

Malindi, Hafen zwischen Kolonialzeit und Moderne

Autor(en): **Seifert, Annika**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **138 (2012)**

Heft 39: **Sansibar-Stadt**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-309279>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

MALINDI, HAFEN ZWISCHEN KOLONIALZEIT UND MODERNE

Die Inseln Sansibars blicken auf eine jahrhundertealte Tradition des Seehandels zurück. Der Gewürz- und Sklavenhandel entlang der Monsunrouten des Indischen Ozeans brachte die auch heute noch halbautonom verwalteten Inseln vor der Küste Tansanias bereits im 8. Jahrhundert n. Chr. in Berührung mit den Kulturen Indiens und der arabischen Welt. Die daraus erwachsene und sich entlang der ostafrikanischen Küste ausbreitende Swahili-Kultur hat eine eigenständige, von omanischen und indischen Einflüssen geprägte Architektur hervorgebracht, die heute nirgends so lebendig und intakt erhalten ist wie in der Stone Town.

DER CONSERVATION PLAN VON 1994

Bereits 1994 wurde ein übergeordneter Plan zum Erhalt und Schutz der historischen Stadtsubstanz erarbeitet. Der durch den Aga Khan Trust for Culture initiierte und schliesslich durch die lokalen Behörden umgesetzte Conservation Plan hat bis heute Gültigkeit für Planungsfragen im Gebiet der Stone Town. Basierend auf einer detaillierten Analyse der Altstadt, identifiziert er herausragende Einzelbauwerke und Plätze, klassifiziert sämtliche Gebäude und öffentlichen Räume gemäss ihrem historischen Wert und sieht insgesamt vier verschiedene Action Areas für konkrete Eingriffe zur Aufwertung des Stadtgefüges vor. Einer dieser Schwerpunkte ist die Port Entrance Action Area, für die Vorschläge zur Klärung der Schnittstelle zwischen Hafen und Altstadt gemacht wurden: Zentrale Massnahmen, die in den Folgejahren umgesetzt werden konnten, waren die Verbesserung der sich zuspitzenden Verkehrs- und Parkplatzsituation sowie die Verlegung des Fähranlegers vom Industrielhafen an einen neu geschaffenen Anleger zwischen Containerkais und Altstadt.

Doch das Augenmerk des Conservation Plan galt nicht der eigentlichen Hafenanlage, sondern der Gestaltung und Definition ihrer Berührungspunkte mit der historischen Stadt und ihren Besuchern. Obschon ihre Lage und Form im Norden der Stadt auf das frühe 20. Jahrhundert zurückgehen und sie damit ein ebenso alter Bestandteil Stone Towns ist wie viele der heute geschützten Bauten, scheint der Hafen im konventionellen Verständnis des lokalen Denkmalschutzes ein Fremdkörper im Gefüge der alten Stone Town zu sein, mit dem sich kein entschiedener Umgang finden lässt. Die heutige Hafenanlage, die auf künstlich gewonnenem Land die industriellen Containerwerften, den historischen Dhau-Hafen und die Fähranleger für den regen Personenverkehr zwischen der Insel und dem tansanischen Festland beherbergt, wurde bereits in den 1920er-Jahren – also in der britischen Protektoratszeit und von britischen Planern – konzipiert. Die alten, dicht an dicht gebauten Lagerhallen, die heute noch das Erscheinungsbild des Hafenareals dominieren, sind im Conservation Plan entsprechend als «european-influenced» vermerkt; ungeachtet ihrer typologischen und funktionalen Qualität fallen sie dennoch, anders als die deutschen und englischen Verwaltungsbauten dieser Epoche, nicht in die Kategorie schützenswerter Bauten. Einzig der Dhau-Kai, an dem noch heute die traditionellen Holzsegelschiffe an- und ablegen, wurde als «significant streetscape» eingestuft und ist neben den «monuments» und den «significant buildings» in den Katalog der Denkmalpflege aufgenommen worden. Das urbane und touristische Potenzial des Hafens als wesentlichen Bestandteils der jahrhundertealten Geschichte des Archipels wird weitestgehend vernachlässigt; seit 2011 ist das gesamte Areal aufgrund der wachsenden Drogenproblematik der Insel für Unbefugte nicht mehr ohne Autorisierung zugänglich.



01

01 Malindi Port wurde in den 1920er-Jahren im Norden der Altstadt auf künstlich gewonnenem Land angelegt und bis heute nur unwesentlich verändert. Er ist umschlossen von denkmalgeschützter Stadttextur, Möglichkeiten zur Erweiterung sind entsprechend eingeschränkt. Trotz wiederholten Sanierungsmassnahmen ist die gesamte Anlage vom Verfall bedroht und dem aktuellen Betrieb nicht mehr gewachsen (Foto: Annika Seifert)

02 Der Dhau-Hafen ist Anlegestelle für die traditionell konstruierten Segelschiffe, die jahrhundertlang für den Warenverkehr zwischen Ostafrika und der arabischen Welt den Indischen Ozean kreuzten. Für den regionalen Transport und Fischereibetrieb spielen sie weiterhin eine wichtige Rolle (Foto: KEYSTONE/IMAGEBROKER/Martin Moxter)

03–05 Alte Hallen auf dem Hafenaerial. Die Mehrzahl der funktionalen Strukturen aus meist unverputztem Mauerwerk, Fachwerkkträgern und Blechdächern gehen bis in die 1920er-Jahre der britischen Protektoratszeit zurück. Mit wenigen Ausnahmen werden sie weiterhin als Lagerräume verwendet (Fotos: Danielle Fischer)

MODERNISIERUNG VERSUS DENKMALSCHUTZ

Als industrieller Containerhafen spielt der Hafen eine zentrale Rolle für die Wirtschaft des Archipels. 90 % aller Import- und Exportgüter werden hier umgeschlagen; als in günstiger Position der Küste vorgelagerte Anlaufstelle hat die Hauptinsel Sansibars ausserdem überregionale Bedeutung für das tansanische Festland und dessen innerkontinentale Nachbarn. Doch dem Vergleich mit effizienteren und moderneren Häfen wie in Daressalam, Mombasa oder Tanga kann die Anlage kaum noch standhalten. Ihre Lage im Gebiet der geschützten Stone Town beschränkt die Möglichkeit infrastruktureller Eingriffe und Erweiterungen auf ein Minimum.

Noch 1991 befand eine durch den European Development Fund finanzierte Studie, durch eine gezielte Sanierung der Anlage könne der Hafen an seinem aktuellen Standort auch in der Zukunft den Anforderungen des Waren- und Personenverkehrs gerecht werden. Zwei entsprechende Projekte, in den 1990er-Jahren und seit 2004, haben seither die Anlage eines Tiefwasserbeckens, die Verbesserung des Containerlagerplatzes und die Stabilisierung und Erweiterung der existierenden Kaimauern eingeleitet. Doch eine nachhaltige und langfristige Lösung scheint innerhalb der denkmalpflegerisch gesetzten räumlichen Grenzen am heutigen Standort nicht möglich zu sein.

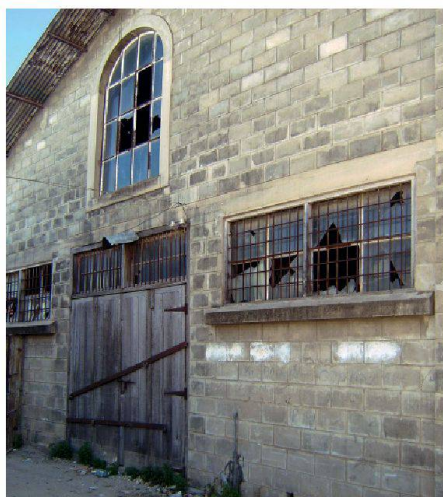
«Das Problem Stone Towns ist mangelndes Bewusstsein», sagt Mwalim Ali Mwalim, Principal Secretary des Planungsministeriums und einer der Pioniere des lokalen Denkmalschutzes. Zahlreiche Akteure sähen das begehrte Unesco-Label und die damit einhergehenden Auflagen als Hemmschwelle auf dem Weg zu ökonomischer Wettbewerbsfähigkeit. «Sie begreifen nicht, dass der Weg zu wirtschaftlicher Prosperität die Einmaligkeit der Altstadt und den Tourismus nicht ausser Acht lassen kann.» Aber es ist nicht zuletzt der Status Stone Towns als Unesco-Weltkulturerbe, der dem Tourismus und der Wirtschaft des Archipels einen Boom verschafft hat, der sich nun in der Überlastung der bisherigen Hafenanlage niederschlägt.



02

NEUE PERSPEKTIVEN?

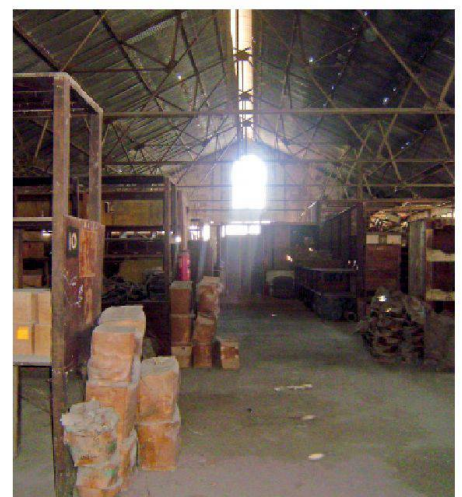
Im Juli 2012 veröffentlichte die Zanzibar Port Authority den Plan eines neuen Containerhafens in Marahubi im Norden der Stadt, der die effiziente Abwicklung des Cargoverkehrs ausserhalb der historischen Stadtgrenzen zum Ziel hat. Dieser Vorschlag ist ebenso logisch wie bekannt: Bereits der sogenannte chinesische Town Plan von 1982 (Abb. 10, S. 30), von Planern aus dem sozialistischen «Bruderstaat» entworfen, schlug eine derartige Erweiterung vor; auch der neue Transport Master Plan von 2007 griff die Frage wieder auf. Im Wettbewerb mit dem ostafrikanischen Festland scheint diese Option inzwischen nahezu unausweichlich.



03



04



05

SEEVERKEHRSSTRATEGIE UND HAFENPOLITIK

Gegenwärtige Situation

Viele Uferbereiche der Hauptinsel eignen sich wegen ihrer geringen Tiefe nur als Stran dhäfen für Dhaus (traditionelle Boote). Daher kann die neue Generation von grossen Containerschiffen nur an wenigen Stellen anlegen. Die günstigste liegt in Marahubi, nördlich der Stone Town.

Der Malindi-Hafen weist folgende Kapazitäten auf:

- Er kann 400 000 t Fracht pro Jahr verkraften, inklusive 12 000 TEU¹ Container und 100 000 t Dhu-Fracht. Das Wasser ist 7–11 m tief, was für eine ökonomische Nutzung nicht ausreicht.
- Die grössten Schiffe, die im Moment einfahren können, haben ein Mass von 13 000 dwt², seit 1970 verkehren in der Welt 42 000-dwt-Schiffe.
- 2006 benutzten 1.1 Mio. Passagiere den Hafen.
- Kreuzfahrtschiffe legen «offshore» an und bringen die Touristen per Tender ans Land.

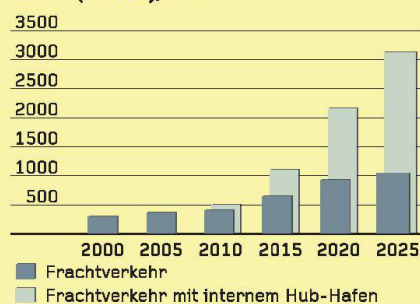
Entwicklungsprognosen

Der jährliche Transit für Unguja und die Nachbarinsel Pemba wird bis im Jahre 2025 voraussichtlich zwischen 2.5 und 3.6 Mio. Passagiere betragen. Die jährliche Cargomenge wird sich bis 2025 auf rund 1 Mio. t Güter belaufen. Im Fall eines Hub-Hafens (mit internationaler Reichweite) sind 3.2 Mio. t Güterumschlag möglich.

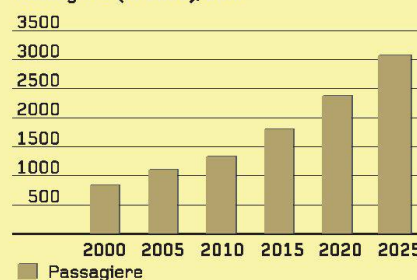
Planungsinstrument

Der Zanzibar Transport Master Plan (ZTMP) regelt die strategische Planung von Transport Instituten und Behörden sowie des See-, Luft- und Strassenverkehrs. Der von Pöyry Infra, Zürich, mit der Regierung von Sansibar erstellte Plan ersetzt ältere Masterpläne, insbesondere den Town Plan von 1982. Der ZTMP wird u. a. von der Weltbank finanziert. Alle Projekte sind mit einer grundlegenden,

Tonnen (in 1000)/Jahr



Passagiere (in 1000)/Jahr



06 Voraussichtliches Wachstum des Hafenverkehrs (Frachtverkehr und Passagiere) (Grafik: Ministry of Infrastructure & Communications, Zanzibar – Department of Policy, Planning & Research)

institutionellen Umstrukturierung der Verwaltung verbunden – hauptsächlich mit einer Entflechtung der Zuständigkeiten. Das Ministerium für Transport und Kommunikation wird u. a. für die Entwicklungspolitik, die strategische Planung, das Erarbeiten von Standards und Normen zuständig sein, während eine unabhängige Organisation diese umsetzt. Die operationelle Leitung untersteht einer dritten Organisation, geführt von einem Mitgliederstab der Regierung und privaten Unternehmen. Verschiedene Public-Private-Partnerships (PPP) sind an der operationellen Leitung beteiligt, sie übernehmen zum Beispiel den Betrieb von Hafen und Flughafen. Das Ministerium hat gegenwärtig 2000 Angestellte, die im Rahmen der Umstrukturierung auf 120 reduziert werden sollen.

Ein neuer Hafen in Marahubi

Wegen des knappen Zeithorizonts und der Höhe der Investitionen wird die Regierung für den Bau

von Marahubi eine PPP mit einem internationalen Port Operator eingehen. Bis dann muss der Hafen in der Stadt so weit ausgebaut sein, dass er temporär die erforderliche Kapazität für Passagiere und Fracht aufweist. Sobald Marahubi fertig ist, soll Malindi ausschliesslich für Passagiere und Dhaus genutzt werden.

Der Neu- und Umbau von Marahubi und Malindi soll bis 2015 85 Mio. US\$ kosten. Für einen grösseren Hub-Hafen wäre mit einem zusätzlichen Aufwand von 120 Mio. US\$ zu rechnen.

Anmerkungen

1 TEU (Twenty Foot Equivalent Units) ist die Masseneinheit für die Lade- und Stellkapazität eines Containerschiffs

2 dwt (dead weight tonnage) ist ein Mass für die Tragfähigkeit eines Handelsschiffes

Mit der Verlegung des Container-Hubs eröffnen sich der alten Anlage interessante Perspektiven, sowohl für eine Entspannung der Verkehrsproblematik der Innenstadt als auch für das touristische Potenzial des Areals. Ob aber die alten Lagerhallen einen Platz in einem solchen Szenario fänden, ist unklar. Wenngleich Tansania als Entwicklungsland mit äusserst geringem Wohlstand von einer ausnehmend kreativen Kultur des Recyclings geprägt ist, ist weder die postindustrielle Umnutzung solcher Strukturen noch das sensible zeitgenössische Bauen im historischen Kontext bislang Teil des Fachdiskurses. Issa Makarani etwa, Direktor der Stone Town Conservation and Development Authority, hält den Abriss der alten Hallen zugunsten von Neubauten in «angemessenem Stone-Town-Stil» für denkbar; doch er gesteht ein, dass – eine sinnvolle Umnutzungsstrategie vorausgesetzt – ökonomische und ökologische Gründe durchaus für den Erhalt der Lagerhallen sprechen könnten.

Die neuen Entwicklungen um den Hafen könnten als Anstoss zur überregionalen Diskussion dieses in Ostafrika noch neuen Themas dienen. Vielleicht deutet sich hier die Chance für einen Lösungsweg an, der den beiden grossen Anliegen Sansibars Rechnung trägt: der Wahrung seiner kulturellen Identität, die als entscheidender Faktor den internationalen Tourismus anzieht, sowie dem Ziel, im globalen wirtschaftlichen Wettbewerb als jahrhundertealtes Seehandelszentrum zu bestehen.

Annika Seifert, dipl. Arch. ETH; in Forschung und Lehre in Tansania tätig.¹ annika_seifert@yahoo.de

Anmerkung

1 Im Rahmen des BSA-Forschungsstipendiums erschien die Arbeit «Hitzearchitektur. Lernen von der afrikanischen Moderne» zusammen mit Gunter Klix (vgl. S. 12)