

Lu Seegers und Christoph Strupp

Hafen- und Handelsstadt oder Stadt der Industrie?

Wirtschaftspolitik und Deutung des Strukturwandels in Hamburg

Am 6. Mai 1950 eröffnete Hamburgs Erster Bürgermeister Max Brauer (SPD) im Rathaus den ersten „Überseetag“ in der Hansestadt. Er fand am Vortag des Hamburger „Hafengeburtstags“ statt, mit dem die Stadt an die Verleihung der Hafenrechte in einer – allerdings gefälschten – Urkunde Kaiser Friedrich Barbarossas vom 7. Mai 1189 erinnert. Offizieller Veranstalter des Überseetags war nicht die Stadt, sondern der 1948 neu gegründete „Übersee-Club“, der die Wiedereingliederung Hamburgs in die internationalen Wirtschaftsbeziehungen fördern sollte. Der Bürgermeister dürfte den Intentionen der Organisatoren entsprochen haben, wenn er in seiner Begrüßungsansprache in Anwesenheit des deutschen Vizekanzlers Franz Blücher (FDP), des französischen Hohen Kommissars André François-Poncet und mehrerer hundert geladener Gäste aus der Wirtschaft hervorhob, Handel, Import und Export seien „für uns eine Frage auf Leben und Tod“. Den Gästen solle sich „kundtun, daß wir, getreu der Tradition der Vorväter, Hamburg als die Metropole des Handels wieder erstehen sehen wollen, daß wir es wollen, nicht nur um Hamburgs willen, sondern um Deutschlands, um Europas willen“. ¹ Hamburgs erster Nachkriegsbürgermeister Rudolf Petersen, 1950 Präsident des Übersee-Clubs, postulierte eine besondere ethische Verpflichtung des Kaufmanns, der „in hansischem Geist die Gemeinschaft der Völker bejaht“ und das „Hamburger Abendblatt“ vermerkte, dass beim Überseetag „viel von der Erneuerung der Hanse“ gesprochen worden sei. ²

Die Überseetage dienten wirtschaftspolitischem „Networking“ und finden jährlich mit Vertretern des Senats und prominenten Gastrednern bis heute statt. Ebenso wie die Hafengeburtstage, die seit 1977 als mehrtägiges Volksfest begangen werden und inzwischen hauptsächlich Touristen-Rummel bieten, stehen sie symbolisch für eine Orientierung Hamburgs auf Hafen und Handel, die sich scheinbar ungeachtet der ökonomischen und politischen Umbrüche, der Krisen und des Strukturwandels auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts fortsetzte. Dass es dabei um mehr ging als um die Identität der Stadt, um hanseatische Traditionspflege und ein werbewirksames Image, unterstreichen die mehrstelligen Millionenbeträge, die Hamburg jedes Jahr direkt und indirekt in seinen Hafen investiert und die Vehemenz, mit der man über Jahrzehnte hinweg den Ausbau der Verkehrsverbindungen, die Erweiterung der Flächen und die Modernisierung der Infrastruktur im Hafen betrieben hat. Ebenfalls den wirtschaftlichen Interessen des Hafens geschuldet war und ist der Nachdruck, mit dem sich Hamburger Politiker parteiübergreifend in den 1950er und 1960er Jahren für gute Beziehungen zu den sozialistischen Staaten Osteuropas einsetzten und heute z. B. Russland und China umwerben. Auch die Skepsis gegenüber „kleinräumigen“ europäischen Zusammenschlüssen wie der 1957 gegründeten Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), die das „Tor zur Welt“ von seinen Han-

¹ Staatsarchiv Hamburg (StaHH) 131-1 II, 1375, Unterakte 1950, Bl. 56–60, hier Bl. 56, 60, Rede von Herrn Bürgermeister Brauer anlässlich des Überseetages in Hamburg am 6. 5. 1950 im Festsaal des Rathauses.

² Zitate nach: Außenhandel ist unser Schicksal! in: Hamburger Abendblatt (HA) vom 8. 5. 1950; Wind aus Übersee, in: ebd.

delspartnern in Skandinavien, Osteuropa, Amerika und Asien abzuschneiden drohte, ist in diesem Zusammenhang zu sehen.

Dem stand allerdings seit den späten 1940er Jahren eine wirtschaftspolitische Deutungslinie zur Seite, die ein diversifizierteres Bild der Wirtschaftsstruktur Hamburgs zeichnete und zumindest rhetorisch stärker auf einen grundlegenden Wandel gerichtet war. Dabei wurde insbesondere die Bedeutung der Industrie für die Stadt betont. Im März 1971 formulierte der damalige Wirtschaftssenator Helmuth Kern (SPD) auf einem Empfang anlässlich der Leipziger Frühjahrsmesse geradezu ketzerisch, Hamburg betrachte sich „nicht als Hafenstadt, sondern als die Industrie-, Handels-, und Dienstleistungsmetropole des norddeutschen Raumes“.³ Nach 1945 stand die Wirtschaftspolitik Hamburgs über Jahrzehnte in einem eigentümlichen Spannungsverhältnis von fortgesetzter Betonung alter maritimer bzw. hanseatischer Identifikationsmuster und konkreter Förderung des Hafens einerseits und der Forderung nach einer breiteren wirtschaftlichen Basis andererseits. Die Gründe dafür sollen im Folgenden näher beleuchtet werden. Insbesondere wird danach gefragt, warum Bezugnahmen auf das Ideal des „Hanseatischen“ bei der kommunikativen Vermittlung der Wirtschaftspolitik in Hamburg nach 1945 relevant blieben, obwohl er gerade weil die Bedeutung des Ausbaus der Industrie für Hamburg betont wurde.

Wichtige Anhaltspunkte lieferten dabei neben den Verlautbarungen aus Senat, Bürgerschaft und Handelskammer auch die Wirtschaftsberichterstattung der größten Hamburger Tageszeitung, des 1948 von Axel Springer gegründeten „Hamburger Abendblattes“, und der seit 1946 erscheinenden überregionalen Wochenzeitung „Die Zeit“ des Verlegers Gerd Bucerius. Während das „Hamburger Abendblatt“ die Hamburger Wirtschaftspolitik vornehmlich aus der lokalpolitischen Perspektive und häufig personenbezogen darstellte, präferierte „Die Zeit“ in ihrem Wirtschaftsteil eine Betrachtungsweise, bei der es tendenziell eher um die größeren Linien von Konjunktur und Wirtschaftspolitik ging, dabei freilich immer wieder auch pointiert auf Hamburg bezogen.⁴

1. Hamburg und das Hanseatische

Wie sich nicht zuletzt beim ersten Überseetag 1950 gezeigt hatte, war die Fortdauer maritimer Tradition in Hamburg als wirtschaftspolitisches Leitbild eng verknüpft mit Rekursen auf das Hanseatische. Sie waren seit dem 19. Jahrhundert zentral für das Stadtimago Hamburgs und für die Selbst- und Fremdverortung von Angehörigen der politischen und wirtschaftlichen Elite der Hansestadt. Die Hamburger Wirtschaftspolitik vertrat traditionell vor allem die Interessen der Hafenwirtschaft und der international agierenden, auf den Außenhandel fokussierten Kaufmannschaft. Es kann folglich davon ausgegangen wer-

³ StaHH 135-1 VI, 2248: Staatliche Pressestelle Hamburg: Hamburg-Empfang in Leipzig, 15. 3. 1971.

⁴ Vgl. zum „Hamburger Abendblatt“ Karl Christian Führer: Medienmetropole Hamburg. Mediale Öffentlichkeiten 1930-1960, München/Hamburg 2008, S. 491-495, 508-520, zur „Zeit“ Axel Schildt: Immer mit der Zeit. Der Weg der Wochenzeitung DIE ZEIT durch die Bonner Republik – eine Skizze, in: ders./Christian Haase (Hrsg.): DIE ZEIT und die Bonner Republik. Eine meinungsbildende Wochenzeitung zwischen Wiederbewaffnung und Wiedervereinigung, Göttingen 2008, S. 9-27, hier S. 15f., speziell zur Wirtschaftsberichterstattung Alexander Nützenadel: Konjunktur und Krise. Die Wirtschaftsberichterstattung der ZEIT zwischen Expertenkultur und Politik (1946-1990), in: ebd., S. 130-143.

den, dass der rhetorische Bezug auf hanseatische Traditionen zur Artikulation und Legitimation wirtschaftlicher Interessen diene. Im Umkehrschluss könnte man annehmen, dass das wirtschaftspolitische Konzept einer systematischen Industriepolitik abseits der Hafengewirtschaft weniger Durchsetzungskraft besaß, eben weil sich die Protagonisten dabei nicht auf das Hanseatische beziehen konnten.

Bis weit in das 20. Jahrhundert hinein bezeichneten die Begriffe „Hanseaten“ und „hanseatisch“ nicht nur die geografische Herkunft aus den Hansestädten Hamburg, Bremen und Lübeck, sondern damit verbunden eine spezifische soziale Herkunft. Noch im Duden des Jahres 1977 bezog sich der Begriff „Hanseat“ neben der historischen Zuschreibung als einem der Hanse angehörender Kaufmann auf die Bewohner der drei genannten Städte und dort besonders auf diejenigen „aus der vornehmen Bürgerschicht“.⁵ Dabei stellten das Sozialprofil des Überseekauffmanns klassischen Zuschnitts sowie die im Handelsbürgertum gepflegten Wertvorstellungen und Leitbilder („ehrbarer Kaufmann“) Kristallisationspunkte dar. Selbst- und Fremdzuschreibungen von – stets männlich gedachten Hanseaten – manifestierten sich darüber hinaus in einem Verhaltenskodex, der sich im 19. Jahrhundert verselbstständigt hatte. Ein hanseatischer Kaufmann zu sein, war verknüpft mit Attributen wie Ehrlichkeit, Vertrauenswürdigkeit und Solidität. Insbesondere der Überseehändler galt zudem als welterfahren und mutig, dabei nüchtern die Risiken und Chancen eines Geschäfts kalkulierend. Hinzu kamen Zuschreibungen eines Lebensstils, bei denen sich Wohlstand, Bescheidenheit und Zurückhaltung zu einer Gesamthaltung bürgerlicher Vornehmheit verdichteten.

Als lokales Identifikationsangebot, dem nicht zuletzt eine nationale Vorbildhaftigkeit zugeschrieben wurde, diente das Hanseatische im 20. Jahrhundert auf vielfältige Weise dazu, Politik und Herrschaft zu legitimieren.⁶ So hatte der oft beschworene „Hanseatengeist“ im „Dritten Reich“ eine rassistisch-kolonialistische Eroberungsmentalität bezeichnet, mit der Hamburger Kaufleute zu „Pionieren“ im „Volkstumskampf“ in Mittel- und Osteuropa stilisiert worden waren. Nach 1945 bot das Hanseatische der Hansestadt durch Elemente wie Rationalität, Pragmatismus und Nüchternheit wiederum Potenzial zur Abgrenzung gegenüber dem Nationalsozialismus, der nunmehr mit Fanatismus, Verantwortungslosigkeit und Gewalt assoziiert wurde. Auf dieser Basis gelang es Angehörigen der politischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Elite, das Bild eines hamburgischen „Sonderfalls“ für die Zeit des Nationalsozialismus zu kreieren und die Mitverantwortung für Verbrechen des Regimes zu marginalisieren. Rekurse auf das Hanseatische waren folglich in Hamburg nach 1945 populär, weil sie für den maritimen Charakter der Hansestadt ebenso wie für die vermeintlich genuin demokratische Tradition des Stadtstaats und eine „vernünftige“ Wirtschaftspolitik standen. Der hanseatische Kaufmann galt zumindest in Hamburg als Synonym für den Wiederaufbau Deutschlands.

Ein solches Narrativ hatte bereits in den 1920er Jahren in politischen Grußworten kurziert. So betonte etwa Bürgermeister Carl Petersen, der ältere Bruder von Rudolf Petersen, im Jahr 1928 anlässlich des 25-jährigen Bestehens des Vereins Hamburger Exporteure, dass nach dem Ersten Weltkrieg niemand „mutiger, tatkräftiger und zielbewußter ans

⁵ Duden. Das große Wörterbuch der deutschen Sprache in sechs Bänden, Bd. 3: G-Kal, Mannheim u. a. 1977, S. 1147.

⁶ Vgl. dazu ausführlicher Lu Seegers: Hanseaten und das Hanseatische in Diktatur und Demokratie. Politisch-ideologische Zuschreibungen und Praxen, in: Zeitgeschichte in Hamburg 2014, hrsg. von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), Hamburg 2015, S. 71–83.

Werk gegangen [ist], als es galt, Zerstörtes wieder aufzubauen und Verlorenes zurückzugewinnen“, als der „hamburgische Überseekaufmann“. Dies wäre nicht möglich gewesen, so Petersen, ohne die „alten und reichen Auslandserfahrungen, über die gerade der Hamburger Kaufmann verfügt“.⁷

Das Bild vom Außenhandel als bedeutsamster Wirtschaftszweig Hamburgs und vom Kaufmann, der dank spezifischer Charaktereigenschaften und persönlicher Beziehungen Kriegsfolgen wirtschaftlich überwand und international über eine hohe Reputation verfügte, wurde nach 1945 vielfach wieder aufgenommen.⁸ So hatte Rudolf Petersen bei seiner Antrittsrede als Bürgermeister im Mai 1945 formuliert:

„Hamburg ist seit den Zeiten der Hanse nicht nur Mittler im Austausch materieller Güter mit dem Ausland und in den letzten Jahrhunderten insbesondere mit Amerika und Übersee gewesen. Es ist auch und das ist vielleicht noch wichtiger, der Mittler gewesen zwischen deutschem Geistesgut und angelsächsischer Lebensauffassung und Lebenssitte. [...] Nur mit Vertrauen darauf, daß in freier Wirtschaft hanseatischer Unternehmungsgeist sich eine neue Mitte in Hamburgs Mauern bauen kann, werden wir den Wiederaufbau schaffen.“⁹

Petersen spielte darauf an, dass Hamburgs Außenhandel in der Zeit des Nationalsozialismus und während des Zweiten Weltkriegs der staatlichen Autarkiepolitik und Beschränkungen auch und gerade in den Handelsbeziehungen nach Übersee unterworfen gewesen war. Hamburg hatte in wirtschaftlicher Hinsicht tatsächlich eine Art Sonderfall im „Dritten Reich“ dargestellt, da die ökonomischen Traditionen, Orientierungen und Strukturen der Stadt mit den Schwerpunkten der nationalsozialistischen Politik nur bedingt kompatibel gewesen waren. Dies hatte im Ergebnis jedoch nicht zu Distanz der Hansestadt gegenüber dem NS-Regime geführt, sondern vielmehr zu einer intensiven Verstrickung in die NS-Herrschaft und ihre Verbrechen.¹⁰ Der „hanseatische Unternehmungsgeist“ und seine völkerverbindende Wirkung, die Rudolf Petersen 1945 und auch 1950 beim Überseeitag beschwor und auf die bei offiziellen Anlässen und in der Hamburger Presse fortan immer wieder Bezug genommen wurde, implizierte demgegenüber eine Distanz der Hamburger Kaufleute zum NS-Regime und diente gleichzeitig der Rechtfertigung einer vermeintlichen Pionierrolle Hamburgs beim Wiederaufbau Deutschlands.

Im „Hamburger Abendblatt“ erschien etwa im Dezember 1949 ein Artikel von Rudolf Stephan über „Glanz und Elend des hanseatischen Exporteurs“. Stephan beschrieb hier, wie es den Überseekauffleuten dank ihrer hohen Vertrauenswürdigkeit im Ausland gelang, alte Geschäftskontakte nach Übersee wieder zu aktivieren. Zudem schrieb er den Hamburger Überseekauffleuten ein quasi angeborenes wirtschaftliches Durchhaltevermögen zu, wenn er mit ihnen die Bewohner „jener vulkanische[n] Himmelsstriche“ assoziierte, „die sich dort nach jedem Ausbruch erneut ansiedeln und den Kampf mit den Naturgewalten nicht aufgeben“.¹¹ In ähnlicher Manier hatte das „Hamburger Abend-

⁷ StaHH 135-1 I-IV, 7044: Ansprache von Bürgermeister Dr. Petersen bei der Feier des 25jährigen Bestehens des Vereins Hamburger Exporteure, 19. 5. 1928.

⁸ Als Beispiel für eine solche Berichterstattung in der unmittelbaren Nachkriegszeit siehe z. B.: Der Außenhändler wartet ab, in: Die Zeit vom 19. 12. 1946.

⁹ StaHH 131-1 II, 2798: Antrittsrede des Hamburger Bürgermeisters Rudolf Petersen, S. 1.

¹⁰ Frank Bajohr: Hamburg im „Dritten Reich“. Rückblick und Ausblick, in: Zeitgeschichte in Hamburg 2013, hrsg. von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), Hamburg 2014, S. 15–33, hier S. 21.

¹¹ Glanz und Elend des hanseatischen Exporteurs, in: HA vom 24. 12. 1949. Der Artikel stellte einen Auszug aus Stephans Beitrag in dem Band: Erich Lüth (Hrsg.): Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau der Stadt, Bd. IV, Hamburg 1949, S. 65–73, dar.

blatt“ zwei Monate zuvor ein Treffen des Ibero-Amerikanischen Vereins Hamburg-Bremen beschrieben: „Die Veranstaltung trug im besten Sinne hanseatisches Gepräge“. Aus allen Reden und Trinksprüchen habe der „Geist des guten Willens zur Wiederanknüpfung von Beziehungen“ gewirkt, „die jahrhundertlang beide Seiten aufs wertvollste befruchtet haben“.¹²

Am 22. November 1954 schließlich berichtete die Zeitung über eine Tagung der Evangelischen Akademie Loccum, bei der es thematisch um das „Erbe der Hanse“ ging. In dem Artikel wurde der anwesende Erste Bürgermeister Kurt Sieveking – er stammte aus einer Hamburger Kaufmannsfamilie und war 1953 dem Sozialdemokraten Max Brauer im Amt nachgefolgt – zitiert: „Wenn der Name hanseatischer Kaufleute in aller Welt nicht so einen guten Klang gehabt hätte, wäre der Wiederaufbau sicher nicht so schnell vorangegangen“. In der Aussage von Sieveking schwang nicht nur der angenommene Anteil des Hamburger Außenhandels am „deutschen Wirtschaftswunder“ mit, er verwies auch auf ein Deutungsmotiv, das bereits seit dem Kaiserreich virulent war: Hamburg habe aufgrund seines Hafens einen besonderen Stellenwert für die deutsche Wirtschaft, der weit über das Lokale hinausreiche.

2. Hamburger Wirtschaft im Wiederaufbau

Realwirtschaftlich gesehen waren der Hafen und der Außenhandel jedoch in den ersten Jahren der Nachkriegszeit zunächst nur bedingt erfolgreich. 1949 erreichte der Hafen mit einem Umschlag von 9,5 Millionen Tonnen nur 37 Prozent des Vorkriegsniveaus. Bis Mitte der 1950er Jahre hinkte Hamburg hinter der allgemeinen wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung der Bundesrepublik hinterher. Überlegungen zu einer wirtschaftspolitischen Neuorientierung waren den realpolitischen Gegebenheiten der Aufspaltung Deutschlands in vier Besatzungszonen und dem beginnenden Kalten Krieg mit der zunehmenden Abschließung Osteuropas geschuldet. Unter diesen Bedingungen konnte Hamburg seine bisherige Stellung als „zentraler norddeutscher Güterumschlagsort im Handel nach allen Richtungen“ nicht mehr zurückgewinnen.¹³ Handelsströme und Verkehrswege verschoben sich gegenüber der Zwischenkriegszeit dauerhaft. Diesen durch die Weltpolitik von außen aufgezwungenen Strukturwandel konnte der Stadtstaat nicht rückgängig machen. Daraus nun allerdings den Schluss zu ziehen, dass es „mit der Hafenstadt als solcher [...] vorbei“ sei, wie Bundeskanzler Konrad Adenauer noch im Januar 1958 im CDU-Parteivorstand drastisch formulierte,¹⁴ kam nicht in Frage. Man sah aber jenseits der klassischen maritimen Orientierung „die Notwendigkeit, mit konkreten Maßnahmen eine Erweiterung der bestehenden und den Aufbau neuer Industrien zu fördern“, wie z. B. Wirtschaftssenator Karl Schiller (SPD) im Januar 1949 forderte.¹⁵

¹² Geist des guten Willens, in: HA vom 13. 10. 1949.

¹³ Arnold Sywottek: Hamburg seit 1945, in: Werner Jochmann (Hrsg.): Hamburg, Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner, Bd. 2: Vom Kaiserreich bis zur Gegenwart, Hamburg 1986, S. 377–466, hier S. 378.

¹⁴ Zitiert nach Günter Buchstab (Bearb.): Adenauer: „... um den Frieden zu gewinnen“. Die Protokolle des CDU-Bundesvorstands 1957–1961, Düsseldorf 1994, S. 57. Vgl. auch Frank Bajohr: Hanseat und Grenzgänger. Erik Blumenfeld – eine politische Biographie, Göttingen 2010, S. 94f.

¹⁵ StaHH 131-1 II, 1372: Besprechungen im Hamburger Rathaus zu Fragen der Wirtschaft 1945–1957, Sitzung vom 14. 1. 1949, Bl. 376–377, hier Bl. 376.

Tatsächlich wies die Stadt hier günstige Voraussetzungen auf, denn schon im Kaiserreich hatten Industriebetriebe – sowohl unmittelbar mit dem Hafen verbundene wie die großen Werften, eisenverarbeitende Zulieferer, Raffinerien oder Nahrungsmittelbetriebe, als auch hafenferne Unternehmen aus der Textil- oder Arzneimittelbranche – eine erhebliche Rolle für Wertschöpfung und Arbeitsmarkt gespielt. Politisch und gesellschaftlich bestimmend blieben in der Hansestadt allerdings die Kaufleute.¹⁶ Das änderte sich auch nicht, als im „Dritten Reich“ die „Handelskammer“ offiziell zu einer „Industrie- und Handelskammer“ wurde und durch das „Groß-Hamburg-Gesetz“ von 1937 und den Anschluss der preußischen Nachbarstädte Altona, Wandsbek und Wilhelmsburg das Industriepotenzial der Stadt weiter gestärkt wurde.¹⁷

Nach dem weitgehenden Zusammenbruch des Außenhandels im Zweiten Weltkrieg und den Zerstörungen von Betrieben und Anlagen durch den Luftkrieg setzte der Senat im Juli 1946 auf Anregung der britischen Besatzungsmacht eine Kommission unter der Leitung Karl Schillers ein, die in ihrem Gutachten zu dem Schluss kam, dass die Industrieproduktion im Vergleich zu 1938 zwar nur noch ein Drittel betrage, was auch den bis 1951 bestehenden alliierten Beschränkungen für den Schiffbau und dem Rohstoffmangel geschuldet war. Die Produktionskapazität liege aber bei 75 Prozent, gerade auch in „Friedensbranchen“ wie Glas- und Schuhherstellung, Metallwaren oder Fischverarbeitung, und sei durch ein wirtschaftspolitisches Sofortprogramm nach einer Übergangsphase auf 96 Prozent zu steigern.¹⁸ Dass Hamburg nun allerdings nicht im Sinne Adenauers von seiner Stellung als größter deutscher Seehafen ließ und es nicht zu der von Schiller angeregten systematischen Förderung der Industrie kam, sondern eine „gleichsam naturwüchsig wiederbelebte hafenbedingte Wirtschaftsstruktur“¹⁹ fortbestand, hatte mehrere Gründe.

Zunächst einmal war das Stadtimage Hamburgs aufs engste mit der Hafenwirtschaft verbunden. Hamburg galt Ende des 19. Jahrhunderts als „Welthafen“ und „Welthafenstadt“. Zugleich erblickten Binnenländer in ihr ein Synonym für den wirtschaftlichen und politischen Aufstieg des Deutschen Kaiserreichs.²⁰ Der Slogan vom „Tor zur Welt“, der auf einen gleichnamigen Roman aus der Zeit des Ersten Weltkriegs zurückging, gewann Ende der 1920er Jahre, bedingt durch die noch junge Fremdenverkehrswerbung, rasch an Popularität. Dabei stellten Seeschifffahrt, Handel und Hafen die zentralen Bezugspunkte dar. Auch das Motto „Mein Feld ist die Welt“, das der damalige Generaldirektor der Hapag, Albert Ballin, zum Werbespruch seiner Reederei erkoren hatte, schwang dabei mit und suggerierte die Internationalität der Hafenstadt.²¹ Im nationalsozialistischen Hamburg wurde die Rede vom „Tor zur Welt“ weiter geführt, wenn auch etwas anders konnotiert, nämlich zum

¹⁶ Vgl. Werner Jochmann: Handelsmetropole des Deutschen Reiches, in: ders. (Hrsg.): Hamburg, S. 15–129, hier S. 23–25; Herbert Flohr: Industriepolitik im Ballungsraum. Entwicklungen zwischen 1945 und 1965, in: Gerhard Schröder u. a.: Staat und Wirtschaft, Bd. 3: Rückkehr zum Markt. Wiederaufbau nach 1945, Hamburg 1982, S. 371–425, hier S. 373.

¹⁷ Vgl. als Überblick Klaus Weinhauer: Handelskrise und Rüstungsboom. Die Wirtschaft, in: Hamburg im „Dritten Reich“, hrsg. von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), Göttingen 2005, S. 191–224.

¹⁸ Vgl. Karl Schiller: Denkschrift zur künftigen wirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs, im Auftrag des Senats der Hansestadt Hamburg erstattet von der Gutachter-Kommission Prof. Dr. Schiller, Hamburg 1947.

¹⁹ Sywottek: Hamburg, S. 409.

²⁰ Vgl. Lars Amenda/Sonja Grünen: „Tor zur Welt“. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert, Hamburg 2008, S. 27.

²¹ Vgl. ebd., S. 32f.

einen im Sinne von Kaufleuten und Seefahrern aus Hamburg als „Pionieren des Deutschtums“ und zum anderen im Sinne von repräsentativen städtebaulichen Großprojekten. Geradezu inflationär wurde die „Tor-zur-Welt“-Metapher anlässlich der 750-Jahrfeier des Hamburger Hafens 1939 genutzt, bevor sie im Zweiten Weltkrieg, insbesondere nach den schweren Luftangriffen vom Sommer 1943, von der politischen Agenda verschwand.²²

Nach 1945 wurde in Hamburg jedoch schnell wieder Bezug genommen auf das Bild vom „Tor zur Welt“. Denn die Stadt ließ sich auf diese Weise als Opfer konnotieren, da das „Tor“ infolge von Krieg und Zerstörung „geschlossen“ worden sei. Mit der Beseitigung der Kriegsschäden und der Zunahme des Schiffsverkehrs kehrten auch die maritimen Bilder zurück, und der Slogan fungierte nun als Gradmesser der wirtschaftlichen Lage: „Hamburgs Hafen – wieder Tor zur Welt“ lautete der Titel einer offiziellen Broschüre Mitte der 1950er Jahre. Zahlreiche Hamburg-Bücher und Stadtführer präsentierten den Hafen in Wort und Bild als wirtschaftliches „Herz“ und Motor der Stadt.²³ Selbst wenn Hamburg zunehmend auch durch den Autoverkehr, neugebaute Durchgangsstraßen und Bürohochhäuser – nicht zuletzt für die nach 1945 expandierende Medienbranche – gekennzeichnet war, blieben die maritimen Bilder weiter bestehen und besaßen eine nicht zu unterschätzende emotionale Bindekraft.²⁴

Neben der Bedeutung des Hafens für das Selbstverständnis der Stadt und ihrer Bürger gab es aber auch politische und ökonomische Gründe, die einer wirtschaftspolitischen Umorientierung im Weg standen: So leitete Hamburg nach 1945 seinen – frühzeitig gesicherten – Anspruch auf fortdauernde staatliche Eigenständigkeit aus seiner Verantwortung für den Hafen ab, einer Verantwortung, die man aus hamburgischer Perspektive im nationalen Interesse für ganz Deutschland wahrnahm.²⁵ Zudem war bald absehbar, dass sich die düstersten Prophezeiungen über die Zukunft von Hafen und Handel nicht bewahrheiteten: In den späten 1950er Jahren waren die Umschlagszahlen der Zwischenkriegszeit wieder erreicht, und auch wenn die Zuwachsraten geringer als in den Konkurrenzhäfen Bremen, Rotterdam und Antwerpen ausfielen und der Stadtstaat sich gegenüber dem Bund immer wieder als besonders benachteiligt und deshalb besonders förderungsbedürftig darstellte, so profitierte eben auch Hamburg von dem Aufschwung des Welthandels und der expandierenden bundesdeutschen Wirtschaft in den ersten Jahren des „Booms“.²⁶ Die Beseitigung der Kriegsschäden im Hafen ging zügig voran. Im Übrigen nutzte man den Wiederaufbau zur Modernisierung der Anlagen und warb bald mit dem Slogan des „schnellen Hafens“. Einflussreiche Protagonisten der Hafengewirtschaft wie Ernst Plate, von 1945 bis 1966 amtierender Vorstandschef der städtischen Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA), der von 1953 bis 1957 sogar der Landesregierung angehörte und den neu geschaffenen Posten eines „Hafensenators“ bekleidete, oder Hafenbaudirektor Friedrich Mühlradt sorgten dafür, dass die Interessen des Hafens politisch hohe Priorität genossen.²⁷ Dabei konnten sie sich auf

²² Vgl. ebd., S. 36.

²³ Vgl. ebd., S. 37.

²⁴ Vgl. ebd., S. 38.

²⁵ Vgl. Sywottek: Hamburg, S. 424–426.

²⁶ Vgl. den Überblick in: Arnold Kludas/Dieter Maass/Susanne Sabisch: Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart, Hamburg 1988, S. 183–203, 244–253.

²⁷ Vgl. Ernst Plate. Würdigungen seiner Person und seiner Arbeit beim Abschied aus dem aktiven Berufsleben, Hamburg 1967; Hafenbaudirektor Dr. Mühlradt 40 Jahre im Staatsdienst, in: Hamburger Hafen-Nachrichten 12 (1959), Nr. 9, S. 38.

eine informelle große „Hafenkoalition“ stützen, die von den in der Hamburgischen Bürgerschaft vertretenen Parteien SPD, CDU und FDP über die Handelskammer und andere Interessenorganisationen der Wirtschaft sowie die Gewerkschaften bis zu Zeitungs- und Zeitschriftenverlagen reichten, die mit zahlreichen Veröffentlichungen den Mythos „Hafen“ befeuertem.

Plate war seit 1953 die treibende Kraft hinter der sogenannten „Politik der Elbe“, einer Politik intensiver freundlicher Kontaktpflege mit der DDR und den Staaten Osteuropas über die Systemgrenzen hinweg – und entgegen den Leitlinien der bundesdeutschen Außenpolitik –, die dem Hafen sein früheres Hinterland im Osten so gut wie möglich wieder öffnen sollte. In Richtung Westen erwiesen sich die Befürchtungen Plates und anderer über negative Konsequenzen der Gründung der EWG mit ihren wirtschaftlichen Kraftzentren Nordfrankreich, Belgien und dem Rhein-Ruhr-Raum als weitgehend unbegründet. Die westeuropäische wirtschaftliche Einigung verstärkte die Randlage Hamburgs nicht, und Brüssel mischte sich zumindest in den ersten Jahrzehnten auch nicht durch gemeinschaftliche Regelungen des Verkehrssektors in die Angelegenheiten des Hafens ein.²⁸

3. Hamburg als Industrieplatz?

Die Hamburger Industrie hatte bis zur Währungsreform 1948 unter Rohstoffmangel und der unzureichenden Energieversorgung gelitten. Die Zukunft wichtiger Branchen wie der Raffinerien und der Petrochemie war in der Besatzungszeit offen, dasselbe galt für den Schiffbau. Bei der Großwerft Blohm und Voss endeten die von den Alliierten verfügt Demontagen erst im April 1951. Solange die Kriegsschäden in der Stadt nicht beseitigt waren, konkurrierte die Industrie zudem bei Arbeitskräften, Material und Flächen mit dem Wohnungsbau und dem Wiederaufbau der Infrastruktur. So waren 1954 rund 270 000 Quadratmeter Industrie- und Gewerbeflächen an verschiedenen Standorten durch Behelfsheime belegt. Dass die von Wirtschaftssenator Karl Schiller postulierte Umorientierung auf eine stärkere staatliche Förderung der Industrie in Wirtschaftskreisen der Stadt auf wenig Widerhall stieß, zeigte sich bereits daran, dass die 1949 angeregte Gründung einer eigenen Industrieförderungsgesellschaft scheiterte.²⁹ In der Öffentlichkeit nutzte Schiller ausgerechnet den Slogan vom „Tor zur Welt“, um für die Ansiedlung von mittelgroßen Betrieben der „Veredelungs-, Konsumgut- und Produktionsmittelindustrie“ zu werben, die sich in der unmittelbaren Nachkriegszeit als besonders standfest erwiesen hatten.³⁰ 1951 zitierte das „Hamburger Abendblatt“ Schiller anlässlich der Premiere des Stadtwerbefilms „Deutschlands Tor zur Welt“ und nahm die Rhetorik einer stärkeren Ansiedlung von Industrie auf, da die Hansestadt sich sonst vorhalten müsse, wichtige

²⁸ Vgl. Christoph Strupp: Das Tor zur Welt, die „Politik der Elbe“ und die EWG. Hamburger Europapolitik in den 1950er und 1960er Jahren, in: Clio online: Themenportal Europäische Geschichte (2010), <<http://www.europa.clio-online.de/2010/Article=455>> (29. 1. 2016).

²⁹ Vgl. Wir handeln für Hamburg. 350 Jahre Handelskammer Hamburg, hrsg. von der Handelskammer Hamburg, Hamburg 2015, S. 183; Flohr: Industriepolitik, S. 376–391; Bajohr: Hanseat, S. 89. Zahl der Behelfswohnheime nach: StaHH 131-1 II, 9557: Ansiedlung von Industriebetrieben, Unterakte, Bl. 20/6: Drucksache für die Senatssitzung Nr. 99, 30. 1. 1954, Senator Ziegeler, Nachtragshaushalt 1953, Freimachung und Herrichtung von Staatsgrund für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben.

³⁰ Karl Schiller: Das Tor zur Welt, in: Die Zeit vom 21. 7. 1949.

Entwicklungen zu verpassen.³¹ Der einflussreiche langjährige Präses der Handelskammer, Albert Schäfer, wandte sich allerdings im Jahr darauf ausdrücklich gegen eine „Industrialisierung um jeden Preis“, insbesondere durch An- und Abwerbung von Betrieben, und brachte auch seine Skepsis gegenüber staatlichen Wirtschaftshilfen zum Ausdruck.³²

Eine 1952 veröffentlichte Denkschrift von Handelskammer und Wirtschaftsbehörde über „Hamburg als Industrieplatz“ hob indes die Bedeutung der Industrie für Hamburg hervor, die das verlorene Hinterland des Hafens ausgleichen müsse, und wies darauf hin, dass von 600 000 unselbständig Beschäftigten in der Hansestadt 28 Prozent in Industriebetrieben arbeiteten. Darunter fielen neben den Seehafenindustrien auch hafenferne Betriebe im Maschinenbau, in der Elektro-, Textil- oder Zigarettenindustrie. Rechnete man Handwerk und Kleingewerbe hinzu, kam man auf 45 Prozent der Beschäftigten gegenüber 34 Prozent in den klassischen hafennahen Branchen Handel und Verkehr. Damit war Hamburg die größte Industriestadt Westdeutschlands, allerdings gab es keine systematische Lenkung – von dem massiven Ausbau der Industriekapazitäten vor allem in der Petrochemie, der zu dieser Zeit etwa in Rotterdam schon im Gang war, war die Hansestadt weit entfernt.³³

Die Unentschiedenheit staatlicher Wirtschaftspolitik kam in einem Beitrag Karl Schillers im Frühjahr 1953 zum Ausdruck, in dem er zwar explizit für eine „aktive Industriepolitik in Hamburg“ eintrat, gleichwohl aber betonte, dass sich neue Industrien keineswegs in Konkurrenz, sondern komplementär zur Hamburger Hafenwirtschaft ansiedeln sollten. Ziel der Industriepolitik müsse es sein, der „hamburgischen Wirtschaft den notwendigen Konjunktur- und Beschäftigungsausgleich zu ermöglichen“. Dabei kämen vor allem Zulieferer- und Reparaturbetriebe für den Schiffs- und Maschinenbau in Frage, weil diese unabhängig vom schwankenden Hafenumschlag die „Standortgunst“ des Hafens nutzen könnten bzw. diesem zuträglich seien. Keinesfalls könne es darum gehen, Industrien um ihrer selbst willen „auf der grünen Wiese“ anzusiedeln. Dementsprechend räumte Schiller etwa der Konsumgüterproduktion nur begrenzte Expansionsmöglichkeiten ein.³⁴

Dass Schiller in der Öffentlichkeit zwar für eine Industrieansiedlungspolitik eintrat, aber dabei nun penibel darauf achtete, den Primat des Hafens nicht zu unterminieren, hatte neben der eher ideellen Sorge um das Image der Hansestadt auch einen konkreten materiellen Grund. So betonte etwa der „Zeit“-Redakteur Rudolf Stephan in derselben Ausgabe, in der Schillers Artikel erschien, in Hamburger Handelskreisen sei man schon seit Jahren besorgt über einen zunehmenden „Direkt-Export“ der Industrie, also den Auslandsvertrieb von Waren durch die Hersteller selbst ohne Einschaltung von Zwischenhändlern.³⁵ Auch wenn solche Befürchtungen aufgrund der positiven Entwicklung des deutschen Außenhandels 1953 nicht akut waren, stellten sie doch ein dauerhaftes Argument gegen „zu viel Industrie“ in Hamburg dar. Zunehmende Beachtung sollte dieses

³¹ Werben für Hamburg, in: HA vom 19. 10. 1951.

³² Zitiert nach Flohr: Industriepolitik, S. 397.

³³ Hamburg als Industrieplatz, hrsg. von der Handelskammer Hamburg und der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1952. Vgl. auch Werner Lichey: Hamburg als Industrieraum, in: Wilhelm Brünger (Hrsg.): Hamburg. Großstadt und Welthafen, Kiel 1955, S. 185–193. Zu Rotterdam: Ferry de Goey: Ruimte voor industrie. Rotterdam en de vestiging van industrie in de haven 1945–1975, Delft 1990.

³⁴ Karl Schiller: Aktive Industriepolitik in Hamburg, in: Die Zeit vom 19. 3. 1953.

³⁵ Vgl. Rudolf Stephan: Der Kaufmann muss auf „Sieg“ reiten. Außenhandel gibt der Hansestadt das Gepräge, in: Die Zeit vom 19. 3. 1953. Siehe auch: Wirtschaft feiert Übersee-Tag. Zugleich: 50 Jahre „Verein Hamburger Exporteure“, in: Die Zeit vom 7. 5. 1953.

Motiv in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre finden, als große Konzerne und Betriebe wie Thyssen und Klöckner, aber auch der Lebensmittelproduzent Rudolf August Oetker eigene Handelsflotten aufbauten.³⁶

Der Geschäftsführer der Handelskammer, Hans Bielfeldt, sprach mit Blick auf die Entwicklung der Hamburger Industrie nach Kriegsende rückblickend 1960 von „organischem Wachstum“ und kam zu dem Schluss, „letzten Endes entsprach es aber wohl hamburgischer Art, daß man derartige Dinge nicht offiziell organisierte“. Man sei „nun einmal der Meinung, daß der Staat keine Maßnahmen zur künstlichen Umdirigierung von Wirtschaftsaktivitäten treffen sollte“, schon gar nicht durch „Anwerbungsmethoden, die einer öffentlichen Beleuchtung nicht standhalten“.³⁷ Zudem war „Industrie“ auch schon in den 1950er Jahren nicht uneingeschränkt mit „Erfolg“ gleichzusetzen: Trotz des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs sah sich die Wirtschaftsbehörde in den 1950er Jahren mit Krisen z. B. in der Fischindustrie, im Schiffbau oder bei dem Ottenser Eisenwerk konfrontiert, einem Unternehmen mit 3500 Beschäftigten, das 1953 von dem Industriellen Willy Schlieker übernommen wurde. Auch gefährdeten der Aufbau einer Ölindustrie in Köln und die Pläne für Ölpipelines in Rotterdam und Wilhelmshaven hamburgische Interessen.

Ende der 1950er Jahre machte ein neues Schlagwort die Runde: der „Zug der Industrie an die Küste“. Steigender Importbedarf an Kohle und Erz schien es weltweit vor allem für die Montanindustrie interessant zu machen, Produktionsanlagen in Seehafennähe aufzubauen. Sie wiederum sicherten den Häfen ein ständiges Transportaufkommen und stärkten den finanziell attraktiven Loco-Verkehr, d. h. den Verkehr mit Gütern, die im näheren Umfeld des jeweiligen Hafens verbleiben. In Europa waren vor allem Rotterdam, aber auch Antwerpen und Le Havre mit Neuansiedlungen – auch von deutschen Unternehmen – erfolgreich, in der Bundesrepublik gelang es Bremen, ein Stahlwerk des Klöckner-Konzerns anzuziehen.³⁸ Dagegen schien Hamburg wirtschaftspolitisch auf der Stelle zu treten: So scheiterten z. B. im Herbst 1960 Verhandlungen mit der Kölner Ford AG über den Bau eines Werkes mit bis zu 6000 Arbeitsplätzen im Stadtteil Billbrook, weil die vorgesehene Fläche nicht kurzfristig von Behelfsheimen geräumt werden konnte und den Kölnern die Grundstückspreise und die Transportkosten zu hoch waren.³⁹

4. „Ist Hamburg noch das Tor zur Welt?“ Diskursverschiebungen in den 1960er Jahren

Auf die zunehmenden Kapazitätsprobleme des Hafens, der in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre den Umschlagshöchststand aus der Zwischenkriegszeit überschritt, reagierte

³⁶ Vgl. Blaue Front, in: Der Spiegel vom 13. 12. 1961, S. 40–56, hier S. 46.

³⁷ Hans Bielfeldt: Gedanken über eine hamburgische Industriepolitik. Vortrag, Hamburg 1960, S. 8, 12.

³⁸ Vgl. Friedrich Mühlradt: Industriestandortfragen und Seehäfen, in: Hamburger Hafen-Nachrichten 10 (1957), Nr. 9, S. 24; Das Stahlwerk am seeschiffstiefen Wasser, in: Der Weserlotse 11 (1958), Nr. 5, S. 1f.; Walter R. Schloesser: Europas Stahl geht an die Küsten, in: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik 8 (1963), S. 92–94; Robert Federspiel: Industrialisierung der Seehäfen, in: Internationale Transport-Zeitschrift 27 (1965), S. 2361; Wilhelm Throm: Deutscher Stahl künftig aus Rotterdam? in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27. 5. 1965. Vgl. hierzu auch den Beitrag von Karl Lauschke in diesem Band.

³⁹ Vgl. StaHH 131-1 II, 9557: Ansiedlung von Industriebetrieben, Unterakte, Engelhard an Mitglieder der Senatskommission „Ansiedlung des Zweigwerkes eines Großunternehmens der Stahl- und Eisenverarbeitenden Industrie in Hamburg“, 30. 11. 1960.

der Senat 1961 mit dem Hafenerweiterungsgesetz, das 2500 Hektar zusätzliche Flächen im Südwesten der Stadt auswies. Zudem sicherte sich Hamburg durch ein Abkommen mit Niedersachsen die Inseln Neuwerk und Scharhörn in der Elbmündung als Standorte eines zukünftigen Tiefwasserhafens. Sowohl für die stadtnahen Flächen als auch für Neuwerk dachten die Verantwortlichen in der Wirtschaftsbehörde neben dem Hafenbetrieb auch an Industrieansiedlungen.⁴⁰ Zunächst aber erlitt die Stadt weitere Rückschläge: Im Sommer 1962 wurde der in den 1950er Jahren erfolgsverwöhnte Schiffbau in Hamburg durch den Konkurs der Schlieker-Werft und die damit zusammenhängende Insolvenz der Hanseatischen Werft erschüttert.⁴¹

Am 30. November 1962 veröffentlichte der Hamburger CDU-Politiker und Handelsunternehmer Erik Blumenfeld einen Artikel in der „Zeit“ unter dem Titel „Ist Hamburg noch das Tor zur Welt? Eine kritische Analyse der wirtschaftlichen Situation in der Hansestadt“. Blumenfeld ging dabei sowohl auf den Konkurs der Schlieker-Werft ein als auch auf den sinkenden Anteil des Hamburger Außenhandels am Gesamtaußenhandel der Bundesrepublik. Erschwerend hinzu kämen stagnierende Umsätze der Industrie in Hamburg und zunehmende Abwanderungen von Betrieben ins günstigere Hamburger Umland. Vor diesem Hintergrund kritisierte Blumenfeld, der Hamburger Senat habe es jahrelang versäumt, eine zielorientierte und vorausschauende Industriepolitik zu implementieren. Dennoch hielt Blumenfeld am Primat der Hafenwirtschaft fest, wenn er konzedierte, dass Unternehmen nur dann angesiedelt und gefördert werden sollten, wenn sie für den Hafen einen „verkehrsschöpfenden“ Effekt hätten.⁴² Blumenfelds Artikel machte das Dilemma der politischen und wirtschaftlichen Eliten in Hamburg deutlich, die „gerne an Traditionen festhielten, von denen sie insgesamt nicht mehr restlos überzeugt waren“.⁴³ Positive neue Entwicklungen wie etwa die hafenerne Rolle der Stadt als Medienzentrum Deutschlands ließen sich in ein so festgefügtes Selbstbild kaum einbinden.

Im Sommer 1963 versuchte Wirtschaftssenator Edgar Engelhard (FDP), ein Zweigwerk des VW-Konzerns nach Hamburg zu ziehen. Dafür hätte das Schlieker-Gelände zur Verfügung gestanden, aber Hamburg unterlag gegen den niedersächsischen Standort in Emden.⁴⁴ Selbst die Handelskammer forderte nun offensiver, dass „hamburgische Wirtschaftspolitik in Zukunft zu einem bedeutenden Teil Industriepolitik sein“ müsse und mahnte die „Schaffung eines günstigen ‚Industrieklimas‘“ an.⁴⁵ Auch gegenüber der all-

⁴⁰ Vgl. Matthias Rademacher: Die Geschichte des Hafen- und Schiffsrechts in Hamburg, Bd. 4: Die Entwicklung des Hamburger Hafens und Hafenrechts von der Jahrhundertwende bis zur Gegenwart, Hamburg 1999, S. 418f.

⁴¹ Zum Konkurs des Konzerns von Willy Schlieker siehe Richard Tilly: Willy H. Schlieker. Aufstieg und Fall eines Unternehmers (1914–1918), Berlin 2008. Vgl. auch Claus Bardtholdt: Steifer Wind aus Nord. Die Phase der Bereinigung in der deutschen Werftenindustrie hat begonnen, in: Die Zeit vom 3. 8. 1962.

⁴² Erik Blumenfeld, Ist Hamburg noch das Tor zur Welt? Eine kritische Analyse der wirtschaftlichen Situation in der Hansestadt, in: Die Zeit vom 30. 11. 1962. Wie schwer Blumenfeld die Abkehr von dem Bild Hamburgs als „Tor zur Welt“ zu diesem Zeitpunkt fiel, macht Frank Bajohr in seiner Biografie deutlich: Bajohr: Hanseat, S. 89.

⁴³ So ebd., S. 89.

⁴⁴ Vgl. StaHH 371-16 II, 1718: Standortwahl der Industriebetriebe, Behörde für Wirtschaft und Verkehr, 12. 1. 1966: Dokumentation nach Akten des Amtes für Wirtschaft über Verhandlungen mit der Volkswagenwerk AG über eine Ansiedlung in Hamburg im Jahre 1963.

⁴⁵ StaHH 131-1 II, 9557: Ansiedlung von Industriebetrieben, Unterakte, Überlegungen zur Hamburger Industriepolitik, Arbeitspapier der Handelskammer, 5. 9. 1963. Das Papier wurde dem Ersten Bürgermeister Paul Nevermann (SPD) vorab übersandt.

gemeinen Öffentlichkeit wurde dies nun nachdrücklicher kommuniziert. So zitierte die „Zeit“ den Jahresbericht der Hamburger Handelskammer aus dem Jahr 1963, in dem von einem „neuen Hamburgbild“ und der industriellen Expansion als Hauptaufgabe die Rede war. Dennoch beschwichtigte der Leiter der Abteilung Industrie der Handelskammer, Joachim Zeidler, in dem Artikel: „Außenwirtschaft, Hafen und Schifffahrt werden immer die charakteristischen Bereiche bleiben, die der Stadt Hamburg und dem norddeutschen Raum ihr besonderes Gepräge geben.“ Eine Kompromissformel fand Zeidler schließlich darin, dass jede zusätzliche Industrialisierung letztlich dem Hafen zugutekomme.⁴⁶

In der öffentlichen Kommunikation über die Industriepolitik wurden die Orientierungsschwierigkeiten der Handelskammer und des Senats offenbar. Einerseits bezog sich die verbale Befürwortung von mehr Industrie in erster Linie auf die mit dem Hafen eng verbundenen Industrien, denn den wirtschaftlichen Primat von Hafen und Außenhandel wollte Hamburg offensichtlich nicht aufgeben. Andererseits orientierten sich die Wirtschaftspolitiker aber auch weiterhin kaum an den Industriekonzepten erfolgreicher Hafenstädte wie z. B. Rotterdam, das als wirtschaftliches Kraftzentrum mit immer spektakuläreren Ausbauplänen Hamburg inzwischen in den Schatten stellte. Zudem ließen sich durch Absichtserklärungen die grundsätzlichen Probleme, vor allem der Mangel an sofort verfügbaren attraktiven Flächen und inzwischen auch an Arbeitskräften sowie die Konkurrenz des buchstäblich eng begrenzten Stadtstaates mit den umliegenden Flächenländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein, nicht lösen. Hamburg wies im bundesdeutschen Vergleich geringere Zuwachsraten auf und verlor spätestens Mitte der 1960er Jahre netto sogar Betriebsstätten und Arbeitsplätze durch die Verlagerung von Unternehmen ins Umland, wie zeitgenössische Studien belegten.⁴⁷

Im April 1964 ließ Engelhard im Senat die „Notwendigkeit verstärkter Industrialisierung in der nächsten Zukunft“ diskutieren. Nach dem gescheiterten Beitritt Großbritanniens zur EWG seien aus Handel und Verkehr keine Wachstumsimpulse zu erwarten. Wohlstandssteigerung, Vollbeschäftigung, die Sicherung der Stellung Hamburgs in der Region und ausreichende Steuereinnahmen ließen sich demnach nur über Industriean-siedlungen erreichen.⁴⁸ Die Sitzung fand wenige Wochen vor dem 775. Hafengeburtstag statt, der mit zahlreichen in- und ausländischen Gästen vom 6. bis 9. Mai 1964 gefeiert wurde und Hamburg als Hafen- und Handelsstadt im „großzügige[n] hanseatische[n] Geist“ so stark in den Vordergrund stellte, dass sich Vertreter der Werften hinterher bei der Wirtschaftsbehörde darüber beschwerten, dass sie nicht einbezogen worden waren.⁴⁹

⁴⁶ Joachim Klaus Zeidler: Industrie, Hafen und Hinterland. Ein „neues Hamburg-Bild“, in: Die Zeit vom 8. 5. 1964. Vgl. auch ders.: Das Verhältnis von Industriepolitik und Hafenpolitik im Hamburger Wirtschaftsraum, in: Wirtschaftsdienst 44 (1964), S. 159–163; Hafenpolitik – Industriepolitik, in: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg 19 (1964), S. 257.

⁴⁷ Georg Müller: Industriewachstum in regionaler Sicht, in: Informationen des Instituts für Raumforschung, 1963, S. 347–361; Jörn-Ulrich Hausherr/Hans-Eckhard Stegen: Standortverlagerungen Hamburger Industriebetriebe seit 1965, in: Hamburg in Zahlen (1977), S. 95–99. Vgl. zum Problem der Regionalpolitik Christoph Strupp: Bundesdeutsche Zeitgeschichte regional: Kooperation und Konkurrenz im Norden, in: Frank Bajohr/Anselm Doering-Manteuffel/Claudia Kemper/Detlef Siegfried (Hrsg.): Mehr als eine Erzählung. Zeitgeschichtliche Perspektiven auf die Bundesrepublik, Göttingen 2016, S. 189–202, hier S. 197–200.

⁴⁸ Vgl. StaHH 131-1 II, 9557: Ansiedlung von Industriebetrieben, Unterakte, Drs. 181 für die Senats-sitzung, verteilt am 8. 4. 1964, Betr.: Notwendigkeit verstärkter Industrialisierung in der nächsten Zukunft.

⁴⁹ Vgl. StaHH 371-16 II, 3410: Hafenwerbung, hier: Durchführung eines Reedertages im Rahmen der Veranstaltungen zum Hafengeburtstag und Empfang aller Kapitäne der im Hafen liegenden

Engelhard war in seinem Gastbeitrag zum Hafengeburtstag im „Hamburger Abendblatt“ zwar auch ausführlicher auf das Ziel der Industrieansiedlung eingegangen, hatte dies aber unter das Motto „Vorsorge für den Hafen ist Vorsorge für Hamburg“ subsumiert.⁵⁰

Der Balanceakt der Politik, einerseits zumindest verbal für mehr Industrie einzutreten ohne andererseits die so eng mit der „hanseatischen“ Identität der Stadt verknüpfte Ausrichtung auf Handel und Hafen aufzugeben, wurde einmal mehr sichtbar, als 1965 der Hamburger Wirtschaftswissenschaftler Harald Jürgensen ein regionalpolitisches Gutachten vorlegte, das im Auftrag der Wirtschaftsbehörde erstellt worden war. Darin schlug Jürgensen ein industriepolitisches Förderprogramm für die Investitions- und Verbrauchsgüterindustrie und in einem zweiten Schritt die weitgehende Umstrukturierung der Hafen- und Handelsfunktion der Stadt vor.⁵¹ Jürgensens Vorstellungen stießen sofort auf heftige Kritik in Groß- und Außenhandelskreisen. Bürgermeister Herbert Weichmann (SPD) und Wirtschaftsminister Engelhard bemühten sich über Monate, die Wogen zu glätten, indem sie immer wieder versicherten, die Vorschläge Jürgensens würden nicht unverändert übernommen.⁵²

5. Forcierte Industrialisierung durch Großprojekte

Ende September 1965 beschloss der Senat „Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik“. Sie räumten der Erweiterung des Industriepotenzials einen hohen Stellenwert ein, sahen aber auch die Förderung von Hafen und Verkehr vor. Hier bahnte sich Mitte der 1960er Jahre mit der von den USA ausgehenden Revolutionierung des Seegüterverkehrs durch die Containerisierung akuter und teurer Handlungsbedarf an. Zudem betonte man Kontinuitäten zur bisherigen Politik, den engen Zusammenhang von Hafen, Handel, Verkehr und Industrie sowie den Wert einer auf Vielfalt angelegten Wirtschaftsstruktur.⁵³ Öffent-

Schiffe [1964], Schreiben Gleiss, 10. 6. 1964, Betr.: Besprechung mit Werften-Vertretern am 11. 6. 1964. Zitat: Politik an der Elbe. Geist und Stil der 775-Jahr-Feier des Hafens Hamburg, in: Verkehr 20 (1964), S. 693f.

⁵⁰ Bürgermeister Edgar Engelhard: Vorsorge für den Hafen ist Vorsorge für Hamburg, in: HA vom 6. 5. 1964. Vgl. auch: Industriepolitik ist auch Hafenspolitik, in: ebd.

⁵¹ Vgl. die Buchfassung: Harald Jürgensen: Produktivitätsorientierte Regionalpolitik als Wachstumsstrategie Hamburgs. Gutachten erstattet der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg, Göttingen 1965, dazu: Thomas Krüger: Ökonomischer Strukturwandel in der Region Hamburg – Theorie und Empirie, in: Steffen Bukold/Petra Thimmes (Hrsg.): Boomtown oder Gloomtown? Strukturwandel einer deutschen Metropole: Hamburg, Berlin 1991, S. 29–70, hier S. 32–39.

⁵² Vgl. Joachim Klaus Zeidler: Hamburgs neues wirtschaftspolitisches Konzept. „Leitlinien“ als Richtschnur – Zusammenarbeit mit der Wirtschaft erforderlich, in: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg 20 (1965), S. 791f.; Claus Lau: Das Jürgensen-Gutachten, in: ebd., S. 795–798; Kompaß für Politik und Wirtschaftsleben, in: HA vom 29. 9. 1965; Handel wünscht mehr Förderung, in: ebd.; Nicht nacheinander, in: HA vom 5. 2. 1966; Herbert Weichmann: Voller Vertrauen in die Zukunft, in: Wirtschafts-Correspondent vom 7. 5. 1966, S. 3; Edgar Engelhard: Seehäfen als Industriestandorte, in: Lothar L. V. Jolmes (Bearb.): Seewirtschaft. Beiträge zur ökonomischen Entwicklung in Seehäfen und Schifffahrt, Hamburg 1966, S. 415–421; speziell zur Position Kerns: Hamburg wird den Fuß in die Tür setzen, in: Wirtschafts-Correspondent vom 7. 5. 1966, S. 4f.

⁵³ Vgl. Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik, hrsg. vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1965; dazu StaHH 135-1 VI, 1843: Staatliche Pressestelle Hamburg, 28. 9. 1965: Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik beschlossen; und: Staatliche Pressestelle Hamburg, 2. 2. 1966: Vortrag von Bürgermeister Engelhard vor der Wirtschaftsvereinigung Groß- und Außenhandel über die „Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik“.

lich warb die Wirtschaftsbehörde Mitte der 1960er Jahre mit maßgeschneiderten Industrieflächen und stellte Millionenbeträge für deren Erschließung bereit.

Der Sozialdemokrat Helmuth Kern, als Nachfolger Engelhards in der Wirtschaftsbehörde im April 1966 ins Amt gekommen, schloss an die „Leitlinien“ an, betrieb aber die Ansiedlung von Industrie bis zu seinem Ausscheiden aus dem Senat 1976 geradezu aggressiv. Dabei ging es ihm nicht mehr nur um Hamburg, sondern um die Bildung industrieller Zentren entlang der ganzen Unterelbe bis ins Wattenmeer hinaus nach Neuwerk. Norddeutschland sollte „langsam, aber stetig, zu einer modernen, klar gegliederten und bewußt geplanten Industrielandschaft“ werden. Die Energieversorgung sollte durch den Bau mehrerer Atomkraftwerke sichergestellt werden.⁵⁴ Eine eher düstere Zukunftsprognose des schweizerischen Umfrage- und Beratungsunternehmens Prognos AG⁵⁵ und die auch in der Hansestadt spürbare Rezession von 1966/67 schienen zu unterstreichen, dass die Schaffung zusätzlicher hochwertiger Arbeitsplätze notwendig war. Angesichts der Umbrüche im internationalen Seegüterverkehr mutete der Hafen in der medialen Berichterstattung zum Teil nun geradezu als Sorgenkind an: So beurteilte das Wirtschaftsressort der „Zeit“ die ökonomische Situation des Hafens pessimistisch, denn Rotterdam habe sich bereits in der Rolle des zentralen Umschlag- und Stapelplatzes in der EWG eingerichtet.⁵⁶

Wirtschaftssenator Kern investierte in die Modernisierung des Hafens, insbesondere in den Aufbau von Kapazitäten für den Containerumschlag, und wies 1967 den Bremer Vorschlag eines gemeinsamen Containerhafens an der Küste brüsk zurück. Zugleich hoffte er auf eine „Aufpfropfung“ moderner Industrien auf die klassischen Felder wie den Groß- und Außenhandel oder den Schiffbau, dann werde Hamburg schon 1980 „nur noch Industrien haben, die Spitzenlöhne zahlen“.⁵⁷ In Zeiten knapper Arbeitskräfte löste dies in den schlechter bezahlenden Traditionsbranchen allerdings neue Ängste aus.⁵⁸ In welchen Dimensionen Kern für Hamburg selbst dachte, zeigte sich zum Beispiel, als die Wirtschaftsbehörde im Dezember 1966 abstrakt prüfen ließ, welche Auswirkungen die Ansiedlung eines industriellen Großbetriebs mit 10 000 Beschäftigten auf die Wirtschaft und Infrastruktur der Stadt hätte. Mit einem „Wirtschaftsberatungsdienst“ wurde eine zentrale Anlaufstelle für Interessenten geschaffen. Im Juli 1967 legte die Wirtschaftsbehörde eine Werbebroschüre „Raum für Industrie der Zukunft“ vor. Obwohl die verfügbaren Flächen im Wesentlichen im Bereich des Hafens lagen, hatte man den Begriff „Hafenerweiterungsgebiet“ so weit wie möglich vermieden, da die Assoziationen zu Hafenbecken u. Ä. für die Anwerbung von Industrie nicht zweckmäßig seien.⁵⁹ In New York eröffnete man

⁵⁴ Vgl. Helmuth Kern: Gegenwarts- und Zukunftsaufgaben der Hamburger Wirtschaftspolitik, Hamburg 1967; ders.: Ein Modell für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Unterelbe, Hamburg 1970. Zitat: Freimut Duve: Die Küste lebt, in: Hamburg heute 1 (1968), S. 32f., hier S. 33. Vgl. kritisch zu den Ergebnissen: „Hier entsteht ein neuer Ruhrpott“. Spiegel-Report über die Industrialisierung der Unterelbe, in: Der Spiegel vom 28. 10. 1974, S. 49–67.

⁵⁵ Vgl. „Prognos“-Prognose. Trist im Revier, in: Der Spiegel vom 27. 6. 1966, S. 26.

⁵⁶ Vgl. Von Traditionen lebt sich's schlecht. Hamburgs Hafen fällt immer weiter zurück, in: Die Zeit vom 4. 4. 1967; Hält Hamburg Schritt mit der Entwicklung?, in: HA vom 7. 10. 1967.

⁵⁷ Einmalig an der Küste, in: Der Spiegel vom 25. 1. 1971, S. 75.

⁵⁸ Vgl. z. B. StaHH 371-16 II, 1397: Finanzierung von Investitionen im Hamburger Hafen, Gutachten Werner Schröders, Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA), 10. 11. 1965.

⁵⁹ Vgl. Unterlagen in: StaHH 371-16 II, 1717: Ansiedlung von Industrie im Hafengebiet; StaHH 371-19, 673: Industrie im Hafen 1965–1977; StaHH 131-1 II, 9558: Ansiedlung von Industriebetrieben, Unterakte; Hamburg schafft Raum für die Industrie der Zukunft, hrsg. von der Arbeitsgemeinschaft für Wirtschaftsförderung e. V. in Hamburg, Hamburg 1967.

ein eigenes Büro, das sich auf die Industrie konzentrieren sollte und dabei durch den Verweis auf Hamburg als Industrie- und Dienstleistungsstandort sowie seine gesellschaftlichen, kulturellen und historischen Werte einem einseitigen und angesichts anderer weniger attraktiver Hafenstädte negativ besetzten Image als Hafenstadt entgegenwirken sollte.⁶⁰ Solche Aktivitäten stellten einen bemerkenswerten realpolitischen Einschnitt dar, auch wenn zeitgleich etwa die auf Hafen und Handel orientierten „Überseetage“ fortbestanden und in den Medien unverändert der Hafen und das „Hanseatische“ zelebriert wurden.⁶¹

Erste Erfolge schienen sich abzuzeichnen: Die Columbian Carbon Deutschland GmbH wollte einen Zulieferbetrieb für die Reifenproduktion errichten und mit einem schwedischen Zellulosehersteller einigte sich die Wirtschaftsbehörde über den Bau eines zentralen Auslieferungslagers. Der Unternehmer Willy Korf errichtete auf Waltershof ein Stahlwerk.⁶² Das Leuchtturm-Projekt der forcierten Industriepolitik des Senats sollte aber der Bau eines Aluminium-Werks des US-amerikanischen Reynolds-Konzerns werden. Am 28. Mai 1969 unterzeichneten der Senat und der amerikanische Konzernchef J. Louis Reynolds im Rathaus den Vertrag über die Gründung der „Reynolds Aluminium Hamburg GmbH“. In Aussicht gestellt, aber nicht verbindlich zugesagt und am Ende nie verwirklicht, wurde von den Amerikanern außerdem, die Hamburger Niederlassung zur Muttergesellschaft ihrer gesamten Europaaktivitäten zu machen und deren Gewinne in der Hansestadt zu versteuern. Anfang 1973 war das Walzwerk und 1974 die erste Ausbaustufe des Schmelzwerks betriebsbereit.⁶³

Das Arrangement mit Reynolds wurde nur möglich durch Hamburger Vorleistungen im dreistelligen Millionenbereich für die Bereitstellung und Erschließung des 126 Hektar großen Betriebsgeländes. Hinzu kamen weitgehend ungesicherte Bürgschaften über bis zu 450 Mio. DM. Außerdem gewährte der Senat Reynolds für die energieintensive Aluminiumherstellung noch einen konkurrenzlos günstigen langfristig garantierten Strompreis der städtischen Hamburger Electricitäts-Werke (HEW), dessen Kostenunterdeckung ebenfalls aus dem städtischen Haushalt auszugleichen war. Reynolds hatte in den Verhandlungen offen gefordert, Hamburg müsse die angeblichen Wettbewerbsnachteile ausgleichen, die das Unternehmen „angesichts der staatlichen Förderungsmaßnahmen in den meisten anderen Gebieten der Bundesrepublik und auch im europäischen Ausland hinnehmen“ müsse.⁶⁴ Auf Hamburger Seite hatte bei Kern und Weichmann die Angst,

⁶⁰ Vgl. StaHH 371-16 II, 3290: Hamburg-Werbung in den Vereinigten Staaten-Allgemeines, Behörde für Wirtschaft und Verkehr/Geschäftsstelle des Beirats für die Hamburg-Werbung, Vorlage zu Punkt 4 der TO für die Sitzung am 4. 11. 1968, Vertraulich! Betr.: Hamburg-Werbung in den USA.

⁶¹ Vgl. neben den regelmäßigen Sonderveröffentlichungen zum jährlichen Hafengeburtstag z. B. aus der Serie „Hamburg-Rund um die Uhr“ im „Hamburger Abendblatt“: Rauh, aber herzlich – die Leute vom Hafen, in: HA vom 9. 10. 1965; und aus der Serie „Hamburg darf nicht schlafen!“ Weiß Hamburg, was es an seinem Hafen hat?, in: ebd., 29. 11. 1967.

⁶² Vgl. Oliver Driesen: Der Feuermacher Willy Korf. Stahl-Rebell aus Leidenschaft, Hamburg 2005, S. 109–112.

⁶³ Vgl. dazu Christoph Strupp: Kooperation und Konkurrenz. Herausforderungen Hamburger Hafenwirtschaftspolitik in den 1960er und 1970er Jahren, in: Zeitgeschichte in Hamburg 2011, hrsg. von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), Hamburg 2012, S. 31–54, hier S. 48–52. Zahlen dazu u. a. in: StaHH 131-2, A 3 1969, Bd. 5: Drucksache für die Senatsitzung Nr. 289, verteilt am 20. 5. 1969, Ergänzung: Zahlenübersichten zum Projekt Reynolds Aluminium Hamburg GmbH.

⁶⁴ StaHH 131-2, A 3 1969, Bd. 5: Drucksache für die Senatsitzung Nr. 289, verteilt am 20. 5. 1969, S. 15.

ein weiteres Mal gegenüber Rotterdam oder Antwerpen das Nachsehen zu haben, eine entscheidende Rolle gespielt.⁶⁵

Kern war stolz darauf, mit der größten Industrieansiedlung der Nachkriegszeit die „hamburgische Industriepalette [...] um einen bisher in Hamburg nicht vertretenen zukunftsträchtigen Materialsektor erweitert“ zu haben und sah darin einen „Schallmauerdurchbruch für Industrieansiedlungen“. Eine Gesamtinvestition von rund 600 Mio. DM werde das Augenmerk überseeischer, europäischer und deutscher Konzerne auf Hamburg lenken.⁶⁶ Angeblich war dieser Prozess im Frühsommer 1969 bereits im Gang: „In der Wirtschaftsbehörde klingelt die Ladenkasse“, und die zuständigen Beamten verhandelten bereits mit weiteren Interessenten. Auch diese Interessenten verlangten Subventionen, und so forderte Kern zugleich 235 Mio. DM zusätzlich für die Wirtschaftsförderung.⁶⁷ Die Medien sprangen dem Senator zunächst bei: „Hamburg mausert sich“, kommentierte die „Zeit“ im Juni 1969 und erhoffte sich einen Vorteil in der Konkurrenz zu Rotterdam und Antwerpen. Mehr noch: Die Ansiedlung von Reynolds sah die „Zeit“ geradezu als „nationalpolitische Mission“ an, gelte es doch, eine Unterentwicklung Norddeutschlands zu verhindern. Als wohlhabender Stadtstaat spiele Hamburg dabei eine wichtige Rolle.⁶⁸ In dieser Aussage schwang wieder das traditionelle Postulat einer nationalen Vorreiterrolle Hamburgs mit.

Zwar kam Kern seinem Konzept der Industrialisierung der Unterelbe tatsächlich näher, als sich mit Bayer und Dow Chemicals dort weitere industrielle Großbetriebe ansiedelten, aber die Hoffnung auf Reynolds als Initialzündung für mehr industrielle Großprojekte im Hamburger Hafen blieb unerfüllt. Stattdessen wurde das Aluminiumwerk selbst rasch zum Problem. Überkapazitäten, ruinöser Wettbewerb und Nachteile durch Wechselkursänderungen führten dazu, dass die Hütte frühzeitig Verluste einfuhr. Hinzu kamen juristische Probleme, die sich aus dem komplexen Genehmigungsverfahren und 1969 noch nicht abzusehenden Umweltauflagen ergaben. Das Aluminiumwerk drohte, so die in der „Zeit“ geäußerte Befürchtung, zur „Investitionsruine“ zu werden.⁶⁹ Im Interview hielt Helmuth Kern zwar unbeirrt an seinem Kurs fest: „Von schöner Umwelt allein können mehr als 1,7 Millionen Einwohner unserer Stadt nicht leben, auch nicht von Dienstleistung, Verwaltung und Rechtsprechung. Die Industrie gehört dazu.“⁷⁰ Aber Anfang 1975 zogen sich die Amerikaner aus dem Gemeinschaftsunternehmen zurück und zwangen die Stadt, zur Rettung ihrer Investitionen und der 1200 Arbeitsplätze weitere Millionenbeträge aufzuwenden. Auch die Medien spotteten nun über die „teure Hütte des Senators Kern“.⁷¹

⁶⁵ Vgl. Reynolds-Drama auf 200 000 Blatt Papier, in: HA vom 21. 4. 1976. Hinweis auf die Konkurrenz Rotterdams und Antwerpens auch in StaHH 131-2, A 3 1969, Bd. 13: Senatsdrucksache Nr. 702, verteilt am 4. 11. 1969: Erschließung eines Grundstückes im Hafenerweiterungsgebiet für ein Aluminiumwerk, S. 3.

⁶⁶ Zitiert nach: „Hier entsteht ein neuer Ruhrpott“, in: Der Spiegel vom 28. 10. 1974, S. 57.

⁶⁷ „Die Ladenkasse klingelt jetzt.“ Kern wehrt Angriff zur Reynolds-Investition ab, in: HA vom 5. 6. 1969, S. 2.

⁶⁸ Industrieansiedlung. Hamburg mausert sich, in: Die Zeit vom 6. 6. 1969.

⁶⁹ Welfremder Beschluss, in: Die Zeit vom 21. 6. 1974. Vgl. auch: „Alu-Hütten müssen in die Wüste“, in: Der Spiegel vom 29. 7. 1974, S. 27–29.

⁷⁰ Helmuth Kern: Umwelt macht nicht satt, in: Die Zeit vom 9. 8. 1974.

⁷¹ Vgl. Mit Reynolds in der Zwickmühle, in: Die Zeit vom 7. 2. 1975; Aus dem Märchenbuch, in: Der Spiegel vom 18. 8. 1975, S. 32–34; Die teure Hütte des Senators Kern, in: Die Zeit vom 22. 8. 1975. 1983 scheiterte auch Korfs Elektrostahlwerk und eine Bürgschaft des Senats in Höhe von 120 Mio. DM wurde fällig.

Eine Reihe anderer Projekte war von vornherein aussichtslos gewesen. So hatte sich z. B. einer der Abteilungsleiter der Hamburger Wirtschaftsbehörde bei einem Besuch der BASF (Badische Anilin- & Soda-Fabrik) in Ludwigshafen 1966 sagen lassen müssen, dass man angesichts der günstigen Rahmenbedingungen in den Rheinmündungshäfen und der Nähe zu den dortigen Märkten eine Niederlassung in Hamburg nie in Erwägung gezogen habe. Vertreter der Degussa lobten nach einem Besuch in Hamburg zwar den Hafen, ließen Senator Kern aber ebenso unmissverständlich wissen, dass aus mehreren Gründen „das Hafengebiet Hamburg zur Zeit nicht für eine Betriebsstätte [...] geeignet“ sei.⁷² Eine 1969 veröffentlichte Studie des Frankfurter Batelle-Instituts über Industriebetriebsstandorte, die auf der Befragung von 59 deutschen Großunternehmen beruhte, war für Hamburg wenig ermutigend, denn sie ergab nur ein geringes Interesse an der Küstenregion.⁷³ Mit dem Hüttenvertrag von 1969, in dem sich die deutsche Stahlindustrie für die nächsten 20 Jahre verpflichtet hatte, ihren Steinkohlebedarf nur aus inländischer Produktion zu decken, war der seit den 1950er Jahren diskutierte Wettbewerbsvorteil einer hafennahen Verarbeitung billiger Importkohle sowieso dahin. Zudem hätten Zweigwerke großer Ruhrkonzerne der Stadt kaum zusätzliche Steuereinnahmen verschafft.⁷⁴

Im April 1973 klagte Kern erneut, dass Hamburg immer noch das Image einer Hafensstadt habe, obwohl rund 200 000 Beschäftigte in der Industrie tätig seien und die traditionellen maritimen Wirtschaftszweige nur noch rund 20 Prozent zum Bruttosozialprodukt der Stadt beitrügen. Man habe eine vielseitige und ausgeglichene Wirtschaftsstruktur geschaffen, anstatt sich wie in Wolfsburg oder Ludwigshafen an ein einzelnes Unternehmen zu binden.⁷⁵ Trotz des Engagements von Engelhard und vor allem Kerns hatte die Stadt aber seit Mitte der 1960er Jahre netto Einwohner und Arbeitsplätze verloren. Auch die Gesamtzahl der Industrieunternehmen war durch die Schließung oder Abwanderung vor allem kleinerer Betriebe zurückgegangen.⁷⁶ Der Reynolds-Skandal diskreditierte spektakuläre Großprojekte, und der Niedergang der Werften und anderer klassischer Industrien nach der ersten Ölkrise von 1973/74 trug ebenfalls dazu bei, dass die Politik der forcierten Industrialisierung innerhalb weniger Jahre überholt erschien. Als die „Leitlinien“ 1975 überarbeitet wurden, setzte man stärker auf die Förderung kleinerer Betriebe, allerdings ohne dass dies in ein überzeugendes neues Gesamtkonzept für die Region eingebettet worden wäre.⁷⁷ So war in der Öffentlichkeit in den späten 1970er und frühen 1980er

⁷² StaHH 371-16 II, 1718: Standortwahl der Industriebetriebe, Amt für Wirtschaft/Spilker, 29. 3. 1966, Vermerk: Besuch bei der BASF in Ludwigshafen; StaHH 131-1 II, Senatskanzlei II, 9558: Ansiedlung von Industriebetrieben, Unterakte: Degussa, Brief Degussa/Günther, Hinrichs an Kern, 11. 9. 1967; StaHH 371-19, 673: Industrie im Hafen 1965–1977.

⁷³ Vgl. Beurteilung des deutschen Küstengebiets als Standort für neue Industriebetriebe. Bericht über die Ergebnisse einer Standortanalyse und Industriebefragung, Frankfurt a. M. 1969; dazu: Kurt Fleckenstein: Das deutsche Küstengebiet – Was kann es bieten und was fehlt ihm noch? in: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg 24 (1969), S. 520–522.

⁷⁴ Zum Problem des Hüttenvertrags: StaHH 371-16 II, 1395: Hamburgs Vorhafenplanung an der Elbmündung, Amt für Wirtschaft 10. 3, 17. 1. 1973, handschriftlicher Vermerk.

⁷⁵ StaHH 135-1 VI, 1885: Hamburg als Industriestandort. Vortrag von Senator Kern vor Mitgliedern der wirtschaftspublizistischen Vereinigung am 5. 4. 73 um 16.30 im Pönixsaal [sic] des Rathauses.

⁷⁶ Peter Cordes: Flexibilität ist Trumpf. Industriestandort Hamburg im Wandel, in: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg 2 (1975), S. 14f.

⁷⁷ Vgl. Kennzeichen Vielfalt. Hamburg als Industriepflicht, Hamburg 1975. Bereits in den frühen 1980er Jahren galt auch in der Fachwissenschaft die nachgeholte Industrialisierung durch die subventionierte Ansiedlung von Grundstoffindustrien als gescheitert: Helmut Nuhn/Jürgen Ossenbrügge/Elfried Söker (Hrsg.): Expansion des Hamburger Hafens und Konsequenzen für den Süderelbe-

Jahren nun von einem „Süd-Nord-Gefälle“ in Bezug auf Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze in der Bundesrepublik die Rede.⁷⁸

6. Fazit

Stadt des Hafens oder Stadt der Industrie? Traditionelles Hanseatum oder moderne Wirtschaftsideologie? Hamburg verfügte schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts über Industrie und in der Zwischenkriegszeit war deren Anteil weiter gewachsen. Nach 1945 wurde in Politik und Öffentlichkeit – zunächst unter dem Eindruck des kriegszerstörten Hafens und des darniederliegenden Handels, später eher im Rahmen einer generellen Stärkung der Wirtschaftskraft der Stadt – immer wieder der weitere Ausbau des Industriepotenzials der Hansestadt postuliert. Eine dezidierte Politik der Industrialisierung wurde aber, anders als z. B. in dem Konkurrenzhafen Rotterdam, erst in den späten 1960er Jahren und dann auch nur für wenige Jahre zu einem handlungsleitenden wirtschaftspolitischen Konzept.

Dabei mischten sich realwirtschaftliche Faktoren, d. h. die durchaus beachtliche Entwicklung des Hafens trotz ungünstiger geopolitischer Rahmenbedingungen, mit ideellen Aspekten. Eine besondere Rolle spielte dabei das fortgesetzte identifikatorische Potenzial des Hanseatischen nach dem Zweiten Weltkrieg, das besonders in der medialen Öffentlichkeit gepflegt wurde. Auf den mit dem Hanseatischen verbundenen Werten wie Weltoffenheit, Pragmatismus und Nüchternheit beruhte die retrospektive Konstruktion Hamburgs als eine gemäßigte Stadtrepublik im „Dritten Reich“. Mit Blick auf die Wirtschaft konnten Deutungen aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg wieder aufgenommen werden. Demnach hatten die Hamburger Kaufleute dank ihres Renommees, ihrer Vertrauenswürdigkeit und ihrer persönlichen internationalen Netzwerke eine wichtige Rolle beim Wiederaufstieg Deutschlands gespielt und konnten eine solche nationale Mission als friedfertige Pioniere auch nun wieder übernehmen. Handel und Hafen, zusammengefasst in dem Schlagwort vom „Tor zur Welt“, blieben auch in den 1950er und 1960er Jahren politisch und ideologisch bestimmend, gestützt von der Berichterstattung in Leitmedien wie dem „Hamburger Abendblatt“ und der „Zeit“. Größere Erfolge in der Ansiedlung industrieller Großbetriebe erzielte die Stadt, dank hoher Subventionen und im Konkurrenzkampf mit den umliegenden Bundesländern und den Rheinmündungshäfen, erst in den späten 1960er Jahren und präsentierte sich in ihrer Außendarstellung zunehmend als Metropole im Norden und nicht als „Hafenstadt“. An der herausgehobenen Stellung des Hafens und der besonderen Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen der dortigen Unternehmen hat sich allerdings bis heute wenig geändert, auch wenn inzwischen andere realwirtschaftlich starke Branchen – vom Flugzeugbau bei Airbus über Medizin und Pharmazie bis hin zur Medien- und Kreativwirtschaft – im Selbstbild der Hansestadt leichter ihren Platz finden.

raum. Durchführung der Umsiedlung Altenwerders und Reaktion der Betroffenen, Paderborn 1983; Krüger: Ökonomischer Strukturwandel, S. 39–41.

⁷⁸ Vgl. die Debatte über den „Ausbau der Wirtschaftskraft Hamburgs“ in: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, 8. Wahlperiode, 59. Sitzung, 6. 10. 1976, S. 3531–3546; Heinz Michaels: Blutet Hamburg aus?, in: Die Zeit vom 13. 8. 1976; Hermann Rudolph: Das Wirtschaftsgefälle in der Bundesrepublik: Im Zweifel für den Norden?, in: Die Zeit vom 19. 10. 1984 (Zitat ebd.).