

Vom Hafen in der Stadt zur Stadt im Hafen ...

*Prof. Dr. Jerzy Kochanowski ist Professor für
Geschichte (Schwerpunkt: 20. Jahrhundert) am
Institut für Geschichte der Universität Warschau.*

Hafenstädte unterscheiden sich nicht nur durch ihre Lage von Städten des Binnenlandes – in ihnen kommen Menschen und Güter, aber auch Ideen zum Austausch. Der folgende Beitrag vermittelt einen Überblick über Funktion und Entwicklung dieser besonderen „Drehscheiben“ von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur von den Anfängen bis in die Gegenwart.

Merkmale einer Hafenstadt

Hafenstädte in der „modernen“ Bedeutung des Wortes entstanden zu einer Zeit, als die Strukturentwicklung in Zentren, die voneinander entfernt lagen, ein Niveau erreichte, das die Wahrnehmung nicht nur der inneren, sondern ebenso der äußeren Funktionen der Stadt ermöglichte – des (Über)seehandels, des Transportes, der Schifffahrt. Seither wurde der Hafen zu einem städtebaulichen Faktor, und neue Zentren entstanden dort, wo die Schiffe einen ruhigen Anlegeplatz und die Kaufleute die Möglichkeit ungezwungenen Handels finden konnten. Der Begriff „Hafenstadt“ wurde zu einem klaren und allgemein verständlichen Code, der nicht nur über die Lage am Meer und die damit verbundenen wirtschaftlichen Funktionen informierte, sondern auch über gesellschaftliche, demografische und kulturelle Merkmale, die die Hafenstadt von den Städten im Landesinnern unterschied.

Traditionell waren die Hafenstädte Zentren der Innovation und des Unternehmertums, was die Maxime bestätigt, dass „der Erdboden ernährt, das Meer aber reich macht“. Dank eines Wohnortes und einer Arbeit buchstäblich zwischen den Welten waren die Bewohner solcher Zentren (natürlich nicht alle!) dynamischer, mobiler, kreativer und offener für Modernisierungseinflüsse. Früher und in größerer Intensität als

die Bewohner des Landesinneren waren sie mit neuen kulturellen, ideologischen und wirtschaftlichen Mustern konfrontiert, die sie peinlich genau durchsiebten, um die geeignetesten auszusuchen und zu übernehmen. Die Grenzlage zog größere Aufgeschlossenheit, Multikulturalität, Multiethnizität nach sich, die bisweilen gar an Kosmopolitismus grenzte. Dies war freilich kein bedingungsloser Kosmopolitismus, sondern er war charakterisiert durch Pragmatismus – man tolerierte die Fremden, wenn das aus irgendwelchen Gründen einträglich war. Schiff-

fahrt und Seehandel waren immer auch mit einem Risiko verbunden, weshalb es nicht verwunderlich ist, dass in den Hafenstädten allgemein sichernde Praktiken angewendet wurden, um eventuelle Einbußen zu ver-

Die Bewohner von Hafenstädten sind von vorneherein offener für Modernisierungseinflüsse aller Art als die Bewohner anderer Städte.

ringern. Nicht zufällig wurden die modernen Formen des Bank- und Versicherungswesens gerade in den Hafenzentren erfunden (und danach laufend perfektioniert)!

Wie bereits angemerkt, erforderte die Bedienung des komplizierten Austausches mit dem Ausland spezielle Kompetenzen. Diese Besonderheit führte zu einem größeren Selbstbewusstsein der Bewohner und ermöglichte den Hafenstädten die Erreichung und – oft für lange Zeit – die Erhaltung sowohl einer ökonomischen als auch oftmals einer politischen Autonomie (einige, wie Hamburg und Bremen, verfügen bis heute über einen speziellen Status). War der Staat schwach oder geteilt, konnte der Status einer weit fortgeschrittenen Autonomie andauern, nach der Bildung zentralisierter Nationalstaaten jedoch, deren Anstrengungen auf die Sicherung der Kommunikation mit den Außenpartnern gerichtet waren, musste es zum Interessenskonflikt und zu dem für gewöhnlich gelungenen Versuch kommen, die Hafenstadt unterzuordnen. Besaß hingegen der Nationalstaat keinen Hafen, so war er bestrebt, ihn aus politischen, militärischen, ökonomischen und symbolischen Gründen einzunehmen (wie Litauen 1923 Klaipeda/Memel) oder neu zu errichten (wie Polen Gdynia/Gdingen).

Entwicklungen in der Neuzeit

Die Entstehung der Nationalstaaten war begleitet von einer technologischen Revolution, die bereits im 18. Jahrhundert begonnen hatte und zu der auch ein die Schifffahrt bzw. den Hafen betreffender Akt gehörte.

Damals begann sich der bis ins Altertum zurückreichende Typus der Hafenstadt zu verändern, in dem Docks und Anlegeplätze das topografische, repräsentative und funktionale Zentrum markierten. In solchen Zentren erfüllte der Hafen jedoch gegenüber der Stadt eine eher dienstbare Rolle, als Ort des Umladens und der Warenlagerung. Vom Transithandel war noch keine Rede, vielmehr dominierte der Eigenhandel der Hafenstadt – die örtlichen Kaufleute kauften Waren auf Lager, verteilten sie danach weiter und wurden zu natürlichen Vermittlern zwischen einem oftmals weiten Hinterland und der überseeischen Welt. Lübeck, Venedig oder Genua besaßen nämlich eigene Flotten und Handelsvertretungen, oftmals in entfernten, aber wirtschaftlich wichtigen Städten (wie Danzig in Nowgorod). So schlossen die Städte Bündnisse und Vereinbarungen, die oftmals – wie bei der Hanse – nicht nur von ökonomischer, sondern auch von politischer Bedeutung waren.

Die großen geografischen Entdeckungen und der Wettlauf um Überseekolonien führten zu Veränderungen in Seefahrt und Handel, die nicht mehr nur regional überseeisch, sondern transozeanisch wurden. Die alten ostseeischen oder mediterranen Welten überließen ihren Platz den neuen atlantischen. Gewinner waren die Städte (und Häfen), die einen unmittelbaren Kontakt mit der Neuen Welt und den asiatischen oder afrikanischen Kolonien unterhielten. Neue Stadtviertel entstanden fern des Hafens, in dessen Nähe eher widerwillig bereits die wohlhabenderen Kaufleute und Reeder wohnten. Das waren jedoch noch keine strukturellen Veränderungen. „Zur Blütezeit der Segelschiffahrt“, schrieb W. Rudolph, „waren die Hafenviertel der bedeutendsten europäischen Seestädte zwischen Liverpool und Lissabon, London und Neapel, Amsterdam und Riga, Kopenhagen und Marseille einander so ähnlich wie die Dome und Kathedralen dieser Gemeinwesen. In ihrer Struktur waren sie so artverwandt, dass sich unschwer eine ökonomisch-sozial orientierte schematische Topografie von Sailortown skizzieren lässt ... Von den Straßen zweiter Ordnung winkelten die Gassen ab und von denen wiederum die noch schmalere Gänge. In diesem finsternen Netzwerk lagen die meisten Seemannspensionen, die so genannten Boardinghäuser, dort waren Spelunken, Spielhöllen, Opiumkeller und billigste Bordelle angesiedelt. Im Gängeviertel wohnte der ärmere Teil des Hafenproletariats: Stauer, Festmacher, Sackträger, Karrenschieber und Straßenreiniger, Wäscherinnen, Näherinnen, Kellnerinnen – schließlich das Lumpenproletariat der Fleetenkieker, die nur bei seltener Gelegenheit arbeiteten, und der Prostituierten. Aus den Handwerkerstraßen wie

aus den Slums gelangte man schließlich auf die Haupt- und Prachtstraße des Vergnügungsbetriebs von Sailortown, deren Name – ob Reeperbahn, Tiger Bay, Paradise Street oder wie auch immer – für jeden Fahrenden ein Begriff war.“

Technologischer und industrieller Wandel im 19. Jahrhundert

In der Mitte des 19. Jahrhunderts gerieten die traditionellen Hafenstädte jedoch in die technologische Defensive; sie waren gezwungen, sich sowohl ökonomisch als auch technisch auf dem Meer und an Land den sich verändernden Bedingungen anzupassen. Die Verwendung von Stahl zur Konstruktion von Schiffen erlaubte es, ihre Ausmaße zu vergrößern, die Verdrängung des Segelns durch Dampfmaschinen hingegen machte die Seefahrt unabhängig von atmosphärischen Bedingungen und vorhersehbarer. Die Einrichtung fester Schifffahrtslinien wurde realistisch, zumal der Bau neuer Kanäle, der dank der technischen Neuerungen ebenfalls erleichtert war – Suezkanal (1869), Nordseekanal (1876), Nord-Ostsee-Kanal (1895), Panamakanal (1914) – die Seefahrt vereinfachte und um ein Vielfaches verkürzte.

Feste Schifffahrtslinien, größere Schiffe und der wachsende Handelsaustausch erforderten einen bedeutend moderneren und leistungsfähigeren Service und eine Verwaltung durch die Reedereigesellschaften, durch die zwischen den Exporteuren und den Schiffseignern vermittelnden Makler, durch die Versicherungsinstitute oder Banken. Die bisherigen traditionellen Methoden der Verwaltung und des Handels, wie sie in den Kaufmannsfamilien üblich gewesen waren, erwiesen sich als veraltet und ineffektiv. Gewinner waren die Städte, die sich einerseits auf ein modernes, kapitalistisches Verwaltungssystem umstellten, andererseits über eine gut ausgebaute Kommunikation mit dem Hinterland verfügten. Um den neuen Herausforderungen gewachsen zu sein, musste sich der Hafen (zusammen mit ihm aber auch die Stadt) anpassen und radikal verändern. Für die größeren Dampfschiffe, die mehr Waren beförderten, musste man die Hafenbecken vertiefen und längere Kais bauen. Die gesteigerte Mobilität, neue Warenarten, die zu befördern waren (z. B. Kohle), und ein strenges Zeitregiment, das für die festen Schifffahrtslinien unerlässlich war, forderten neue Techniken des Be- und Entladens, die schneller, effektiver und an den Schienentransport angepasst waren.

Die Integration mit dem Kommunikationssystem zu Lande führte zur Entwicklung der Häfen und gleichzeitig zu einer Schwächung der

Hafenstädte. Die Schnelligkeit und die Effizienz des Schienentransportes stellte die Existenzberechtigung großer Speicher in den Häfen in Frage. Die früher in den Hafenstädten typische Konzentration von Handel, Finanzen und Transport an einem Ort (und manchmal auch in einer Hand) gehörte allmählich, aber unumkehrbar der Vergangenheit an. Diese Aufgaben übernahmen in einem immer größeren Maße die großen, im Landesinneren angesiedelten Handelsorganisationen und Industriekonzerne. Diese neue Rollenverteilung führte zur Anpassung alter und zur Entstehung neuer Dienstleistungsarten wie Speditionen, Versicherungen, Maklerberufen, Börsen und Warenauktionen, Sachverständigen und Vermittlern. Deren Büros mussten sich aber nicht mehr unmittelbar in den Häfen befinden, die einen immer industrielleren Charakter annahmen und sich immer mehr von den Städten separierten; der Hafen war nicht mehr so sehr „in“ der Stadt als „bei“ ihr.

Im 19. Jahrhundert führten veränderte technologische Möglichkeiten zur Umgestaltung der Häfen.

Gleichzeitig entwickelte sich eine spezifische (Sub)kultur der Hafenarbeiter – der Docker, die den Hafenstädten (oder zumindest ihren küstennahen Vierteln) ein spezifisches Gepräge verliehen. Am Ende des 19. und in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts wurden die Hafenstädte und die Häfen auch zu einem Gegenstand der Musealisierung, und zwar nicht nur *sensu stricto*, in der Gestalt von Übersee- und Schifffahrtsmuseen. Die stürmische Entwicklung der Massenkultur, der Medien auf der Suche nach neuen Themen und Sensationen sowie der Touristik führte zu einem Anwachsen des Interesses an den Hafenvierteln mit ihren Bars, Unterhaltungsstätten und Bordellen. Die Fremdenführer warnten die Angereisten nicht mehr vor ihnen, sondern ermunterten geradezu zu einem Besuch. Selbstverständlich verlief der oben dargestellte Prozess nicht überall gleichzeitig, mit ähnlicher Intensität und vergleichbaren Auswirkungen. In Europa dauerte er umso länger, je weiter er im Osten und Süden von Liverpool, Antwerpen, Rotterdam oder Hamburg lag, war weniger radikal, hatte mehr Nuancen und Zwischenstadien.

Revolutionierung des Überseehandels durch den Container

Der Zweite Weltkrieg brachte einerseits unvorstellbare Verluste und Zerstörungen, war aber andererseits ein stimulierender Faktor sowohl

des technologischen Fortschritts als auch der internationalen Veränderung. Die in den fünfziger und sechziger Jahren blitzartig anwachsenden Umsätze stießen jedoch an technische Grenzen – die existierende Flotte war nicht in der Lage, die Nachfrage nach dem Transport von Erdöl, Rohstoffen, Halbfabrikaten und fertigen Erzeugnissen zu bewältigen. So wiederholte sich die Situation aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als der wachsende Bedarf zu einem Impuls für die Werftindustrie wurde, die Dampfschiffe mit größerer Reichweite und Tragfähigkeit produzierte. Und wie ein Jahrhundert zuvor stießen die wachsenden Transporte und die Ausmaße der Dampfschiffe auf die Barriere, dass die Häfen nicht hinreichten: Sie waren oftmals zu klein und zu flach, um die Meereskolosse aufzunehmen. Die Folgen waren paradox: 1960 war der Außenhandel der USA relativ geringer nicht nur als 1950, sondern auch als im Krisenjahr 1930! Es ist also nicht verwunderlich, dass die technologische Revolution, wie man die Containerisierung ohne Übertreibung nennen kann, in den traditionell nach Rationalisierung und Standardisierung strebenden USA begann. Rasch erfasste sie die ganze Welt und veränderte sie in einem mit anderen Meereserfindungen schwer zu vergleichenden Ausmaß. Auf den in seiner Einfachheit genialen Gedanken, die von den Fahrgestellen abgenommenen, standardisierten Autoaufleger mit Schiffen zu transportieren, war Malcom McLean, der Inhaber eines Autotransportunternehmens, gekommen. Schon die erste Fahrt seines „Containerschiffes“ (ein umgebauter Tanker aus alten Heeresbeständen) im April 1956 zeigte, dass die Idee nicht nur wirksam, sondern geradezu revolutionär war und die Transportkosten sogar um ein Vielfaches senken konnte.

Wie die Containerisierung Einfluss auf den Welthandel nahm, davon zeugt die Tatsache, dass in den Jahren 1980 bis 1996 die Masse der in den standardisierten Kästen transportierten Waren um 433 Prozent anwuchs! Die sinkenden Transportkosten bewirkten, dass sogar Firmen mit einer bis dahin nur lokalen Bedeutung im Stande waren, eine internationale Expansion zu wagen. Dadurch begannen Fabriken in Malaysia oder Südkorea, ihre Erzeugnisse ohne größere Schwierigkeiten auf westliche Märkte zu liefern oder für bekannte westliche Marken bedeutend billiger als in den USA oder in Europa zu produzieren. Die Container (und die Containerschiffe) nahmen auch entscheidenden Einfluss auf das Aussehen der Häfen und ihre endgültige Trennung von den Städten. Rasch zeigte sich nämlich, dass die traditionellen örtlichen Häfen, mit ihren „fingerartigen“ Landungsbrücken, gewaltige Probleme mit dem

neuen Typ von Schiffen und ihrer Ladung hatten. Und umgekehrt: Die Containerschiffe waren oftmals einfach zu groß, um an den Kais anzulegen, auf denen es im Übrigen keinen Platz für die Lagerung Tausender von Containern gab. Die Stadt (und der Hafen), die als erste berührt und in entscheidender Weise durch die Containerrevolution verändert wurde, war unstrittig New York.

Der Hafen war auch einer der wichtigsten Arbeitgeber der Megastadt. Von 3.008.364 (legal) New Yorker Beschäftigten im Jahre 1951 arbeiteten 410.717 im Hafen und in mit ihm verbundenen Zweigen von Dienstleistungen und Industrie. Starke Berufsverbände, vor allem die der Dockarbeiter, blockierten aus Furcht um den Verlust des Arbeitsplatzes die Umgestaltung des Hafens. Als man damit begann, war es bereits zu spät. Seine Chance bei der Containerisierung witterte dagegen der im benachbarten New Jersey gelegene Hafen in Newark, der über gute Eisenbahn- und Straßenverbindungen verfügte. Indem er in eine neue Infrastruktur investierte, verdoppelte er zwischen 1956 und 1960 den Umsatz, und 1962 startete er ein spezielles Containerterminal (Port Elisabeth). In dem Maße, wie dieser Hafen aufblühte, starb der New Yorker Hafen. Dieser Umstand wie auch die Masseneinfuhr billiger Produkte aus Fernost (in Containern!) hatten fatale Auswirkungen für die New Yorker Industrie. 1964 waren in der Metropole ca. 30.000 produzierende Betriebe tätig (2/3 in Manhattan), die ca. 900.000 Personen beschäftigten. 1976 gab es die Hälfte von ihnen schon nicht mehr, und ein großer Teil derer, die durchgehalten hatten, verringerten die Arbeitsplätze. Praktisch verschwand auch die traditionelle Gruppe der Dockarbeiter – zwischen 1963 und 1975 fiel die Nachfrage nach ihrer Arbeit um 91 Prozent! Ähnlich sah dieser

An die Stelle der Seehäfen sind im Bereich des Personentransports im 20. Jahrhundert die Flughäfen getreten.

Prozess in anderen großen Hafenindustriezentren aus, die an das globale Netz angeschlossen waren, San Francisco, Liverpool, Rotterdam, Marseille oder Hamburg. Sie wurden entweder durch gänzlich neue Häfen ersetzt, die man im Nichts errichtet hatte (Felixstowe in England oder Tanjung Pelepas in Malaysia), oder durch Zentren, denen allerdings früher keine große Bedeutung zukam, die aber in besserem Kontakt mit dem Hinterland standen und die Möglichkeit territorialer Entwicklung besaßen.

Gleichzeitig mit der Containerrevolution verloren die Seehäfen schließlich ihre Rolle als Schleuse des transkontinentalen Menschen-

stroms. Die erste zivile transatlantische Flugverbindung wurde 1946 gestartet, und ein Vierteljahrhundert später legten bereits 97 Prozent der Passagiere die Strecke über den Nordatlantik mit Flugzeugen zurück. Das ist nicht verwunderlich: Das Düsenflugzeug brauchte dafür genauso viele Stunden, wie ein Motorschiff – Tage! Somit wurde das, was seit dem Altertum das Monopol der Hafenstädte ausmachte – die physische Erreichbarkeit (*accessibility*) und die globalen Verbindungen (*connectivity*) – zu einem Charakteristikum jetzt auch von Zentren im Binnenland, die über entsprechend große Flughäfen verfügten. Die multikulturellen und multiethnischen Flughäfen ersetzten die Seehäfen. Diesen blieben dagegen der Service der Fähren und der immer populäreren Kreuzfahrtschiffe.

Sie sind auch oft die einzigen Dampfer, die an den traditionellen Stadthäfen anlegen. Die Umladung sowohl der Massenwaren (Erdöl, Erz, Chemikalien) als auch der Container rückten weit von ihnen ab. Die neuen Terminals sind tatsächlich große, automatisierte Fabriken, und die rasche Be- und Entladung der riesigen Schiffe wird durch Computersysteme geplant und beaufsichtigt. Der Aufenthalt des Containerschiffs dauert oft einige Stunden, höchstens einen Tag, aber auch dann verlässt die Besatzung (die selten mehr als zwanzig Personen zählt) meistens nicht den von der Stadt entfernten Ankerplatz. Zur Vergangenheit kann man also das bunte Seemannsleben zählen, das ganze Wochen in den Hafenvierteln verbracht wurde. Dazu ist einfach keine Zeit mehr. Dadurch verloren die Hafenläden, die Bars oder die Bordelle ihre traditionelle Klientel. Die westlichen Hafenstädte verloren auch ihre alte industrielle Funktion. Vor allem die Werften ertrugen die Konkurrenz der asiatischen Produzenten nicht. Aber auch andere Bereiche, sogar solche, die traditionell mit dem Meer verbunden sind (wie z. B. die Fischverarbeitung), begannen sich von ihnen zu entfernen.

Die Rückkehr der Stadt in den Hafen

In das leere Hafen-Werft-Gebiet begann die Stadt wieder einzudringen. Seit den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts verlor die traditionelle Seewirtschaft – Handel, Schifffahrt, Schiffbau, Fischfang – systematisch und unerbittlich ihre bisherige Funktion als treibende Kraft der Entwicklung der Hafenstädte. Das war ein langer Prozess, der abhängig war von komplizierten, oft inneren und lokalen Faktoren. Man kann jedoch annehmen, dass in den neunziger Jahren des 20. Jahrhun-

derts alle größeren Städte, die über Häfen und/oder Werften verfügten, sich letztlich mit der neuen Wirklichkeit konfrontieren lassen mussten.

Natürlich gab es Verteidigungsstrategien einzelner Berufsgruppen, die oftmals, besonders im Falle starker Gewerkschaften (Dock- und Werftarbeiter), in der Lage waren, die Umgestaltungen hinauszuzögern. Nicht zu bagatellisieren ist auch die früher angesprochene starke Identifizierung mit dem Leben an der Küste und mit der Arbeit, die eine gewaltige kulturelle Bedeutung hatte und sich sowohl in die Topografie der Hafenstädte als auch in die Verhal-

tensweisen und die Mentalität der Bewohner einprägte. In ihrem Gruppenbewusstsein steckte nämlich tief

die Überzeugung, dass der Wohlstand, die sozialen Errungenschaften und die gemeinsame Kultur auf den Reisen, dem Handel und der Meeresindustrie basieren. Es ist auch nicht verwunderlich, dass der Modernisierungsübergang von den *working ports*, den Städten, die auf traditioneller Produktion und dem Austausch basieren, hin zu den *living ports*, die vom Wissen, von Informationen und Diensten leben, mit einer „Modernisierung der Köpfe“ beginnen musste.

Die Städte gewannen ganze Gebiete zurück, die meistens in ihrem unmittelbaren Zentrum lagen, in Kontakt mit dem Meer, was einen Wert an sich darstellt. Wenn früher die Häfen den Ort vom Meer getrennt hatten, konnten sie jetzt eine moderne Schnittstelle („interface“) werden. Ein bedeutsamer Teil der Hafenstädte nutzte diese Chance. Das erforderte einen gesellschaftlichen Konsens, eine Idee und gewaltige Mittel. Der Prozess der Revitalisierung der Hafenviertel begann dort, wo die traditionelle Seewirtschaft am schnellsten der Vergangenheit angehörte – in den USA, z. B. in Boston, New York oder San Francisco. Die USA dienten als Muster für Städte in Europa (London, Liverpool, Hamburg, Oslo), Australien (Sydney, Melbourne) oder Japan. In den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts realisierte man einen solchen Bedarf (oder die Notwendigkeit) in Singapur, Kapstadt, Bombay sowie im ehemaligen sozialistischen Block. Die alten Häfen und Hafenviertel erhalten nun ein neues Gesicht, aber die in ihnen entstehenden Handels- und Kongresszentren, Lofts, Multiplexe, Galerien bewahren oftmals nicht nur das lokale Meereskolorit, sondern inszenieren und unterstreichen es geradezu.

Wie früher die Häfen besondere Produkte bereitstellten, so wurden sie jetzt zum Schauplatz ebenso besonderer Versuche: exklusive Erho-

Die Hafenstädte wandeln sich von „working ports“ zu „living ports“.

lung, außergewöhnliche Wohnungen und Büros, ausgeklügelte Dienstleistungen. Als Beispiel mag das baskische Bilbao dienen, das durch den Bau des Guggenheim-Museums durch den weltberühmten Architekten Frank O. Gehry von einem traditionellen Zentrum der Meeresindustrie zu einem kulturellen Zentrum von internationaler Bedeutung wurde. Die Stadt selbst „kaufte“ eine neue Identität, indem sie zu einem Kunstmarkt von Weltrang wurde. Ähnlich werben Barcelona oder Genua für sich als Kulturzentren, Kongress- und Touristik-Städte. In Hamburg wurde die so genannte HafenCity den touristischen Attraktionen hinzugefügt, man organisiert spezielle Meereshafen-Veranstaltungen, wie den jährlichen „Hafengeburtstag“ oder die öffentliche Zelebrierung des Einlaufens großer Wasserfahrzeuge.

Als es zu Beginn der achtziger Jahre in Oslo klar wurde, dass der Hafen zu einem entlegenen Terminal umziehen muss, schlug man eine Revolution im öffentlichen Raum der Hauptstadt vor: Strände anstelle von Kais, Wohnungen anstelle von Lagern, Cafés anstelle von Containern. Der von der Stadt vorgestellte Plan sah die Bestimmung eines großen Teils des Kais unter neuer Bebauung vor, wobei jedoch für den Bedarf des Hafens noch ziemlich viel Gelände übrig blieb. Das zog eine öffentliche Debatte über den Charakter der Hauptstadt nach sich – ob sie eine „Hafen“- oder eine „Fjord“-Stadt sein sollte. Die Mehrheit der Stimmen entfiel auf die zweite Möglichkeit. Man machte sich an die Revitalisierung des alten Stadtteils und fasste die Entscheidung, dass in dem zu ihm gehörenden Stadthafen nur noch Fähren und Ausflugsdampfer verblieben. Die Hafenterrains waren so attraktiv, dass das Parlament 1999 beschloss, genau dort die neue Nationaloper zu errichten.

Zweifellos ist das noch nicht die letzte Etappe in der Geschichte der Hafenstädte. Wie es weitergeht, werden wir sicherlich schon bald erleben.

Aus dem Polnischen übersetzt von Friedemann Kluge.