

Der tschechoslowakische Hafen in Hamburg

während des Kalten Krieges.

Eine Projektvorstellung

Sarah Lemmen / Deutsches Historisches Institut, Washington, DC

Wer den Hamburger Hauptbahnhof mit dem Zug in Richtung Bremen verlässt, sieht kurz nach Überquerung der Norderelbe rechterhand auf weitgehend einsamer Flur ein modernistisches Gebäude mit Glasfassade. Es gehört zum tschechischen (bis 1993: tschechoslowakischen) Hafens in Hamburg, der dort seit 1928 ununterbrochen in Betrieb ist. In der Hansestädtischen Tagespresse wird dieser Hafen, sofern er überhaupt Erwähnung findet, heute vorrangig als Kuriosum einer vergangenen Epoche beschrieben. Tatsächlich aber war er die längste Zeit seiner Existenz nicht nur für den tschechoslowakischen Außenhandel, sondern auch für den Hamburger Hafen von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Darüber hinaus kann anhand dieses Hafengebiets, das – aus tschechischer Perspektive – bis zu einem halben Dutzend politische Systemwechsel und die großflächige Zerstörung Hamburgs im Zweiten Weltkrieg überstanden hat,



eine fast hundertjährige kultur- und gesellschaftshistorische Geschichte zentraleuropäischer Interdependenz beschrieben werden. Im Kalten Krieg kommt dem tschechoslowakischen Hafen mit seiner exponierten Lage als sozialistischer Außenposten und als „Schaufenster“ zum Westen dabei eine besondere Rolle in den grenzüberschreitenden Ost-West-Beziehungen zu. Dieser spezifischen Situation wird in meinem Buchprojekt auf politischer, auf wirtschaftlicher und besonders auf der Alltagsebene der Hafearbeit besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Entstehung des tschechoslowakischen Hafens in Hamburg geht zurück auf den Ausgang des Ersten Weltkrieges. Im Versailler Vertrag von 1919 wurde der neu gegründeten Tschechoslowakischen Republik, einem reinen Binnenstaat, das Recht eingeräumt, Landstücke in den Häfen der deutschen Städte Hamburg und Stettin auf 99 Jahre zu pachten, um den „unmittelbaren Durchgangsverkehr der Waren von oder nach diesem Staate“ zu ermöglichen (Versailler Vertrag 1919, Sekt. II, Kap. V, Art. 363). Nach längeren Verhandlungen wurden die tschechoslowakischen Häfen 1928 sowohl in Hamburg als auch – wesentlich kleiner im Ausmaß – in Stettin gegründet. In den 1930er Jahren entfaltete sich der Hafen an der



Elbe schnell zu einem zentralen Warenumschlagplatz, über den ein nicht unbeträchtlicher Anteil des tschechoslowakischen Außenhandels abgewickelt wurde (Kubů/Jakubec 1992, 136). Er wurde somit zu einem „Tor zur Welt“ für die Tschechoslowakei. Und er war so erfolgreich, dass der Hafen auch nach dem Einmarsch der deutschen Truppen in die Tschechoslowakei im Jahr 1939 und der Ausrufung des „Protektorats Böhmen und Mähren“ (und somit der deutschen Vorherrschaft über den westlichen Teil der Tschechoslowakei) in seiner Struktur bestehen blieb. Während des Krieges wurden sogar Pläne für einen Ausbau angefertigt.

Mit der europäischen Nachkriegsordnung und dem Beginn des Kalten Krieges fand sich der Hafen in einer skurrilen geopolitischen Situation wieder: 60 Kilometer jenseits des Eisernen Vorhangs gelegen, wurde das Hafengebiet nun zu einem sozialistischen Außenposten, der – aus Perspektive tschechoslowakischer Verantwortlicher – vor westlichem Einfluss zu schützen war, gleichzeitig aber als „Schaufenster“ die Überlegenheit des Sozialismus im Kampf der Ideologien demonstrieren sollte.



Das Hafengebiet in Hamburg war während des gesamten Kalten Krieges ein Ort der Auseinandersetzung und Aushandlung zwischen Ost und West. Die tschechischen Arbeiter, Schiffer und Verwaltungsangestellten samt ihrer Familien lebten auf dem Gelände. Viele von ihnen verfügten über regelmäßige und unkontrollierbare Kontakte zur „westlichen“ Welt, weshalb die Enklave unter scharfer Beobachtung staatlicher Organe stand. Doch schon der (Neu-)Aufbau des Hafens unter sozialistischer Flagge stellte die Verantwortlichen vor zahlreiche Probleme. So entsprach Hamburg, um nur ein Beispiel zu nennen, als Standort nicht dem angestrebten „Primat des Politischen“. Seit den 1950er Jahren wurden daher immer wieder politisch motivierte Planungen ventiliert, mit dem Hafen in die DDR oder nach Polen umzuziehen. Derlei Überlegungen versetzten die politische und wirtschaftliche Führung der Hansestadt in Unruhe, da sie stark an einer engeren wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit den Ostblockstaaten interessiert war.

Das „Primat des Politischen“ beeinflusste auch die innere Organisation des Hafens. Ende der 1940er Jahre wurde eine Reihe von Hafenmitarbeitern als politisch unzuverlässig eingestuft und entlassen. Der plötzliche Verlust



ausgebildeter Fachkräfte wurde durch veränderte Passierscheinregularien für die verbleibenden Arbeiter verschärft. Die Betreiberfirma ČSPLO (Československá plavba labsko-oderská; Tschechoslowakische Elbe-Oderschiffahrt) sah sich daher veranlasst, zusätzlich westdeutsche Hafentarbeiter anzuheuern. Die Folge waren nicht nur politische, sondern auch nationale Konflikte in der Arbeiterschaft. Angedeutet ist damit ein zentrales Spezifikum des sozialistischen Hafens in Hamburg: Als letztendlich offenes Grenzgebiet und mit einer Belegschaft, die neben tschechischen zeitweise mehrere hundert westdeutsche Arbeiter umfasste, waren auf diesem Areal Ost und West während des Kalten Krieges ungewöhnlich stark ineinander verzahnt.

Diese komplexe Konstellation soll in meinem Buchprojekt in drei Schritten diskutiert werden. Zunächst stehen die Lebenswelten der tschechoslowakischen Schiffer, Arbeiter und ihrer Angehörigen im Mittelpunkt der Studie. Gefragt wird mit diesem mikrohistorischen Ansatz nach ihrem Alltag zwischen Ost und West, nach Kontrolle und Freiheit, nach Herrschaft und Eigensinn. Ihre Nähe zum Westen – ob als Grenzgänger, bei Schmuggel und Konsum oder durch Kontakte zu westdeutschen



Arbeitskollegen – legt systemimmanente Konflikte frei, die tagtäglich verhandelt werden mussten.

In einem weiteren Schritt wird dann der staatliche Umgang mit dem tschechoslowakischen Hafen untersucht. Statt Aushandlungsprozessen stehen hier Abschottungsversuche im Vordergrund: Derart exponiert, wurde das Gebiet von der tschechoslowakischen Staatssicherheit (Státní bezpečnost; StB) besonders stark überwacht, was die Dokumentation von Grenzüberschreitungen in beide Richtungen mit einschloss. Ins Auge springt dabei der Wandel politischer Interessen und Sicherheitsmaximen während der Blockkonfrontation. Dominierte in den 1950er Jahren die Sorge vor feindlichen Tätigkeiten britischer, US-amerikanischer und westdeutscher Geheimdienste, wurden später vor allem Fluchtversuche der tschechischen Arbeiter, aber auch Streiks seitens der westdeutschen organisierten Arbeiterschaft befürchtet.

Unterhalb der staatlichen Ebene werden außerdem institutionelle Akteure in den Blick genommen, die die Beziehungen über den Eisernen Vorhang hinweg zu beeinflussen suchten. Dazu gehört zum einen die ČSPLO als zentraler Arbeitgeber im tschechoslowakischen Hafen, die konstant



wirtschaftliche gegen ideologische Interessen abwägen musste. Zum anderen ist die Hamburger Kaufmannschaft und die Hamburger Stadtpolitik zu nennen, die sich bis zum Ende des Kalten Kriegs – und teilweise gegen die bundesdeutsche politische Positionierung – mit einer eigenen „Außenpolitik an der Elbe“ vehement für den Auf- und Ausbau wirtschaftlicher Kontakte mit Osteuropa und besonders mit der DDR und der Tschechoslowakei einsetzte (Strupp 2010). Der Hamburger Hafen war letztlich nicht nur das „Tor zur Welt“ für die Tschechoslowakei, sondern auch das „Tor ins osteuropäische Hinterland“ für Hamburger Akteure.

Literatur:

Eduard Kubů, Ivan Jakubec: Hamburk a jeho úloha v československém zahraničním obchodu meziválečného období: přístavní pásmo, doprava po Labi a Hamburský reexport, in: Hospodářské Dějiny 20 (1992), 127-166.

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

Zitierempfehlung:

Sarah Lemmen, Der tschechoslowakische Hafen in Hamburg während des Kalten Krieges. Eine Projektvorstellung, 23.01.2018, <http://berlinerkolleg.com/de/blog/der-tschechoslowakische-hafen-hamburg-waehrend-des-kalten-krieges-eine-projektvorstellung> (bitte fügen Sie in Klammern das Datum des letzten Aufrufs dieser Seite hinzu)