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
TEIL A	
2. Geschichte des Hamburger Hafens und seiner Arbeitsstruktur.....	4
2.1 Entstehung des Hafens bis zur Industrialisierung.....	4
2.2 Industrialisierung des Hafens bis zur Gegenwart.....	6
3. Strukturwandel heute.....	10
3.1 Sicht der Gewerkschaften.....	10
3.2 Gesamthafenbetrieb.....	11
3.3 Hamburg Port Authority.....	12
3.4 Der Hafen aus Stadtentwicklersicht.....	12
TEIL B	
4. Der Hafen im Bild damals und heute.....	15
4.1 Der Hafen, Fotografien 1930-1970, Div. Fotografen, Junius Verlag.....	15
4.2 GEO Heft Juli 1979, Reportage.....	16
4.3 HB Bildatlas Sonderausgabe 1989.....	17
4.4 Hafen Hamburg – Gregor Schläger, Medien-Verlag Schubert.....	17
5. Stillstand ist Rückschritt – Umsetzung der eigenen fotografischen Arbeit.....	19
6. Fazit.....	22
Literaturverzeichnis.....	24
Abbildungsverzeichnis.....	26

Abkürzungsverzeichnis:

AGV - Automated Guided Vehicles

Anm. d. V. - Anmerkung des Verfassers

bzw. - beziehungsweise

BR - Betriebsrat

CTA - Container-Terminal Altenwerder

CTB - Container-Terminal Burchardkai

CTT - Container-Terminal Tollerort

EDV - Elektronische Datenverarbeitung

GHB - Gesamthafenbetrieb

HPA - Hamburg Port Authority

HHLA - Hamburger Hafen Logistik und Aktiengesellschaft

k. A. - keine Angabe

u. a. - unter anderem

VC - Van Carrier

ÖTV - Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr

z. B. - zum Beispiel

Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird, solange keine andere Form benutzt wurde, bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in dieser Arbeit die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

„Wie sehr der Wandel zwischen dem Gestern und dem Morgen im Hafen spürbar ist, das brachte kürzlich ein Kameramann zum Ausdruck, der den Hafen seit einer Reihe von Jahren nicht mehr gesehen hatte.[...] „Ich kann einfach nicht mehr an dem Früherem anknüpfen. Damals kam es darauf an, jene seltsame Atmosphäre einzufangen, die sich aus Fernweh, Pioniergeist und Romantik zusammensetzte und die nach Salz, Teer und tausend exotischen Dingen roch. Heute liegt die Faszination eines großen Seehafens in seiner Dynamik, in der perfekten Automation eines Apparates, dem etwas Unnahbares anhaftet und der sich der Kamera immer wieder zu entziehen sucht.“
-Klugmann, 1989, S.7ff

1.Einleitung

832 Jahre nach „offizieller“ Gründung ist der Hamburger Hafen, gemessen am Standardcontainer-Umschlag im Jahr 2020, der achtzehntgrößte der Welt, nach Rotterdam und Antwerpen der drittgrößte in Europa und der größte in Deutschland. Das Hafengebiet umfasst mehr als 7.000 ha. Davon bestehen über 4.000 ha aus Land- und 3.000 ha aus Wasserflächen. Zehn Prozent der Fläche Hamburgs gehören zum Hafen. (vgl. Mattern, A., 2021)

Ungefähr 7.000 Transport- und Logistikunternehmen sind in Hamburg ansässig, außerdem 20 der weltweit größten Reedereien. Über 110 Eisenbahnunternehmen aus ganz Europa transportieren ihre Waren auf dem mehr als 300 Kilometer langen Schienennetz der Hamburger Hafenbahn. (vgl. Preuß, Hafen Hamburg, S.19) Die Industrie Hamburgs ist ebenfalls im Hafen zu finden: Raffinerien, Tanklager, ein Aluminium- und ein Stahlwerk, eine Ölmühle, die Werften Blohm+Voss und Norderwerft sowie diverse Weitere. Auf der Veddel steht Europas größte Kupferhütte Aurubis. (vgl. ebenda, S.16) Der Güterumschlag findet überwiegend auf den vier großen Containerterminals Tollerort, Burchardkai, Altenwerder und Eurokai statt. (vgl. ebd., S.15) Durch technologische Entwicklungen wie bspw. die Automated Guided Vehicles (AGV) oder automatisierte Containerbrücken und einer Allianz der drei großen Reedereien Cosco, Maersk und Hapag-Lloyd steigt auch in diesem Hafen der Druck auf die Hafenlogistikbetriebe und damit auf die Beschäftigten. (vgl. Handelsblatt, 2016)

Die nächste Runde im Ringen um die Zukunft des Hafens ist eröffnet.

Vor Kurzem wurde das Bürgerbeteiligungsverfahren für den Hafenentwicklungsplan 2040 auf der dazugehörigen Website beendet. (vgl. hafen2040.hamburg, 2021) Daraufhin wird nun der Wirtschaftssenator Michael Westhagemann einen konkreten Plan für den Zeitraum bis 2040 der

Hamburger Bürgerschaft vorlegen. Zudem ist die Diskussion um eine mögliche Fusion der beiden großen Hafenlogistikunternehmen HHLA und Eurogate wieder aufgeflammt und in der ersten Hälfte des Jahres 2022 sei mit einer entsprechenden Verlautbarung zu rechnen. (vgl. Läscher, 2021, S.7) Aber auch die Debatte um einen übergreifenden norddeutschen Hafenverbund zwischen Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven, bisher unter dem Titel „Deutsche Bucht AG“, ist nicht vom Tisch. Was das für die Hafenbeschäftigten bedeutet ist noch nicht absehbar. Die zuständigen Gewerkschaften rechnen jedenfalls mit großen Friktionen. (vgl. ebenda, S.7)

In Hör- und Sehweite des Hafens in Altona aufgewachsen - wenn der Wind richtig steht, kann man das Klacken der aufsetzenden Container und das Hupen der Hafenbahn hören - habe ich mich, seit dem ich über kompliziertere Dinge als Cartoons und Comics nachdenke, gefragt, wie dieser riesige Logistikapparat funktioniert und wer die Menschen sind, die dort arbeiten?

Ich möchte in meiner Arbeit, angelegt als klassische Fotoreportage, den aktuellen Strukturwandel im Hafen dokumentieren. Anhand seiner Infrastruktur und seiner Menschen versuche ich den momentanen Stand des Strukturwandels des Hafens fotografisch festzuhalten. Dafür habe ich verschiedene Menschen mit unterschiedlichen Funktionen im Hafen aufgesucht, sie in ihrem beruflichen Umfeld und damit auch „ihren“ Hafen fotografiert. Diese Menschen haben Berufe wie Brückenfahrer, Logistiker, Van Carrier-Fahrer, Lascher oder Festmacher. Einige dieser Berufe gab es vor allzu langer Zeit noch gar nicht, andere werden in naher Zukunft nicht mehr existieren. Aber Wandel im Hafen ist nicht wirklich etwas Neues. Seit seiner Entstehung steht der Hafen für Strukturwandel, wie ich in dieser Arbeit aufzeigen werde.

Dafür habe ich die Arbeit in zwei große Blöcke aufgeteilt. Im Teil A nähere ich mich schriftlich deskriptiv dem Hafen von seiner Gründung bis zur Gegenwart und den aktuellen Konflikten. In Teil B reflektiere ich seine Geschichte anhand geschichtlichem Bildmaterials unterschiedlicher Fotografen, um dann mit meiner fotografischen Arbeit darauf aufsetzend den aktuellen Stand zu versuchen zu dokumentieren.

Teil A ist wie folgt strukturiert: In Abschnitt 2 beginne ich im Mittelalter mit der Entstehung des Hamburger Hafens ausgehend von der damaligen Seefahrt, was im Unterabschnitt 2.1 bis zum Beginn der Industrialisierung weiter ausgeführt wird. Abschnitt 2.2 dokumentiert historisch einen großen Wandel, der in seiner Entwicklung und seinen Auswirkungen bis zur Gegenwart reicht. In Abschnitt 3 versuche ich dann den heutigen Strukturwandel unter Einbeziehung einiger relevanter Hafenakteure zu beschreiben. Dies schließt mit Unterabschnitt 3.4 und der Sicht von Stadtentwicklern auf den Hafen den Teil A ab.

Teil B, Abschnitt 4 bis einschließlich 4.4, widme ich der visuellen Darstellung des Hafens in ausgewählten Fotobüchern und Magazinen; eine bildliche Geschichte des Hafens von 1930 bis in die Gegenwart. Abschnitt 5 setzt dann auf Teil A und B auf und reflektiert den aktuellen Stand mit

meinem Material. In Abschnitt 6 ziehe ich ein Fazit der gesamten Arbeit und versuche zudem den Strukturwandel geschichtlich einzuordnen.

Leider konnte ich mich in dieser Arbeit mit einem Großteil von Aspekten nicht befassen. Der Hafen war schon immer „Tor zur Welt“, insofern immer schon von Globalisierung betroffen. Insbesondere die aktuelle Bedeutung Chinas in Zusammenhang mit der sogenannten Neuen Seidenstraße, dessen Einfluss auf die verschiedenen wichtigen „westlichen“ Häfen und eigener konkurrenzfähiger Werften wäre ein ganz eigenständiges Thema, welches auch die Werften-Entwicklung Hamburgs behandeln müsste. In diesem Zusammenhang werden unter anderem Ideen wie klimaneutraler Schiffbau vorgebracht. Grundlage dafür müsste auch sein, wie zum Beispiel Götz Wiese von der CDU vorgeschlägt, Wasserstofftanks und Brennstoffzellen-Netzwerke im Hafen anzusiedeln.

Außerdem muss der Einfluss der Covid19-Pandemie auf Hafenlogistik und die weitere wirtschaftliche Entwicklung ausgeklammert werden. Abschließend möchte ich noch zwei weitere Punkte benennen, die ich nicht intensiver beleuchten kann, da sie auch abseits der eigentlichen Hafenarbeit stehen. Mit der Hafencity sehen wir wie ein Teil des Hafengebietes wieder der Wohnbebauung geöffnet wird. In diesem Zusammenhang gewinnt auch die touristische Erschließung neben z.B. der klassischen Hafenrundfahrt weiter an Bedeutung. Da seien beispielhaft die Elbphilharmonie, das mittlerweile international bekannte „Miniatur Wunderland“, die unterschiedlichen Musicals und die Kreuzfahrtterminals erwähnt.

Beginnen werde ich im Folgenden mit einen kleinen Einblick in die Entstehung des Hamburger Hafens und seiner Entwicklung bis Heute. Das kann nur sehr knapp und oberflächlich geschehen, da der Zeitraum von seiner Entstehung bis zur Gegenwart, immerhin über 800 Jahre, zu lang ist und die verschiedenen Entwicklungsstufen viel zu zahlreich. Nun beginne ich mit den Abschnitten von der Entstehung bis zur Industrialisierung und von dieser bis Heute.

TEIL A

2. Geschichte des Hamburger Hafens und seiner Arbeitsstruktur

Zu Beginn der Geschichte des Hamburger Hafens im Mittelalter war überraschenderweise die Hafenarbeit genossenschaftlich und nicht hierarchisch organisiert. Seeleute waren am Schiff und an der Ladung beteiligt. (vgl. Geffken, 2015, S.9) Gleichwohl war der Anteil des Kapitäns als Erster unter Gleichen größer als der der übrigen Seeleute. Aber sie waren eben doch "Partner des Schiffes" (Geffken) "Noch bis ins 19. Jahrhundert hinein", hatten "sie das Recht auf die sogenannte 'Führung'. Das heißt, sie konnten Waren auf eigene Rechnung mitführen und verkaufen. Tatsächlich war das Beladen und Entladen der Schiffe zunächst allein ihre Aufgabe. Eines besonderen Hafenarbeiters bedurfte es also nicht." (vgl. ebenda, S.9)

Noch viele Jahre, nachdem es schon Hafenarbeiter gab versuchten die Reeder nach wie vor die Seeleute zur Hafenarbeit zu nötigen. Erste feste Hafenberufsbilder zeichneten sich trotzdem mehr und mehr ab. Beispielhaft sei hier der Ewerführer genannt, "der die Ladung von den Schiffen zu einem Lagerplatz und umgekehrt brachte." (ebenda, S.9) Weiter entstanden die Berufe des Speicherarbeiters, später kamen dann die Kaiarbeiter und die Decks- und Schauerleute hinzu. (vgl. ebd., S.9) Gerade auch zu dieser Zeit waren viele Hafenarbeiter immer noch auch ehemalige Seeleute.

Hafenarbeiter waren und sind Arbeiter, die für das Be- und Entladen von Schiffen zuständig sind. (vgl. ebd., S.10) Bevor wir uns näher damit beschäftigen, wie sie sich Hafenarbeit ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte, schauen wir uns im nächsten Kapitel zunächst in kurzen Schlaglichtern die Gründung und Entwicklung des Hamburger Hafens bis zur Industrialisierung an.

2.1 Entstehung des Hafens bis zur Industrialisierung

Die Gründung des Hamburger Hafens geht „offiziell“ auf den 7. Mai 1189 zurück. An diesem Tag soll Friedrich I., der sogenannte Kaiser Barbarossa, der Stadt eine Urkunde ausgestellt haben, die gewisse Vorrechte und eine Zollfreiheit bis zum Meer sowie den freien Warenverkehr im Gebiet der Grafschaft Holstein zusicherte. Vor einiger Zeit belegten Historiker übrigens, dass die Urkunde gefälscht war. Zwei Jahre später allerdings wurden dann vom Sachsenherzog Heinrich dem Löwen echte Dokumente ausgehändigt. (vgl. Krieger, 2014, S.25) Zu dieser Zeit gab es starken Handel mit dem damals niederländischen Gent, mit Friesland und Lübeck sowie im osteuropäischen Raum. Die Größe und den Weltstatus von heute hatte Hamburg damals allerdings noch nicht, Stade oder

auch Alt-Lübeck waren ebenbürtig, wenn nicht sogar größer oder bedeutsamer. (vgl. ebenda, S.26) Maximale politische und wirtschaftliche Freiheit von den „Machtzentren des Heiligen Römischen Reich deutscher Nation“, sowie „militärische Neutralität“ und „der freie Zugang vom Hafen zur Nordsee“ waren die wichtigen Bausteine für die Stellung des Hamburger Hafens zu dieser Zeit. (vgl. Preuß, 2016, S.26)

Ab dem 13. Jahrhundert wurde das öffentliche und institutionelle Leben zunehmend verschriftlicht. Erstmals wird um 1224/1225 ein Rat als städtisches Regierungsorgan Hamburgs erwähnt, dominiert von Großkaufleuten. Ebenfalls im Laufe des 13. Jahrhunderts wurde Hamburg in die Hanse integriert. (vgl. Krieger, 2014, S.27ff) Im 14. Jahrhundert erlangte Hamburg zwei Exklaven in Form der Insel Neuwerk und der Düne Scharhörn in der Nordsee, um die Elbmündung besser bewachen zu können. Bis heute gehören sie zu Hamburg. Während der Zeit des Faschismus wurden sie zwar kurzfristig an Cuxhaven zurückgegeben, aber 1969 im sogenannten Cuxhaven-Vertrag vereinbart, wieder an die Stadt Hamburg, damit diese eine Möglichkeit hätte einen Tiefseehafen zu errichten. (vgl. Preuß, 2016, S.26) Bis heute hat Hamburg diese Option allerdings nie genutzt und scheint auch keine entsprechenden Pläne zu haben.

Nach dem Dreißigjährigen Krieg gab es einen enormen ökonomischen Aufschwung.

Beispielsweise gründeten Kaufleute 1665 die Commerzdeputation, aus der sich 1867 die Handelskammer entwickelte. (vgl. Krieger, 2014, S. 75)

Immerhin schon rund 4 Jahrhunderte aktiv verliert die Hanse seit dem 17. Jahrhundert zusehends ihren ursprünglichen Zweck und damit auch ihre Macht. Ein militärisches Einschreiten oder politische Einflußnahme zum Vorteil einer einzelnen Hansestadt war nicht zu erwarten. Ein Bündnis zwischen Bremen, Lübeck und Hamburg wurde als Ersatz, um den eigenen Standort zu stärken, bereits geschmiedet. (vgl. ebenda, S.77)

Die Arbeit im Hafen ändert(e) sich stetig und passt(e) sich schnell an die jeweilige Epoche und die vorhandenen Produktionsmittel an. Zunächst wurde hauptsächlich mit den Händen und bloßer Muskelkraft gearbeitet und sogenanntes Stück- und Sackgut bewegt. Anfängliche Hilfsmittel waren Seilzüge, Sackkarren und Haken. (vgl. Geffken, 2015, S.10) Die Einführung der Dampfmaschine sowie Werkzeugmaschinen und obendrein der Ausbau der Eisengewinnung sowie die Dampfschiffahrt revolutionierten im 19. Jahrhundert auch den Hafen und die Hafenarbeit. Durch die industrielle Revolution setzte ein großer Strukturwandel im Hafen ein. Die Jobs und die damit verbundenen Anforderungen änderten sich. Im nächsten Abschnitt sehen wir uns an wie sich die Hafenarbeit ab der Industrialisierung bis zur Gegenwart entwickelt hat.

2.2 Industrialisierung des Hafens bis zur Gegenwart

Mit der einsetzenden Industrialisierung im 19. Jahrhundert gelang es Hamburg zu einer modernen Industrie und Handelsmetropole mit einer halben Million Einwohnern zu werden. (vgl. Krieger, 2014, S.97) Im Jahr 1840 wurde Hamburg mit einer Strecke nach Bergedorf allmählich ans Bahnnetz angeschlossen. (vgl. ebenda, S.106) Das war für den Hamburger Hafen besonders wichtig. Und heute immer noch, da es die Verbindung zum Hinterland ist und somit einen wichtigen Vorteil im Wettbewerb darstellt.

Obwohl die Mehrzahl der lohnabhängigen Bevölkerung bis zu zwölf und mehr Stunden unter schlechten Bedingungen „schufteten“ musste, reichte deren Lohn kaum zum Überleben. Rolf Geffken schreibt dazu:

In den Häfen war lange Zeit eine Schicht von jeweils zwölf Stunden einschließlich der Pausen üblich. Diese konnten sich in vielen Fällen aufgrund starken Arbeitsanfalls verlängern, ja sogar verdoppeln oder verdreifachen. Oft kam dabei eine 36-stündige ununterbrochene Arbeitszeit (!) zustande. Nacht- und Sonntagsarbeit bildeten keine Ausnahme. Ein Teil der Unfälle war auf diese überlangen Arbeitszeiten zurückzuführen. (Geffken, 2015, S.14)

Es bildete sich zum Beispiel folgende neue Arbeitsstruktur heraus. Die Kaiarbeiter hatten im 19. Jahrhundert eine eigene Organisationsstruktur. An oberster Position kam der Vorarbeiter, dann die festen Arbeiter. Anschließend stehen die unständig Beschäftigten, Hilfsarbeiter und Gelegenheitsarbeiter. Kranführer hatten auch „Vorarbeiterstatus“. (vgl. Geffken, 2015, S.11) Die Arbeit im Hafen war meistens außerhalb der Struktur der Kaiarbeiter „unständige“ Arbeit auf Bereitschaft. (vgl. ebenda, S.14) Früher als in anderen Bereichen der Arbeitswelt gründeten Hafenarbeiter deshalb Interessenvertretungen und erstritten schon 1854 erste Tarifabschlüsse. Im Winter 1896 sank die Stimmung unter den Hafenarbeitern in Hamburg schließlich auf einen Tiefpunkt: Es kam zu Lohnforderungen, weil die Lebenshaltungskosten enorm gestiegen waren. Es wurde eine Lohnerhöhung von 4,20 Mark bei einer 10 Stunden Schicht auf 5 Mark gefordert. Durch diverse Abrisse von Wohnungen in Hafennähe stiegen zudem die Mieten oder die Familien mussten weiter weg ziehen. (vgl. ebd., S.14)

So kam es im November 1896 dann zu einem der größten Hafenarbeiterstreiks in der Geschichte Deutschlands, zu Höchstzeiten mit über 16.000 Streikenden. Er endete mit einer Niederlage für die Hafenarbeiter, die sich hauptsächlich spontan organisiert hatten. (vgl. Krieger, 2014, S.111)

Im Folgenden wird auf diesen Konflikt genauer eingegangen, weil in ihm die Bedingungen der Arbeit im Hafen und die zugehörigen Kräfteverhältnisse teils exemplarisch bis heute wirksam waren: Es standen sich also steigende Mieten und stagnierende Löhne auf der einen Seite und große Gewinne der Hafenunternehmer und Reeder auf der anderen gegenüber. (vgl. Geffken, 2015, S.17)

Der Präsident der Internationalen Föderation der Schiffs-, Hafen- und Flussarbeiter Tom Mann kam

aus London, um unter anderem in Hamburg eine Rede zu halten. Er wurde verhaftet und zurück nach England gebracht. Tausende protestierten dagegen. Der Unmut der Hafenarbeiter stieg. Es kam bisweilen schon zu kleineren Streikaktionen. Der Hafenarbeiterverband verhielt sich allerdings zurückhaltend, er schätzte den Organisationsgrad als zu gering für erfolgreiche Streiks ein. Die Schauerleute waren als Erste streikbereit.

Bei einer Versammlung der Verbandsmitglieder am 12.11.1896 spricht sich allerdings noch eine Mehrheit gegen eine Solidarisierung mit den Schauerleuten aus. Doch schon vier Tage später sah die Welt ganz anders aus. Ein Teil der Schauerleute war bereits in den Streik getreten und eine Mehrheit war nun für ihre Unterstützung, gegen den Rat der Gewerkschaftsführer. Am 21.11 stellten alle Schauerleute ihre Arbeit ein. Es folgten die Kohlearbeiter, die Kaiarbeiter, die Kesselreiniger und die Ewerführer. Nach einer Woche konnte die Streikleitung bereits über 7.000 Streikende zählen.

Die Forderungen beinhalteten mittlerweile einige wichtige Punkte mehr: So wurde eine Erhöhung der Grundlöhne gefordert, die Beibehaltung von Zuschlägen, Verkürzung der Arbeitszeit und die Anerkennung der Gewerkschaften als gleichberechtigte Verhandlungspartner. Die Arbeitgeberseite lehnte alle Forderungen rigoros ab. Für sie war es eine Kriegserklärung der Arbeiterbewegung gewesen und sie war nicht gewillt auf nur eine der Forderungen einzugehen. Der Präsident der Bürgerschaft, der Chef der Polizeibehörde und der Vorsitzende des Gewerbegerichts unterbreiteten den Vorschlag eine Schiedskommission einzurichten. Die Streikenden wollten sich darauf einlassen, jedoch die Arbeitgeberseite nicht. Danach kam es zu einem Generalstreik im Hafen und größeren Auseinandersetzungen zwischen Polizei und Streikenden. Die Polizei besetzte den Hafen, Streikbrecher wurden eingesetzt und die Streikenden durften durch ein Senatsdekret auch öffentlich keine Spenden mehr sammeln. Der Druck wurde also erhöht, aber die Streikenden immer mehr. Es gab allerdings ein großes Problem: Zu Jahresende standen saisonalbedingt mehr Arbeitskräfte zur Verfügung. Und zudem war der Winter sehr hart und die Elbe froh zu, sodass die Schiffe so oder so im Hafen liegen blieben. Die Spenden gingen zurück, da die Menschen das Geld selber brauchten, wegen des harten Winters und der schlechten Arbeitsmarktsituation. Die Streikenden sahen dann Mitte Januar keine Erfolgchancen mehr und beendeten in einer Urabstimmung den Streik mit 66%. Die Unternehmer und der Staatsapparat antworteten prompt: Keiner der streikenden Staatskaiarbeiter wurde wieder eingestellt. Gewerkschaftsausweise wurden zerrissen, Löhne gesenkt. Es kam zu Anklagen von 500 Streikteilnehmern wegen „Bedrohung, Ehrverletzung, Misshandlung und Aufruhr“. (Geffken) 126 wurden verurteilt, viele davon auch zu Gefängnisstrafen. Der Streik war aber trotz dessen nicht ganz umsonst gewesen, es wurde u.a. eine Kommission vom Senat einberufen, die die Missstände im Hafen untersuchte und bestätigte. Außerdem wurde ein Hafeninspekteur eingestellt, der für die Einhaltung der Unfallverhütungsmaßnahmen zuständig war. Wie die Hafenarbeitergewerkschaft kritisierte ein

ehemaliger Kapitän, der wohl eher die Sicht von „Oben“ einnahm. (vgl. Geffken, 2015, S.17ff.)

Die Umwälzungen und gesellschaftlichen Spannungen sollten in dieser Epoche erst einmal nicht aufhören. So nahm die gesellschaftliche Spaltung Ende des 19. Jahrhunderts, Anfang des 20. Jahrhunderts in Hamburg weiter zu. Nach dem großen und bekannten Streik von 1896/97 sind bis heute noch zwei weitere größere Streiks überliefert. Dazu zählt zum Einen der Streik von 1951 mit über 6.000 Streikenden (vgl. MPZ, k.A.) und zum Anderen der Streik von 1978 mit ca. 20.000 Streikenden in Norddeutschland (vgl. Schröder, 2017).

Allerdings nicht nur die gesellschaftlichen Spannungen, sondern auch die wirtschaftliche Dynamik und das Wirtschaftswachstum nahmen zu. Das äußerte sich früh mit dem Anschluß Hamburgs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ans deutsche Bahnnetz. Dadurch wurde der Binnenhandel noch enger mit dem Überseehandel verknüpft. Das führte dazu, dass die Schiffe in den Häfen immer zahlreicher und größer wurden. Ebenso wurden die Hilfsmittel besser und größer, damit stieg die Produktivität bei gleichzeitig geringerem Einsatz von Arbeitskräften. (vgl. Krieger, 2014, S.113)

Eine größere Zäsur in der Geschichte des Hamburger Hafens stellte die Diktatur der Faschisten dar. 1935 wurde aus den Hafenbetriebsvereinen u.a. Bremens und Hamburgs der Gesamthafenbetrieb geschaffen. Gleichzeitig absorbierte der Zweite Weltkrieg massenweise Arbeitskräfte, die ersetzt werden mussten. Die Faschisten griffen hierfür auf Zwangsarbeiter aus Osteuropa und Kriegsgefangene aus der Sowjetunion zurück. Das Fazit von Rolf Geffken zur NS-Zeit, aufgrund seiner Aussagekraft hier in voller Gänze zitiert, lautet wie folgt:

Am Ende der Nazidiktatur waren die deutschen Seehäfen weitgehend zerstört. Das galt vor allem für Hamburg. Doch nicht nur die Häfen waren zerstört. Auch die Arbeiterquartiere in Rothenburgsort, Barmbek oder Wilhelmsburg waren den Bombennächten von 1943 zum Opfer gefallen.

Viele Hafenarbeiter mussten das „Tausendjährige Reich“ mit ihrem Leben bezahlen. Zunächst waren es nur die politisch Aktiven, die man in Konzentrationslagern folterte oder umbrachte. Später folgten jene, die man aufgrund ihrer tatsächlichen oder vermeintlichen Gesinnung entließ oder gegen die man – so beim Hamburgischen Staatskai – Berufsverbote verhängte. Danach folgten jene, die in Streiks oder anderen Widerstandsaktionen Mut zum aufrechten Gang bewiesen. Schließlich jene, die als Wehrpflichtige im Krieg ihr Leben ließen oder die in den Bombennächten 1943 bis 1944 starben, ihre Wohnungen und ihre Arbeit oder auch ihre Angehörigen verloren. [...] Die Nazidiktatur und der zweite Weltkrieg waren jedoch keine erlittenen Schicksale, sondern das konsequente Ergebnis einer gerade auch von Reedern und Hafenunternehmen unterstützten Politik. Die Lehre, die sich daraus ziehen ließ, war, dass nur eine starke Gewerkschaftsbewegung ein Garant für dauerhafte Demokratie und Frieden sind. (Geffken, 2015, S.70f)

Für die Sicht auf den Hafen nach dem Zweiten Weltkrieg werden unterschiedliche Bilder gezeichnet. Martin Krieger zum Beispiel schreibt dazu: „Der überwiegende Teil der Kaianlagen war unversehrt geblieben [...]“ (vgl. Krieger, 2014, S.136) während Rolf Geffken hingegen von nahezu kompletter Zerstörung spricht. (vgl. Geffken, 2016, S.72)

Einig ist man sich, dass es dadurch die Möglichkeit gab die „Hafentechnik“ auf den neuesten Stand

zu bringen und so schnell wieder zur Weltmarktspitze aufzuholen. (vgl. Krieger, 2014, S.136) Ab 1951 durften die Werften, abgesehen von dem Bau von Kriegsschiffen, ihren Betrieb wieder aufnehmen. Der nötige Wiederaufbau brachte insgesamt einen Aufschwung mit sich. Bereits 1955 erreichte der Handel wieder das Vorkriegsniveau. (vgl. ebenda, S.136)

Im Hafen selber wurden die Kräne immer tragfähiger und ab den 1950er Jahren wurde auch mit Gabelstaplern gearbeitet; die Arbeit war allerdings immer noch sehr hart und lange Arbeitszeiten waren die Norm. (vgl. Geffken, 2016, S.79) Die Entwicklung des Gabelstaplers brachte eine extreme Veränderung des Warenumschlags mit sich. Durch seine massenweise Verbreitung kam es zur sogenannten „Palettierung“ (Geffken) des Warenumschlags, was wiederum zu einer riesigen Rationalisierungswelle führte. Der Anteil der „schweren Handarbeit“ konnte dadurch allerdings auch erheblich minimiert werden. Die Qualifizierungen der Arbeiter mussten sich diesen Entwicklungen auch anpassen, der ungelernte Hafenarbeiter wurde immer mehr vom Hafenfacharbeiter verdrängt. (vgl. ebenda, S.79) „Nicht nur Kranführer, sondern alle Hafenarbeiter brauchten seit den 1950er Jahren zunehmend technische Kenntnisse. Die Arbeit mit gefährlichen Gütern, veränderte Logistikkonzepte und der Umweltschutz erforderten neue Qualifikationen.“ (vgl. ebd., S.79) Technische Qualifikationen wurden entscheidender als „Körperkraft, Ausdauer und maschinelle Geschicklichkeit“ (Geffken).

Ende der 60er kam es durch die Einführung des Containers zu einem weiteren *Fortschrittsschub* und einer weiteren Rationalisierungswelle im Hafen. Die zunehmende Containerisierung der Warenlogistik veränderte das Bild im Hafen abermals stark. Rolf Geffken fasst zusammen:

Von 1970 bis 1980 stieg der Umschlag allein im Hamburger Hafen von 49,96 Mio auf 62,40 Mio t. Gleichzeitig sank die Zahl der im Hamburger Hafen beschäftigten Hafenarbeiter seit 1900 kontinuierlich. Allein von 1960 bis 1976 sank sie von 14.000 auf 9.099. Immer mehr Güter wurden mit immer weniger Personal umgeschlagen. Doch die Arbeitsproduktivität erhöhte sich schon Ende der 1970er nicht nur durch weitere Rationalisierung, sondern auch durch eine Ausdehnung der Arbeitszeit. In den 1970er Jahren wurden die Arbeitsgänge beständig verkleinert. In einer Untersuchung bezeichnete mehr als die Hälfte der in Bremen befragten Hafenarbeiter es als größten Mangel beim Arbeitsablauf, dass häufig zu wenig Arbeiter in den Gängen arbeiten würden. (Geffken, 2016, S.91)

In den 80ern und 90ern des vergangenen Jahrhunderts kam es dann abermals zu Rationalisierungsmaßnahmen, obwohl der Umschlag stieg. Wie zu der Zeit schon Klugmann schrieb:

[...] Inzwischen hat sich in der Seefahrt und in den Seehäfen vieles verändert, sehr vieles. Das wurde bereits am Anfang dieses Jahrhunderts erkennbar, und in den letzten drei, vier Jahrzehnten ist alles noch viel augenfälliger geworden. Wer jetzt noch Matrosenromantik im Stile von Hans Albers sucht, der hält vergeblich Ausschau. Heute spricht man von der „Industrialisierung des Verkehrs“. Was darunter alles zu verstehen ist, läßt sich jetzt erst in Umrissen ermessen. Natürlich gehört der Container dazu. Mindestens ebenso wichtig sind die elektronische Datenverarbeitung und -übertragung. Sie haben den warenbegleitenden oder sogar vorausseilenden Informationsfluß samt entsprechender Kommunikationssysteme möglich gemacht. Ein ganz entscheidender Vorteil dieser Entwicklung ist, daß sich jetzt Transportvorgänge zwischen den beteiligten Unternehmen viel besser abstimmen und disponieren lassen als früher. [...] (Klugmann, 1989, S.8)

Immer mehr Arbeiterinnen und Arbeiter verloren ihre Jobs im Hafensektor. Der Dienstleistungsbereich der Stadt hingegen wuchs stetig. (vgl. Krieger, 2014, S.137) Derart setzte

sich der Strukturwandel in großen Schritten fort.

3. Strukturwandel heute

Heute steht der Hamburger Hafen vor einem weiteren großen Strukturwandel.

Hamburg ist Deutschlands größter Seehafen. In diesem Hafen werden Container, Massengut und „überschwere Projektladung“ (Preuß) umgeschlagen. Es findet des Weiteren eine Verbindung von Seeschifffahrt, Straße und Schiene statt, sowie von Wohnen, Arbeiten und „kulturellem Erleben“. (vgl. Preuß, 2016, S.7f) Über diesen Umschlagplatz läuft der größte Anteil des Kaffeeimports Europas. Der Hafen ist außerdem wichtigster Handelsplatz für pharmazeutische Produkte und auch immer noch für z. B. Teppiche. (vgl. ebenda, S.19)

Aktuell steht der Hamburger Hafen durch Rotterdam und Antwerpen, aber auch durch Bremen und dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven unter Druck. Der JadeWeserPort ist der einzige Hafen in Deutschland mit 18 Meter Tiefgang, den man zu jeder Zeit erreichen kann, ohne auf die Gezeiten achten zu müssen. (vgl. ebd., S.111) Die Reeder nutzen die Konkurrenz zwischen den Häfen und haben sich zu einer Allianz zusammengeschlossen, „um die Preise für die Abfertigung zu drücken“. (vgl. ebd., S.112) Olaf Preuß beschreibt in seinem Buch eine „feingliedrige Struktur“ des Hafens, die er auch zukünftig für eine Stärke im Wettbewerb hält; von Container bis Spezialgut, Massengut bis Automobil, Tourismus bis zu Kreuzfahrten. (vgl. ebd., S.112) So faßt er zusammen:

Der Hafen wird schnell sein, technologisch fortschrittlicher als andere und enger mit Europa verbunden als die meisten seiner Konkurrenten. Hafennahe Industrien, etwa in Zusammenhang mit der speziell in Norddeutschland weit fortgeschrittenen Energiewende, können den Standort Hamburg zusätzlich stärken. Bei allen Problemen des Welthandels bleiben Hamburgs Chancen in einer globalisierten Welt enorm, allein deshalb, weil der Hafen weiterhin unangefochten Deutschlands wichtigster Seehafen ist. (Preuß, 2016, S.112)

Aber auch er sieht, dass der Containerumschlag nicht mehr das Niveau von früher erreichen wird. (vgl. ebd., S.112) Wie schon in der Einleitung erwähnt, könnte auch dieser Umstand die Pläne um eine Fusion von Eurogate und HHLA weiter anfachen.

3.1 Sicht der Gewerkschaften

Die Arbeit im Hafen verändert sich aktuell immer weiter. Felix Pospiech, Betriebsratsmitglied der Gesamthafenarbeiter, sagt dazu: "Wurde klassische Hafenarbeit noch gemeinsam, also zu zweit, zu dritt oder zu viert gemeistert, so ist es heute ein 'Einzelarbeitsplatz' und wird durch die Digitalisierung verstärkt zu einer reinen Überwachungstätigkeit." (zitiert nach Bettermann, 2021, S.6)

Das führt dazu, dass die körperliche Belastung weiter schrumpft, aber leider eben auch dazu, dass die „geistige Beteiligung“ an der Arbeit abnimmt und der Arbeiter zunehmend zu einem Anhängsel

der Maschine wird. Die Befürchtung ist, dass die im Vergleich guten Löhne sinken werden und viele der bislang sicheren Arbeitsplätze wegfallen. (vgl. ebenda, S.6)

Natale Fontana, Fachbereichsleiter Verkehr bei ver.di Hamburg, meint: "[...] Der Hafen hat eine große Bedeutung, aber wir merken schon, wie ständig an den Lohnsystemen gerüttelt wird und wir merken, dass Digitalisierung und Automatisierung massiv vorangetrieben werden." (zitiert nach Giese, 2021, S.12)

Das stellt unter anderem die Frage in den Raum, wie eventuelle „Alternativjobs“ aussehen könnten? Dazu gibt es bislang jedoch keine Angaben. Für Fontana bleibt am Ende die Frage: "Die Mobilität der Zukunft betrifft direkt die soziale Frage: Wer kann sich das Fahrticket, die Wohnung, die schöne neue digitale Welt überhaupt leisten?". (vgl. Giese, 2021, S.12) Laut der ver.di publik Ausgabe 05/2021 gilt der „Tarifvertrag Zukunft“ von Eurogate als „vorbildlich“. Seit 2019 gültig, soll es keine „betriebsbedingten Kündigungen“, sondern „Qualifizierungsangebote“ und „Arbeitszeitverkürzung“ geben, bei einer Laufzeit von 10 Jahren. (vgl. ebenda, S.12)

Mit den hier skizzierten Konfliktlinien zwischen den gewerkschaftlich organisierten Interessen und der Entwicklung im Hafen sind wir in der aktuellen Gegenwart angekommen. Sie bilden einen nur indirekt virtualisierbaren Aspekt aller derzeitigen fotografischen Arbeit im Hamburger Hafen. Zum Beispiel verlangen die GHB Vertrauensleute, unabhängig davon wie die weitere Entwicklung im Hafen voranschreitet, den Erhalt des GHB als Personaldienstleister, den Erhalt aller Hafenarbeitsplätze und den Ausbau der existierenden Flächentarifverträge (vgl. Ilschner, 2021, S.5) Bevor ich mich dem Abschnitt „Hafen im Bild damals und heute“ zuwende, müssen meiner Einschätzung nach noch die drei aktuellen Hauptakteure in puncto Hamburger Hafen kurz dargestellt werden.

3.2 Gesamthafenbetrieb

Eine wichtige Funktion in der Beschreibung der Struktur des Hamburger Hafens nimmt der Gesamthafenbetrieb (GHB) ein. Der GHB wurde 1952 neugegründet durch einen Vertrag zwischen der Arbeitsgemeinschaft Hamburger Hafenfachvereine und der Bezirksverwaltung Hamburg der ÖTV. Anders als die Faschisten ihn 1935 konzipiert hatten, gab es diesmal eine Leitung, nicht nur von Unternehmern, sondern eine „paritätisch“ geführte. Der Verwaltungsausschuss besteht aus drei Arbeitgebervertretern, drei Arbeitnehmervertretern und einem „neutralen“ Leiter. Daneben gibt es keinen zentralen GHB mehr wie früher, sondern jedes Land wie Bremen, Hamburg oder Lübeck hat seinen eigenen. (vgl. Geffken, 2015, S.80) Die Funktion des GHB besteht darin, auf der einen Seite die Umschlagspitzen der Einzelbetriebe abzufedern und auf der anderen Seite, die Beschäftigung für die unstetig Beschäftigten zu sichern. (vgl. ebenda, S.81)

Unter Hafenarbeitern auf Demonstrationen oder in Interviews der Gewerkschaftsvertreter heißt es oft: „Fällt der GHB, fällt der Hafen.“ Der GHB ist durch folgende Maßnahmen gefährdet. 1.)

Hafenbetriebe greifen immer häufiger auf externe Zeitarbeitsdienstleister zu, was die wirtschaftliche Grundauslastung des GHBs bedroht. 2.) Wenn es zu einer Fusion zwischen HHLA und Eurogate kommen würde, dann könnten diese aus ihrem gemeinsamen festen Mitarbeiterstamm Pools bilden, die die Nachfrage nach GHB Beschäftigten verringert. 3.) Wenn die Pläne zur Automatisierung von HHLA und Eurogate zusammengelegt werden würden, dann würde es zu noch stärkeren Rationalisierungsschüben kommen. (vgl. Ilschner, 2021, S.5) Die GHB-Vertrauensleute fordern daher einen Tarifvertrag, der sie vor dieser Entwicklung schützt. Sollte dies nicht gelingen und der GHB Insolvenz anmelden, wie das beispielsweise in Bremen schon geschehen ist, würde das dazu führen, dass Personaldienstleister zu günstigeren Bedingungen nur noch prekäre Leiharbeiter einsetzen, mit der Folge, dass die Löhne allgemein unter Druck gerieten und so der Flächentarifvertrag schließlich dauerhaft unterlaufen werden könnte.

3.3 Hamburg Port Authority

Die Hamburg Port Authority (HPA) ist die Verwaltungsbehörde Hamburgs für den Hafen und eine Anstalt öffentlichen Rechts mit knapp 2.000 Beschäftigten, die 2005 gegründet wurde. Sie hat die Aufgaben sich um den Hafenbetrieb zu kümmern, sowie um die Entwicklung und Infrastruktur. Sie hat einen Aufsichtsrat bestehend aus sechs Mitgliedern, die der Senat ernennt und drei Arbeitnehmervertretern. Unter Anderem ist die HPA auch für die Hamburger Hafenbahn zuständig. Sie kümmert sich um die Instandhaltung der über 300km Gleise sowie 160km Anschlußgleise und „verleiht“ sie an die Eisenbahnunternehmen, die die Züge betreiben. Die Hafenbahn stellt einen bedeutsamen Bestandteil des Hafenbetriebs und seiner Funktionalität dar, da sie die zentrale Verbindung von den Container Terminals zum europäischen Eisenbahnnetz ist.

Die HPA bereedert mit einem weiteren Tochterunternehmen, der Hamburg GmbH & Co. KG, seit 2017 u.a. die bisherigen 27 eigenen Schiffe und die Schiffe der anderen Hamburger Behörden, wie der Feuerwehr und Polizei. Damit sollen durch Mehrfachnutzungen Schiffe eingespart werden. Die HPA ist dadurch einer der wichtigsten Akteure im Hamburger Hafen und bestimmt den Weg des Strukturwandels entscheidend mit. (vgl. HPA, k.A.)

3.4 Der Hafen aus Stadtentwicklersicht

Auf einer Online-Veranstaltung der Linksfraktion sprechen Prof. Jürgen Oßenbrügge und Prof. Dieter Läßle über die Entwicklung des Hamburger Hafens. Herr Oßenbrügge ist Professor für Geographie und Dieter Läßle für Stadtentwicklung. Sie fassen zusammen; der Hafen ist im

Vergleich zu Rotterdam oder auch London noch mitten in der Stadt positioniert. Außerdem sind Rotterdam und Antwerpen mittlerweile moderner als der Hafen in Hamburg. Wir haben zudem momentan eine offene, stagnierende wirtschaftliche Situation und es gibt eine deutliche Tendenz zur „De-Globalisierung“. Die Beiden hätten sich das erste Mal auf einer Veranstaltung, der „alternativen Hafenkonferenz“, vor 40 Jahren getroffen. Jetzt müssten sie mit einigem Argwohn feststellen, dass was sie damals befürchtet hatten, nämlich die reine Fokussierung auf Containerumschlag-Zahlen zum Schaden der Bevölkerung, inzwischen eingetreten sei. Nun muss die Zukunft des Hafens ihres Erachtens in einer „Versöhnung“ mit der Stadt liegen. Dafür müssen jedoch neue Kooperationen gefunden werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt um die Struktur im Hamburger Hafen zu verstehen stelle das Hafenentwicklungsgesetz dar, das nach Ansicht der beiden Professoren geändert werden müsse. Zurzeit dürfen sich im Hafengebiet nur Hafenbezogene Betriebe ansiedeln. Die beiden Experten plädieren für eine gewisse Durchmischung der Betriebe bzw. Industrien, die für sie ein Essential moderner Ökonomien ausmache. Auf die Frage nach der Fusion zwischen HHLA und Eurogate, antwortet Prof. Dr. Läßle, dass sie auf das Potenzial von Kooperationen schon seit 40 Jahren hinweisen, aber es immer wieder von den Verantwortlichen ignoriert wurde. Die aktuelle Fusionsidee finden sie aber „schlecht gemacht“ und aus der „Schwäche heraus“ entwickelt. Zum Ende der Diskussionsveranstaltung wirft Norbert Hackbusch, hafenpolitischer Sprecher der Linksfraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft, die Frage auf, was die Konsequenz aus der Gefahr für die Arbeitsplätze durch die Automatisierung sein soll? „Man kann ja schlecht gegen den Fortschritt sein.“ Jürgen Oßenbrügge antwortet, dass das ein Dilemma sei, was schwer aufzulösen sein wird.

Und in der Tat ist es zum Beispiel für die Gewerkschaft nicht einfach diesbezüglich eine angemessene Position zu finden. Denn zum Einen ist es richtig und konsequent alle Arbeitsplätze und die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten. Zum Anderen ist es fragwürdig, die aktuellen und sich abzeichnenden Probleme mit dem Stehenbleiben in der Vergangenheit lösen zu wollen. Die Gewerkschaft muss moderne Antworten finden, um das einzelne Mitglied überhaupt schützen, als auch den Übergang in die neuen Berufsfelder zu Gunsten der Arbeitenden mit organisieren zu können.

Zum Schluss stellt sich für die beiden Stadtentwickler die Frage nach der Vereinbarkeit der unterschiedlichen Nutzung des Hafengebietes, den sinnvollen Ausgleich von Freizeit und Industrie, sowie von Tourismus und Schifffahrt. Gerade auch in Hinblick auf die Luftverschmutzung plädiert Dieter Läßle am Schluss dafür, dass den Ausgleich der Flächen zwischen den verschiedenen Akteuren eine Enquetekommission fair entscheiden müsste. Das alles steht und fällt allerdings mit der Weiterentwicklung des Hafenentwicklungsgesetzes. Als Konsequenz aus dem Vortrag von Läßle und Oßenbrügge muss es auch um die Entwicklung neuer Geschäftsfelder gehen, weg von

dem reinen quantitativen Kriterium des Containerumschlags. Für die bedeutenden großen Hafenakteure könnte das unter anderem der Betrieb von Drohnen sein. Sie können bspw. Aufgaben übernehmen wie Inspektion von Brücken oder Gefahrgütern, außerdem kleinere Werkzeuge oder Ersatzteile schnell an den Ort bringen, wo sie benötigt werden. Die HHLA verkauft bereits Drohnen Leitstände weltweit mit ihrer Tochterfirma HHLA Sky. Die HPA verfügt mit dem Volocopter über ihr eigenes Drohnenprogramm.

Im oberen Teil A dieser Hausarbeit haben wir uns mit den aktuellen Entwicklungen, der Geschichte und der Struktur des Hafens beschäftigt. Nun verlassen wir dieses Feld und schauen uns in Teil B an wie der Hafen im Bild dargestellt wurde, um am Schluss zur Reflexion meiner fotografischen Arbeit zu kommen.

TEIL B

4. Der Hafen im Bild damals und heute

Der Hamburger Hafen ist ein weitverbreitetes Fotomotiv nicht nur auf Postkarten. Es gibt etliche Fotobücher über Hamburg und den Hafen. Vor allem der Hafen prägt dieses Bild für Touristen und Außenstehende und ist Anlaß für zahllose Fotografen auf den Auslöser zu drücken. Vier Museen in Hamburg kümmern sich um die Aufnahmen von damals, pflegen die Archive und zeigen die Schätze regelmäßig in Ausstellungen. Sie prägen somit ebenfalls stark das Bild von Hamburg. So schreibt Stefan Rahner im Buch zur Ausstellungsreihe „Fofftein - Leben und Arbeiten in Hamburg“ von 2014:

Neben mündlichen Erzählungen, Gebräuchen, Liedern oder geschriebenen Texten trägt auch die Bildüberlieferung zur Identitätskonstruktion bei. Aus dem historischen Bildinventar stellt das kollektive Bildgedächtnis die Hamburg-Ikonen bereit, die durch ihre Typik und ihren emotionalen Gehalt für viele sinnstiftend wirken. Dieser Bildervorrat ist nicht starr und vollständig festgelegt, aus der Übereinstimmung der individuell und kulturell unterschiedlich geprägten Ansichten ergibt sich im Diskurs aber ein relativ abgegrenztes Inventar: „So ist Hamburg!“

Dabei geht es weniger um die einzelnen Motive, sondern eher um die Sichtweisen und thematischen Felder, die den Rahmen vorgeben: der Blick an den Landungsbrücken auf den Hafen, die Bilder von großstädtischer Modernität, der

Topos vom „Tor zur Welt“.
(Rahner, 2014, S.11)

Ich möchte in dieser Hausarbeit speziell auf vier Publikationen eingehen. Zuerst auf „Der Hafen – Fotografien des Hamburger Hafens 1930-1970 – Gustav Werbeck / John Holler / Germin / Harald Zoch“ erschienen 2015 im Junius Verlag. Als Zweites auf eine 30-seitige Geschichte mit dem Titel „Kein Platz mehr für Zottel“ publiziert in der GEO Ausgabe vom Juli 1979. Außerdem auf die „Hafen Hamburg“ Sonderausgabe vom Bildatlas Jahrgang 1989. Und als Letztes „Der Hamburger Hafen“ von Gregor Schläger 2017 beim Medien-Verlag Schubert veröffentlicht.(s. a. das Abbildungsverzeichnis)

4.1 Der Hafen, Fotografien 1930-1970, Div. Fotografen, Junius Verlag

In dem Buch „Der Hafen“ finden wir schwarzweiß-Fotografien des Hamburger Hafens von vier verschiedenen Fotografen. Auf Seite 35 (s. Abb.1) beispielsweise gibt es eine Fotografie von Gustav Werbeck(1902-1993) aus dem Jahr 1929 zu sehen, die Arbeiter mit Schnittholz im Schuppen 44 zeigt. Auf Seite 38 und 39 (s. Abb. 2, 3) sehen wir weitere Arbeiter beim Verladen von Stück- und Sackgut. Die Säcke auf der Kaikarre im linken Bild vermutlich aus dem gleichen Zeitraum sind mit Kaffee gefüllt und wiegen um die 240 bis 280kg. Auf dem Bild rechts oben wird

ein Flachglas mit einem Gewicht von einer Tonne für Chile verladen. Rechts unten im Bild werden Kupferbarren mit speziellen Greifern umgeladen. Auf Seite 54 in diesem Fotobuch (s. Abb. 4) können wir 14 Arbeiter bei der Pause auf einem Dampfer im Jahre 1931 betrachten. Die Bildunterschrift lautet: „Getreideschauerleute machen „Fofftein“ auf einem kleineren Dampfer (1931). Ob die Pause tatsächlich nur 15 Minuten gedauert hat, lässt sich heute nicht mehr feststellen.“ Schauerleute waren für die Verstauung der Waren an Bord zuständig. Fofftein heißt 15 auf Plattdeutsch und so wurde die Frühstückspause gegen 9 Uhr genannt, die eben 15 Minuten dauerte. Der Kommentar in der Bildunterschrift lässt sich nur als (schlechten) Scherz erklären. Denn es kam vor, dass die Pausen ausgedehnt wurden, um Unmut über Arbeitsbedingungen oder die Lohnsituation auszudrücken. Und zum Anderen war das Arbeitsaufkommen in der Regel so hoch, dass man es sich gar nicht erlauben konnte länger Pause zu machen, da man sonst die Anforderungen nicht mehr erfüllen konnte. Im nächsten Bild (s. Abb. 5), welches ich kurz erläutern möchte, sehen wir Schuten und zwei fahrende Schlepper im Januar 1937. Damals konnten die Schiffe noch nicht an der Kaimauer anlegen, sondern machten an Dalben (Holzbalken zum Festmachen) oder auf der Reede (loser Ankerplatz) fest. Die Waren wurden dann vom Ewerführer auf Schuten an Land gebracht. Schuten sind die flachen meist antriebslosen Schiffe, die zum Transport eingesetzt werden. Auf dem Bild Seite 242 (s. Abb. 6) von Harald Zoch aus dem Mai 1963 sehen wir, wie VW-Käfer am Burchardkai auf die JOHANN SCHULTE für ihren Weg in die USA verladen werden. Diese Bilder verdeutlichen, wie um diese Zeit im Hafen gearbeitet wurde: mit bloßen Händen, Karren, speziellen Greifern aus Metall und einfachen Kränen.

4.2 GEO Heft Juli 1979, Reportage

Schon ein ganz anderes Bild zeichnet da der Einleitungstext zur Reportage „Kein Platz mehr für Zottel“ im „GEO“ Heft von 1979, obwohl die Computerisierung noch lange nicht so fortgeschritten war wie heute - den Container gab es erst seit rund zehn Jahren und den heutigen Gabelstapler seit etwa 30 Jahren. So geht die Unterzeile zum Aufmacherbild folgendermaßen los: „Gewaltige Erzhalde unter der Köhlbrandbrücke, menschenleere computergesteuerte Container-Terminals, Riesenschiffe, die heute kommen und schon morgen wieder auslaufen – das ist der Hamburger Hafen von heute“.

Das Zitat klingt eigentlich schon sehr nach unserem heutigen Bild vom Hafen. Die Bilder hingegen sprechen eher eine andere Sprache, wenn man sie mit der gegenwärtigen Situation vergleicht. Die schwere Handarbeit dominiert weiterhin, die große Welle an Veränderung der letzten 40 Jahre durch Digitalisierung und Automatisierung steht noch bevor. (s. Abb. 7 u. 8)

4.3 HB Bildatlas Sonderausgabe 1989

Einen deutlichen Wandel können wir bereits in der Sonderausgabe des „HB Bildatlas“ von 1989 erblicken. Hier kann man den Hafen von heute bereits erkennen. (s. Abb. 9) Ich möchte, um die Ähnlichkeit zu heute zu unterstreichen aus dem Anfang des Textes zitieren, um die jetzige Struktur und den sich abzeichnenden Wandel besser begreifen und einordnen zu können. Außerdem zeigt dieses über dreißig Jahre alte Zitat gut auf, wie der Hafen heute vor einem wichtigen Scheidepunkt steht. Da die Umstrukturierung soweit fortgeschritten ist, dass wenn jetzt nicht die nötigen Schritte eingeleitet werden, der Hafen ins Hintertreffen zu geraten und im vergangenen Jahrhundert stecken zu bleiben droht. „Stillstand ist Rückschritt“ (Schwerdtfeger). So schrieb Klugmann schon damals:

[...]

Man spricht [...] nach amerikanischem Vorbild von „just-in-time“-Logistik. Das bedeutet: Transport- und Lagervorgänge so zu planen, zu steuern, durchzuführen und zu kontrollieren, daß mit absoluter Zuverlässigkeit jeweils die richtigen Güter zum richtigen Zeitpunkt zu möglichst niedrigen Kosten am richtigen Ort angeliefert werden und dort verfügbar sind.

Im Umkreis der Logistik zeichnet sich für einen modernen Seehafen ein ganzes Paket neuer Dienstleistungen ab, das den bisherigen Service gut ergänzen kann. Denkbar wäre etwa, daß importierte Konsumgüter gleich vom Freihafen aus in Einzelpartien den Weg in die Regale der Supermärkte antreten. Aber es gibt noch viele andere Möglichkeiten. Container, Datenverarbeitung, Logistik – das sind die bekanntesten Faktoren, die schon seit ein paar Jahren das Gesicht der großen Seehäfen und deren innere Struktur nachhaltig verändern und weiter verändern werden.
[...] (Klugmann, 1989, S.7ff)

Was wir heute im Hafengebiet „sehen“ können, ist die völlige Durchdringung aller Wirtschafts- und Lebensbereiche, also auch weit über den Hafen hinaus, des oben beschriebenen. Was für Klugmann Ende der 80er Jahre nur in „Umrissen ermessbar“ sich darstellte, kann heute direkt gesehen und vor Ort gespürt, bzw. doch wieder nicht-gesehen werden. (vgl. ebenda, S.7ff) Das ist das Spannungsverhältnis, worauf meine fotografische Arbeit in der Ausstellung hinauslaufen soll. Größter visueller Unterschied: Heute reiht sich LKW an LKW und diese schieben sich Meter für Meter langsam vorwärts, während 1989 noch fließender, lückenhafter Verkehr möglich war. (s. Abb. 10) Und die Container Stapel auf den Terminals waren auch noch nicht so hoch wie heutzutage.

4.4 Hafen Hamburg – Gregor Schläger, Medien-Verlag Schubert

Das abschließend behandelte Buch, „Hafen Hamburg“, beinhaltet Bilder aus den 2010ern von dem Fotografen Gregor Schläger. Bedenken wir dabei, dass es seit dem Zeitraum aus den vorigen Beispielen weitreichende technologische und logistische Neuerungen gab, wie den Gabelstapler und die Container sowie Fahrzeuge und Kräne, um die Container zu bewegen. Dadurch haben sich auch die Berufe und Anforderungen für Hafenarbeiter gewandelt. In Rotterdam zum Beispiel fahren seit den 90ern autonome Fahrzeuge. (vgl. Emove360, k.A.) In Hamburg ist das Container-Terminal Altenwerder (CTA) seit 2018 nahezu vollständig automatisiert. Zum Beispiel erblicken

wir auf Seite 10 einen Containerbrückenfahrer in seiner Kanzel während er einen Container aufwindet (s. Abb.11). Auf der folgenden Seite sehen wir einen Arbeiter zwischen Containern. Es handelt sich um einen sogenannten Lascher, dafür zuständig die Container von einander zu lösen oder eben zu verbinden. Er turnt sozusagen zwischen den Container hin und her, während der Brückenfahrer die Container anhebt. (s. Abb. 12) Beides sind Berufe, die es vor wenigen Jahrzehnten noch gar nicht gab; und die in naher Zukunft wohl auch wieder verschwinden werden. Auf dem Foto meines letzten Beispiels aus diesem Buch blicken wir allerdings auf eine atmosphärische Weitwinkelaufnahme bei Nacht, die einen Arbeiter auf einer Schute zeigt, während diese von einem Schlepper geschoben wird. Beide hier abgebildeten Berufe werden wohl, trotz des großen Strukturwandels vorerst bestehen bleiben, so traditionell sie heutzutage auch anmuten mögen. (s. Abb. 13)

Laut Klappentext zu diesem Fotobuch wollte der Fotograf keine „Arbeiterromantik“ oder „oberflächliche Hafenpoesie“ produzieren. Aber aus meiner Sicht ähneln oftmals seine Motive zu sehr denen auf Postkarten in Souvenirshops. Oder wenn er an Orten war, die sich eher nicht dafür anbieten auf Postkarten zu landen, gerade bei Personen in Aktion, wählte er einen zu großen Ausschnitt oder war andererseits nicht nah genug an den Akteuren. Ich möchte die Arbeit des Kollegen nicht schmälern - es sind tolle Bilder und Aspekte im Buch, aber diese Gedanken, die Akteure fotografisch zu würdigen und die Besonderheiten darzustellen, hatte ich beim Fotografieren im Hinterkopf. Dadurch habe ich versucht keine Romantisierung der Hafenarbeit zu betreiben. Und wollte über reine Postkartenmotive hinaus, durch meine Fotoreportage in die Thematik eindringen.

Zusammenfassend können wir festhalten, dass seit der Industrialisierung die Maschine nicht nur den Arbeiter subsumiert, sondern physisch schlicht immer weiter ersetzt hat. Dadurch wurden es immer weniger Menschen, aber auch viel weniger schwere Handarbeit, stattdessen entstanden teilweise hochtechnisierte Anforderungen an die Facharbeiter. An den neuralgischen Punkten der Logistik des Kapitals macht sie das zu wichtigen Figuren auf dem Schachbrett der Unternehmer, der Politik und der Gewerkschaften. In den Bildern können wir dies auch direkt sehen: Berühren die Arbeiter die Waren am Anfang des letzten Jahrhunderts (fast) noch mit der bloßen Hand, können wir in den Bildern aus dem Anfang des 21. Jahrhundert die Waren schon gar nicht mehr sehen und auch kaum mehr den Menschen. Der braucht nun in weniger Arbeitsschritten nur noch Maschinen bedienen und die Prozesse überwachen, um die Waren dorthin zu bewegen, worin ihr jeweiliges Ziel im vielgliedrigen Transportprozess gerade bestehen möge.

Mit meiner Arbeit möchte ich einerseits an die vorgestellten Bücher und Reportagen anknüpfen und die weitere Durchdringung des Hafens durch die Technisierung aufzeigen. Andererseits möchte ich darüber hinaus die Möglichkeiten und Grenzen einer Visualisierbarkeit des Mensch-Maschine-

Umwelt Verhältnisses im Arbeitsort Hafen in aktuellen Momentaufnahmen aus einem fortlaufenden dynamischen Wandlungsprozess auszuloten versuchen. Mitten im Wandlungsprozess also von der einfachen Handarbeit zum hochtechnologischen digitalen Umschlagplatz für – standardisierte – Güter, versuche ich den aktuellen Stand dieses komplexen Geschehens fotografisch zu dokumentieren. Das ist natürlich nur in Ausschnitten, möglichst nicht-plakativen Schlaglichtern, möglich. Zudem erschien es mir wichtig die Menschen, die diese industrielle Arbeitslandschaft „bevölkern“, in ihrer Würde wie Verletzlichkeit in den fotografischen Blick zu nehmen zu versuchen.

Im folgenden Abschnitt werde ich daher die verschiedenen, von mir besuchten Protagonisten vorstellen und meine Begegnungen mit ihnen kurz beschreiben.

5. Stillstand ist Rückschritt – Umsetzung der eigenen fotografischen Arbeit

Ein süßer, leicht schokoladiger Duft mit einer herben Note liegt zu Beginn dieser nieseligen Nachtschicht in der Luft. Gegen 1:50 müssen wir dann eine Reihe von ca. 12 Containern zum Container Terminal Tollerort (CTT) bringen, auf dem ich eigentlich nicht erwünscht bin. Die HHLA hatte mir schon im Vorfeld die Unterstützung versagt, da ihnen mein Thema zu „brisant“ ist. „Wir“, das sind Rene, der Lokführer, Stefan, der Rangierbegleiter und ich. Zwei Personen, die voll im Berufsleben stehen, von der Hafenbahn der DB Cargo. Die Hafenbahn ist wie bereits erwähnt wichtiger Bestandteil in der Struktur des Hafens und enorm wichtig für die Transportlogistik ins sogenannte Hinterland.

Auf einem Container Terminal wie dem CTT nimmt dann ein Arbeiter, der die Aufgabe hat die großen am Rande des Wassers stehenden Containerbrücken zu steuern, diese Container in Empfang und lädt sie auf ein Schiff zur Weiterbeförderung. Wir werden so einen Brückenfahrer, in diesem Fall Lars Berner, als Portraitierten in dieser Arbeit auch noch näher kennen lernen.

Van Carrier-Fahrer wie Kay Jäger sortieren die Container am Boden und bereiten das Ent- und Beladen der Schiffe vor. Er arbeitet für den GHB und ist in der fünften Generation Hafenarbeiter, sein Vater ist auch beim GHB. Er wird als Gabelstapler- oder Van Carrier-Fahrer bei Eurogate oder der HHLA eingesetzt. Er sagt, „Ich bediene das nur noch, bis es [die Maschine, Anm. d. V.] die Arbeit selber kann.“ Ungefähr 140 VCs hat die HHLA auf dem Terminal zur Verfügung, von denen ca. 50-60 pro Schicht im Einsatz sind.

Wie kommt man nun diesen Terminals, die wie Stahlriesen in den Himmel ragen, und vor allem den dort eingesetzten Hafenarbeitern näher? Auf dem Parkplatz vor dem HHLA Terminal

Burchardkai treffe ich mich u.a. mit Andi Hagen, Lascher, mit Lars Berner, Brückenfahrer und Kay Jäger, VC-Fahrer. Außerdem begleitete ich Jana Kamischke, Speditionskauffrau und Betriebsrätin bei der HHLA, wie sie mit Kollegen von ver.di Flyer für eine bevorstehende Hafenarbeiter Demonstration verteilt.

Um die Arbeit im Hafen zu verstehen, so wurde mir bewusst, muss man auf jeden Fall auf einem der Container Terminals gewesen sein. Meine Anfrage bei der HHLA traf erst einmal auf offene Ohren. Einer der Geschäftsführer der Tochterfirma HHLASky war nach einem einstündigen Interview schon bereit für ein Portrait. Ich fragte auch gleich an für einen Kranführer. Es musste nur noch die Unternehmenskommunikation grünes Licht geben. Doch ich beging den Fehler der HHLA mein Thema ehrlich zu offenbaren, darauf hatten sie die Ehrlichkeit mir die Unterstützung offen zu verweigern. Das Thema „Strukturwandel“ und aussterbende Berufe war ihnen zu heikel. Dabei stellt es eigentlich nicht mal mehr ein offenes Geheimnis dar. Es ist allen Beteiligten klar, dass durch die zunehmende Digitalisierung Berufe aussterben werden. Aber der Punkt war folgender, klärt mich später jemand von den Vertrauensleuten auf: Die HHLA hat noch nie öffentlich zugegeben, dass Jobs wegfallen werden. Und bislang ist eben auch noch nicht bekannt, wie diese wegfallenden Jobs kompensiert werden sollen.

Dieser Umstand ruft natürlich die Gewerkschaft auf den Plan. Deshalb gab es am 11.12.2021 auch eine schon lang geplante Demonstration von den Hafenarbeitern, organisiert von ver.di Aktiven. Die Demonstration richtete sich gegen den befürchteten Arbeitsplatzabbau durch die weitere Automatisierung sowie durch die mögliche Fusion von HHLA und Eurogate, die seit kurzem wieder aktuell geworden ist. Außerdem setzten sie sich auf Plakaten für den Erhalt des GHB und des Tarifvertrags ein. Dort war beispielsweise zu lesen „Bonzen im Speck, Arbeiter im Dreck“ und „Der Hafen ist nicht euer Casino!“. Zu Songs wie „She works hard for the money“ (Donna Summer) und „Bück dich hoch“ (Deichkind), begleitet von vielen Rauchtöpfen und sogenannten Bengalos laufen ca. 650 Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen durch die Speicher- und Innenstadt und machen ihrem Druck Luft. Die Hafenarbeiter wollten damit auch ein Zeichen setzen, dass sie noch „da“ seien und man nicht alles mit ihnen machen könne. Die Menge geleisteter Überstunden ist seit Jahren gigantisch und eigentlich müsste Personal eingestellt werden. (vgl. NDR, 2021) Auch ich bemerke, dass bei den Terminen mit den Hafenarbeitern vor und nach den Schichten, im Grunde alle immer müde sind. Schichtdienst, Wochenendarbeit und eine ständige hohe Konzentrationsanforderung fordern ihren Tribut. Containerbrückenfahrer wie Lars Berner sitzen beispielsweise vier Stunden am Stück in ihrer Kanzel und haben dabei das Soll von 30 Containern die Stunde zu erfüllen. Mir wird nun berichtet, dass gute, erfahrene Fahrer 20-30 Container die Stunde schaffen -maximal!

Jana Kamischke arbeitet seit ihrem 15. Lebensjahr im Hamburger Hafen. Sie erzählt, dass das

Arbeiten unter Bedingung der Corona-Pandemie „kein Spaß“ war. Die Arbeitssicherheit hätte immer hinten an gestanden. Der Druck auf die Arbeiter sei nochmals enorm gestiegen. Gleichzeitig sei schon seit Jahren die Macht der Reeder zu groß geworden. Beispielsweise hätten Maersk, Cosco und Hapag-Lloyd eine Allianz gebildet, die sich nun die Schiffe teilen. „Nur noch Geld, Geld, Geld, schnell, schnell, schnell.“ Auf die Frage, wie sich die Hafenarbeiter selbst sähen, sagt sie, dass diese sich vollständig mit ihrer Arbeit identifizieren würden. Das bringe der Beruf mit sich, da es 3-Schicht-Dienst gibt, 7-Tage die Woche. Viele ihrer Freunde würden zudem im Hafen arbeiten. Es gibt jedoch auch immer noch einen hohen Organisationsgrad in den Gewerkschaften - 80% und höher. Allerdings gab es, abgesehen von vereinzelten Warnstreiks, seit 1978 keinen Erzwingungsstreik mehr.

Lars Berner, Containerbrückenfahrer, sieht sich eigentlich nicht als klassischen Hafenarbeiter und ist eher in den Job hineingerutscht. Trotzdem ist er in der Gewerkschaft und bei ver.di aktiv und hat bei der Demonstration vom 11.12.21 sogar eine Rede gehalten. Er sieht seinen Job allerdings eher nur mittelfristig von der Automatisierung bedroht.

Norbert Paulsen, seit 2017 HHLA Konzernbetriebsratsvorsitzender, führt auf einer der Hafen-Veranstaltungen der Linksfraktion aus, dass die HHLA eigentlich gut dastehe. Das Vor-Corona-Niveau sei wieder erreicht. Stundenzahl-Einsparungen seien allerdings schon angekündigt, was bedeute, dass Jobs wegfallen müssten. Das Container Terminal Burchardkai soll in naher Zukunft auch vollautomatisiert werden. Zur Fusion zwischen HHLA und Eurogate sagt er, dass die Politik in Hamburg und Bremen großen Willen habe das durchzusetzen. Aktuell sehe es wohl so aus, dass es auf ein „Joint-Venture“ hinauslaufen würde, nicht nur auf eine Allianz wie auf Reederseite. Die große Frage dabei sei, wer den Hut auf haben würde. Die Fusion dürfe nicht zu Arbeitsplatzabbau in der Verwaltung führen, betont er. Und kein Terminal dürfe durch die Fusion geschlossen werden. Sonja Petersen, Betriebsrätin und HHLA Aufsichtsrätin, ergänzt auf der gleichen Veranstaltung, dass es nicht sein könne, dass die Automatisierung auf Kosten der Beschäftigten vorangetrieben würde. Kay Jäger, Van Carrier-Fahrer, sieht seinen Job davon kurzfristig bedroht. Auf dem Altenwerder Terminal läuft seine Tätigkeit beispielsweise schon automatisch. Eigentlich sind die Arbeiter vom GHB „nur“ dafür da die Auftragsspitzen auszugleichen, aber schon seit Langem planen die Firmen fest mit ihnen, berichtet Jana Kamischke. So haben die Firmen einen Grund mehr Tarifverträge abzusenken versuchen bzw. sie ganz auszuhebeln. So lässt sich die aktuelle Situation in folgender Aussage als Resümee zusammenfassen. „Stillstand ist Rückschritt“, sagt in einem Gespräch mit mir Wolfgang Schwerdtfeger, ehemaliger Betriebsrat bei der HHLA, zum Strukturwandel im Hamburger Hafen in seiner typisch kargen Art. Seine ganze Geschichte und Expertise bringt er als stellvertretender Vorsitzender des Vereins Hafenkultur ein. Dieser Verein kümmert sich um die Instandhaltung alter Arbeitsgeräte und bietet im Hafenmuseum am Veddel Damm Führungen an. Schwerdtfeger hat sein ganzes Berufsleben im Hafen verbracht, von 1973 bis Oktober 2020, alle

Entwicklungen live erlebt und daran auch gestaltend mitgewirkt. Angefangen hat er als Tallymann (Kontrolleur) und aufgehört als Betriebsrat bei der HHLA. Vor Kurzem hat er eine online-Petition zum Erhalt des Hafenmuseums gestartet.

6. Fazit

Sowohl in Teil A als auch in Teil B dieser Arbeit haben wir uns mit den verschiedenen Akteuren und Experten des Hamburger Hafens auseinandergesetzt. Teil A als theoretisch inhaltlicher Teil und Teil B als visuelles Gegenstück dazu. Die Quintessenz beider Teile bildet nun mein Fazit. Dieses werde ich im Folgenden kurz darstellen.

Beginnen wir mit den Positionen der bei diesem Thema relevanten in der Bürgerschaft vertretenen Parteien. Hauptsächlich überlässt der rotgrüne Senat die Hafenentwicklungspolitik den parteilosen Wirtschaftssenator Westhagemann. Aktuell sehen seine Pläne folgendes vor:

Der Hafen soll digitaler Umschlagplatz werden, Vorreiter im „E-Commerce“ mit Drohnen und autonomen Fahrzeugen. (vgl. NDR, 2021) Diese Position hält Die Linke für eine „reine Show“. Die CDU bemängelte dies als viel „zu unkonkret“. Die Linke fordert eine aktive Hafenpolitik, die Abkehr von reinen Umschlagzahlen, die Absicherung der Arbeitsplätze und der Löhne. Unter Einbeziehung der „Stadtgesellschaft“ und den Ausbau und/oder Beginn von Kooperationen zwischen den Häfen. Auf der anderen Seite plädiert der hafenpolitische Sprecher der CDU Prof. Dr. Götz Wiese dafür, die Flächen des Hafens für neue Energieformen wie Wasserstofftanks und Brennstoffzellen-Netzwerke bereitzuhalten. Ganz anders und eher klassisch wird allerdings bei den Großbetrieben des Hamburger Hafens gedacht, wie auch schon in dieser Hausarbeit dargelegt und hier noch einmal kurz zusammengefasst. Ein möglicher Lösungsvorschlag für die aktuellen Herausforderungen sehen zumindest HHLA und Eurogate in einer Fusion beider Unternehmen. Diese ermöglicht unterschiedliche betriebswirtschaftliche Synergieeffekte. Zum Einen können Automatisierungsprozesse zusammengeführt werden. Und zum Anderen können dadurch Mitarbeiter-Pools aus eigenen Beschäftigten gebildet werden, um externe Lohnkosten zu mindern. Darüber hinaus setzen beide Unternehmen auf weitere Digitalisierung und hoffen auf ein neues Geschäftsfeld mit den Drohnenprogrammen. Diese Überlegungen der Unternehmen bringen die Gewerkschaft in eine Zwickmühle. Wie schon in Punkt 3.1 ausgeführt bedrohen Synergien, Digitalisierung und Automatisierung Arbeitsplätze. Die Gewerkschaften antworten darauf mit der Forderung nach Qualifizierungsmaßnahmen, Arbeitszeitverkürzung und guten Übergangsprogrammen in den Vorruhestand. Diese Konflikte zwischen Politik, Hafenakteuren und Gewerkschaften versucht Hafenexperte Olaf Preuß wie in Punkt 3 dargestellt vereinfacht

aufzulösen, indem er rät, dass sich die maritime Wirtschaft breit aufstellen sollte. Nicht ganz so leicht machen es sich die beiden Stadtentwickler auf ihrer Veranstaltung, wie in Punkt 3.4 erläutert. Ihre Perspektive für den Hafen geht weg von der quantitativen Container-Zählung und setzt auf eine größere Durchmischung der Ökonomie im Hafen, um bestimmte Abhängigkeiten los zu werden. Das würde eine Änderung des aktuell geltenden Hafenentwicklungsgesetzes erfordern. Nachdem wir die Quintessenz der Akteure und Experten nochmal kurz dargestellt haben, können wir feststellen, dass wir uns mitten im Strukturwandel des Hamburger Hafens befinden! Daraus ergeben sich viele Fragestellungen und Probleme mit denen ich diese Arbeit abschließen möchte.

- Der Hafen in Hamburg hat ein besonderes Merkmal und zwar, dass er durch seine Lage immer noch in die Stadt integriert ist. Wie gehen Politik, Wirtschaft, Verbände und nicht zuletzt die Stadt-Gesellschaft im Allgemeinen weiter damit um? Was werden sie daraus machen?

- Sind die Gewerkschaften stark genug, die guten Löhne und Arbeitsplätze zu verteidigen? Dazu gehört die Kraft, die Diskussion um den Hafen ganz nach oben auf die Tagesordnung setzen zu können und sich Rückhalt aus der Bevölkerung und anderen Sparten zu sichern.

- Am Ende steht außerdem die Frage, wie wollen wir als Gesellschaft mit dem Hafen umgehen. Wie sinnvoll ist es noch ihn im Stadtgebiet zu haben? Hat die Gesellschaft lieber eine Giftstofffabrik in direkter Nähe oder ein Museum? Wollen wir neue Technologie nicht einsetzen, damit Jobs nicht gefährdet werden oder die notwendige Arbeit auf alle Mitglieder der Gesellschaft aufteilen?

- Vielleicht müsste man darüber nachdenken, die Kooperationen der Häfen und ihrer Betrieben über nationale Grenzen hinaus zu denken?

Bis Mitte 2022 soll der neue Hafenentwicklungsplan stehen, so die Wirtschaftsbehörde. Der Kampf um die Zukunft des Hafens geht also in die nächste Runde.

Wie der Hafen seit seiner Entstehung sich in einem ständigen Entwicklungsprozess befindet, stellt dieser Wandel auch nur einen weiteren Abschnitt dar. Diese Zwischenzeit der Umstrukturierung zeigt sich in den Schauplätzen des Hafens und ihrer Protagonisten, die wir in meiner fotografischen Arbeit sehen können. Das Alte ist noch nicht ganz vergangen und das Neue noch nicht in seiner vollständigen Gestalt erkennbar.

Literaturverzeichnis

Monographien:

Geffken, Rolf: Arbeit und Arbeitskampf im Hafen – Zur Geschichte der Hafenarbeit und der Hafenarbeitergewerkschaft, 1. Aufl, Bremen, Edition Falkenberg, 2015

Krieger, Martin: Kleine Geschichte Hamburgs, 1. Aufl., München, C. H. Beck, 2014

Preuß, Olaf: Hafen Hamburg – Geschichte-Zahlen-Menschen, 1. Aufl., Kiel/Hamburg, Wachholtz, 2016

Rademacher, Henning (Hrsg.): Der Hafen - Fotografien des Hamburger Hafens 1930-1970, Junius Verlag, 1. Aufl., Hamburg 2015

Rahner, Stefan (Hrsg.): Fofftein – Leben und Arbeiten in Hamburg 1930-2014, 1.Aufl., Hamburg, Junius Verlag, 2015

Schläger, Gregor: Der Hamburger Hafen, 1. Aufl., Hamburg, Medien-Verlag Schubert, 2017

Zeitschriften:

Bettermann, Heike: Mobilität und die soziale Frage, In: ver.di publik Nr.5/2021, S.6

Giese, Gudrun.: Alles digital, oder was?, In: ver.di publik Nr.5/2021, S.12

Jungblut, Christian: Kein Platz mehr für Zottel, In: GEO Nr.7, Juli 1979, S.8-38

Klugmann, Werner: Hafen Hamburg, In: HB Bildatlas Sonderausgabe, Hamburg, Deutschland: HB Verlags und Vertriebsgesellschaft, 1989, S.6-13

Zeitungen:

Ilchner Burkhard: Auf 'guten Willen' pfeifen, In: junge Welt Nr.302 v. 28.12.21, S.5

Läscher, Kristina: Zusammen können sie es schaffen, In: DIE ZEIT Nr.44, 28.10.21, S.7

Internet:

eMove360: Hafen Rotterdam: Vorreiter für autonomes Fahren, eMove360° Media GmbH, [online]
<https://www.emove360.com/de/hafen-rotterdam-vorreiter-fuer-autonomes-fahren/>
[abgerufen am 11.01.22]

Hafen Hamburg Marketing: Statistiken, Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022, [online]
<https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/> [abgerufen am 10.01.22]

Handelsblatt: Neue Machtverhältnisse auf den Meeren, Handelsblatt, 16.04.2016, [online]
<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/maersk-cosco-hapag-lloyd-neue-machtverhaeltnisse-auf-den-meeren/13453892.html?ticket=ST-2161819-ifSdFuqoevMFxpMwUz3D-ap6> [abgerufen am 16.01.22]

HPA: Bürgerbeteiligungsverfahren Hafenentwicklungsplan 2040, HPA, 2021, [online]
<https://www.hafen2040.hamburg/dialoge> [abgerufen am 16.01.22]

HPA: Unser Hafen, Unsere Verantwortung, HPA, [online] <https://www.hamburg-port-authority.de/de/hpa-360> [abgerufen am 11.01.22]

MPZ: Vergessen ist das eigentlich nicht, Medienpädagogik Zentrum Hamburg e. V., [online]
<https://mpz-hamburg.de/bestellen/vergessen-ist-das-eigentlich-nicht/> [abgerufen am 10.01.22]

NDR(2021): Ideen für Hafenentwicklungsplan in Hamburg vorgestellt, NDR, 08.12.22 [online]
<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Ideen-fuer-Hafenentwicklungsplan-in-Hamburg-vorgestellt,hafenentwicklungsplan104.html> [abgerufen am 11.01.22]

Ramm, Bernd Dr.: Hamburger Hafen, Goruma, [undatiert] [online]
<https://www.goruma.de/staedte/hamburg/hamburger-hafen> [abgerufen am 11.01.22]

Schröder, Jürgen: Hamburg-HHLA-Alternative: Streik der Hafenarbeiter Januar 1978. Eine Dokumentation, Datenbank "Materialien zur Analyse von Opposition" (MAO), 10.06.17 [online]
https://www.mao-projekt.de/BRD/NOR/HBG/Hamburg_OTV_1978_Hafenarbeiterstreik.shtml
[abgerufen am 10.01.22]

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1



Rademacher, H.: Der Hafen - Fotografien des Hamburger Hafens 1930-1970, Junius Verlag, 1. Aufl., Hamburg 2015, S.35, Abb. 2:



Rademacher, H.: Der Hafen - Fotografien des Hamburger Hafens 1930-1970, Junius Verlag, 1. Aufl., Hamburg 2015, S.38f

Abb.3:

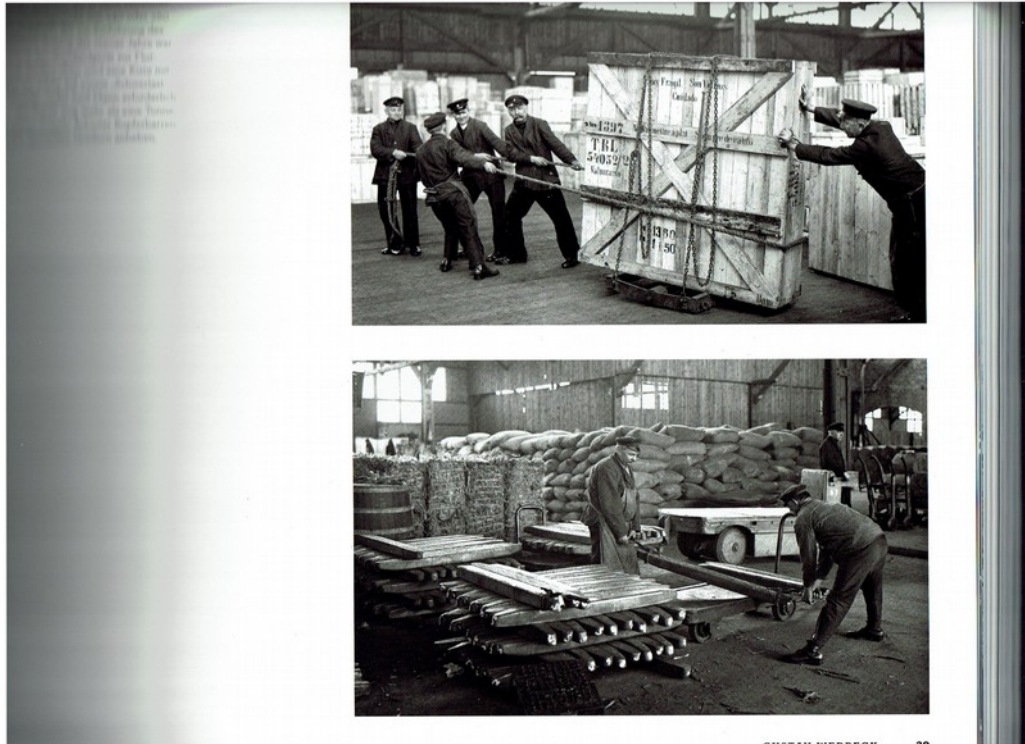
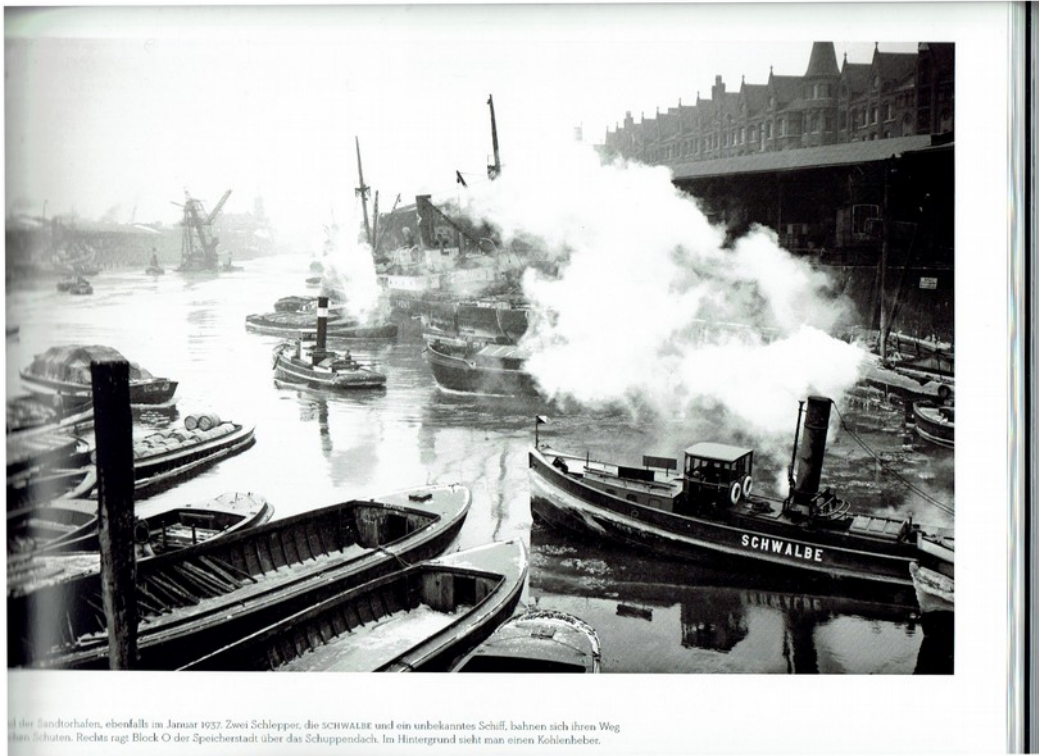


Abb. 4:



Rademacher, H.: Der Hafen - Fotografien des Hamburger Hafens 1930-1970, Junius Verlag, 1. Aufl., Hamburg 2015, S.54

Abb. 5:

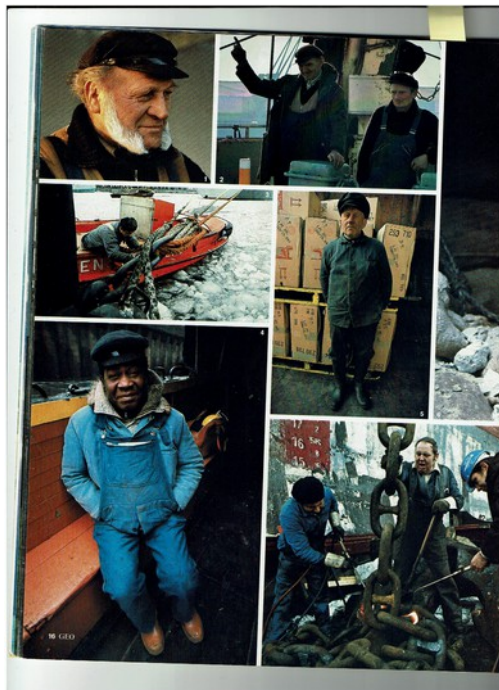


Rademacher, H.: Der Hafen - Fotografien des Hamburger Hafens 1930-1970, Junius Verlag, 1. Aufl., Hamburg 2015, S.81 und S.242

Abb. 6:



Abb. 7:



Jungblut, C.: Kein Platz mehr für Zottel, Hamburg, GEO Nr.7, Juli 1979, S.16/17

Abb.8:

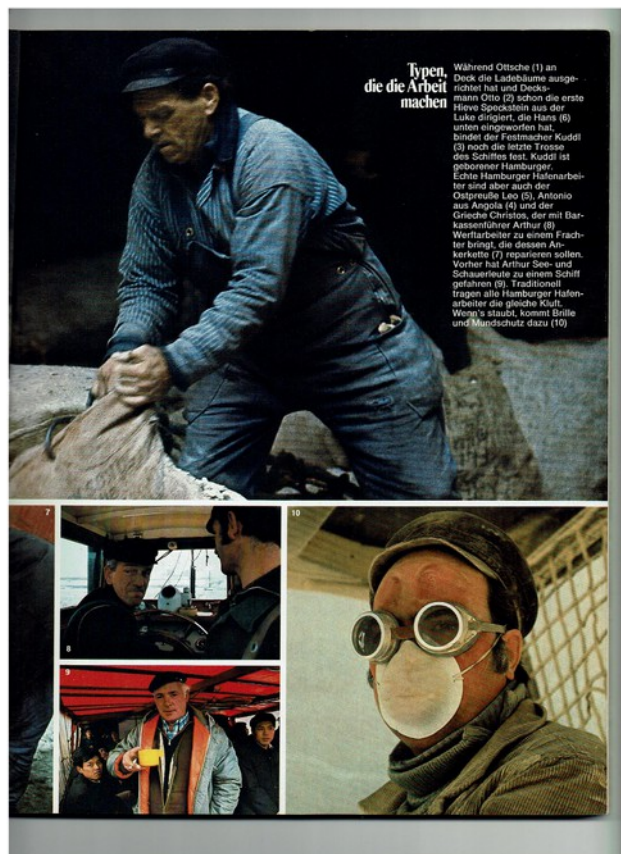


Abb. 9:



Die letzten Sonnenstrahlen verlassen auch eine so hochtechnisierte Anlage wie den Container-Terminal durch den Kanal einen besonderen Reiz. Hier am Kai ein „Feeder“-Schiff.

8

sehr vieles. Das wurde bereits am Anfang dieses Jahrhunderts erkennbar, und in den letzten drei, vier Jahrzehnten ist alles noch viel augenfälliger geworden. Wer jetzt noch Matrosenromantik im Stile von Hans Albers sucht, der hält vergeblich Ausschau.

Motto unserer Zeit: „Industrialisierung des Verkehrs“

Heute spricht man von der „Industrialisierung des Verkehrs“. Was darunter alles zu verstehen ist, läßt sich jetzt wohl erst in Umrissen erfassen. Natürlich gehört der Container dazu. Mindestens ebenso wichtig sind die elektronische Datenverarbeitung und -übertragung. Sie haben den warenbegleitenden oder sogar vorausseilenden Informationsfluß samt entsprechender Kommunikationssysteme möglich gemacht. Ein ganz entscheidender Vorteil dieser Entwicklung ist, daß sich jetzt Transportvorgänge zwischen den beteiligten Unternehmen viel besser abstimmen und disponieren lassen als früher. Dies wiederum öffnet den Weg zu einer vorher nicht gekannten engen Zusammenarbeit zwischen dem Hafen

und seinen Großkunden im Binnenland. Der Hafen übernimmt dabei – quasi als Außenstelle des Kunden – Transport- und Lagerfunktionen, die jener bisher selbst wahrgenommen hatte, von denen er sich aber – vor allem wegen der Kosteneinsparung – trennt.

Man spricht in diesem Fall nach amerikanischem Vorbild von „just-in-time“-Logistik. Das bedeutet: Transport- und Lagervorgänge so zu planen, zu steuern, durchzuführen und zu kontrollieren, daß mit absoluter Zuverlässigkeit jeweils die richtigen Güter zum richtigen Zeitpunkt zu möglichst niedrigen Kosten am richtigen Ort angeliefert werden und dort verfügbar sind.

Im Umkreis der Logistik zeichnet sich für einen modernen Seehafen ein ganzes Paket neuer Dienstleistungen ab, das den bisherigen Service gut ergänzen kann. Denkbar wäre etwa, daß importierte Konsumgüter gleich vom Freihafen aus in Einzelpartien den Weg in die Regale der Supermärkte antreten. Aber es gibt noch viele andere Möglichkeiten.

Container, Datenverarbeitung, Logistik – das sind die bekanntesten Faktoren, die schon seit ein paar Jahren das

Gesicht der großen Seehäfen und deren innere Struktur nachhaltig verändern und weiter verändern werden. Wie sehr der Wandel zwischen dem Gestern und dem Morgen im Hafen spürbar ist, das brachte kürzlich ein Kameramann zum Ausdruck, der den Hafen seit einer Reihe von Jahren nicht mehr gesehen hatte. Nun wollte er wieder Aufnahmen machen und stand unerwartet vor einer ganz neuen Situation.

„Ich kann einfach nicht mehr an dem Früheren anknüpfen. Damals kam es darauf an, jene seltsame Atmosphäre



Klugmann, W. Dr.: Hafen Hamburg – HB Bildatlas Sonderausgabe, Hamburg, Deutschland: HB Verlags und Vertriebsgesellschaft, 1989, S.8 und S.20, Abb. 10:



liche Brücken im Hafen: Die riesige Klappbrücke beruht auf dem Prinzip, das die Holländer vor Jahrhunderten zur Überbrückung ihrer Kanäle anwendeten.

für die Ladung mitgebracht und sie in einen Blechkasten neben Gleis ab. Hier holt sie Zugabfertiger Fritz und macht drüber in der Abfertigung anhand der Papierliste für den Zoll, der eventuell eine Ladungen überprüft. Wenn sein „O. K.“ gegeben hat, dürfen Wagen des Ng 64 122 weiter ins Ausland ausgeführt werden. Wir ja schließlich bereits im Freihafen nach schreibt Fritz Drechsel die el für den Zettelkasten an jedem en. Auf ihnen steht, zu welchem speen oder Terminal der Wagen acht werden soll. Drechsel hat das falls den Papieren entnommen. un geht er draußen am Zug ent, vergleicht Papiere und Wagen, t die Ladung und -bezeichnet- je Wagen. in Kollege bereitet inzwischen Zug fürs Abdrücken über den Abberg vor: Er läßt die Luft aus den nsen und dreht die Kupplungen t. in weiterer Kollege macht bereits nächsten Schritt: Er liest an je- Wagen den Zettel mit dem Ziel- schuppen oder -Terminal und ert daraus, zu welchem Bezirks- hof jeder der 26 Wagen rangiert

werden muß. Das schreibt er in der Reihenfolge der Wagen auf. Dieser „Rangier-Zettel“ für Ng 64 122 geht dann fernschriftlich an das Ablauf-Stellwerk und von hier in Durchschlängen an die Ablauf-Steuereinrichtung. Die Hemmschuh-Leger an den Richtungsgleisen und der „Abhänger“ werden auf diesem Wege unterrichtet. 7. Inzwischen ist es 2.50 Uhr geworden. Eine Rangier-Lok hat sich hinter den Zug gesetzt; sie ist über Funk mit dem Stellwerk verbunden und drückt den Zug langsam über den Ablaufberg. Hier steht der „Abhänger“. Er weiß aus dem Rangier-Zettel, zwischen welchen Wagen die Kupplungen getrennt werden müssen. Das macht er mit seiner Abhebestange. 8. Die Wagen rollen nun über den Ablaufberg in das für sie bestimmte

Richtungsgleis. Die Weichen hat die Ablauf-Steuereinrichtung automatisch gestellt; ihr Wissen entnahm sie ebenfalls dem Rangier-Zettel.

9. Bevor die Wagen das Richtungsgleis erreichen, sorgen Gleisbremsen schon für eine erste Geschwindigkeitsminderung; ein weiteres Abbremsen erreicht der Hemmschuh-Leger. Schließlich sollen die Wagen nicht auf ihre Vorgänger aufprallen.

10. Jetzt müssen die Wagen noch zusammengekuppelt werden, dann kann der Überführungszug seine Fahrt zum Bezirksbahnhof antreten. So gegen 2.30 Uhr trifft er dort ein. Übrigens: Unser Wagen aus Wanne-Eickel steht im Bezirksbahnhof Roß und wartet auf Weiterbeförderung zum Schuppen 90.

Nach der Grob- folgt die Feinsortierung der Wagen

In Hamburg-Süd hat sich das Rangierteam inzwischen schon den nächsten Zug vorgenommen, der vom Rangierbahnhof Maschen eingetroffen ist; er erfordert dieselben Arbeitsvorgänge. Was im Bezirksbahnhof geschieht, ist auch nichts anderes. Der Unterschied liegt nur darin, daß die Wagen nicht mehr grob-, sondern feinsortiert werden.

Jetzt geht es darum, die Wagen den „Endabnehmern“ zuzustellen, die sie entladen wollen. Das ist im Prinzip die gleiche Arbeit wie vorher in Hamburg-Süd, nur daß jetzt die Richtungsgleise nicht zu den Bezirksbahnhöfen, sondern zu den Schuppen und Terminals führen.



Am Weddeler Damm räumlich eng beieinander: die Anlagen für den Straßengüter- und den Schienenverkehr. Beide werden gebraucht, um Tag für Tag den schnellen Zu- und Abfluß der Seegüter sicherzustellen.

Schläger, G.: Der Hamburger Hafen, 1. Aufl., Hamburg, Deutschland: Medien-Verlag Schubert, 2017, S.10/11, Abb. 11:

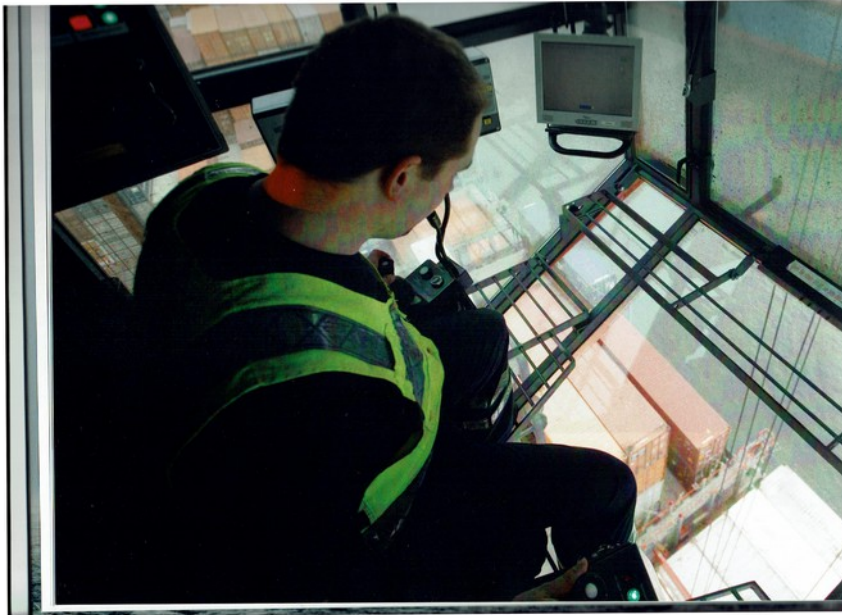
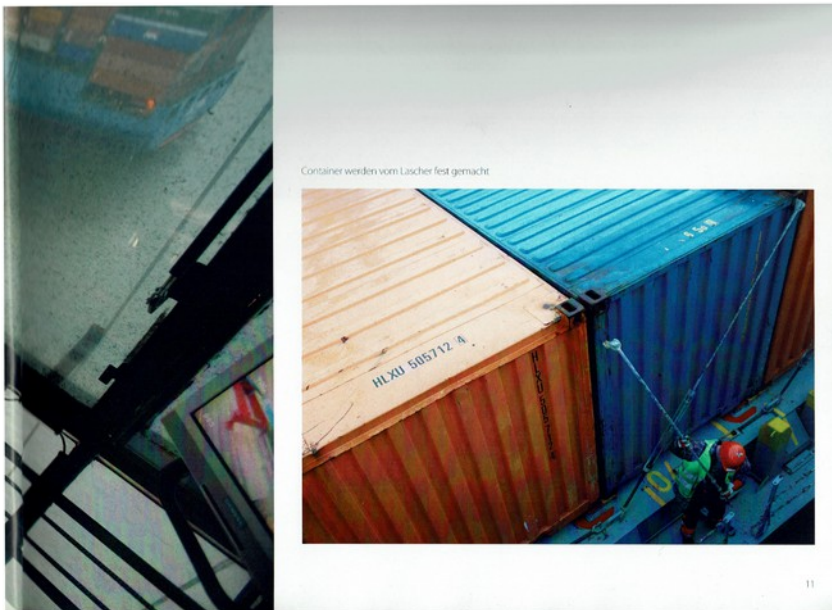


Abb. 12:



Schläger, G.: Der Hamburger Hafen, 1. Aufl., Hamburg, Deutschland: Medien-Verlag Schubert, 2017, S.44, Abb. 13:

