

Dirk Schubert

## Hamburg – Amphibische Stadt im (inter-)nationalen Kontext

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts fielen in vielen Seehafenstädten Richtungweisende Entscheidungen der Stadtentwicklung und des Hafenausbaus. Vor dem Hintergrund der Industrialisierung und der raschen Zunahme und Internationalisierung des Handels galt es unter erheblichem Zeitdruck Weichenstellungen vorzunehmen, die bis heute für Stadt- und Hafenentwicklung nachwirken. Seehafenstädte wie Hamburg waren dabei Kulminationspunkte von Neuerungen aus Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur.<sup>1</sup> Sie können als Orte gelten, wo Phänomene der späteren Globalisierung vorweg genommen wurden.<sup>2</sup> In diesem Beitrag soll nur auf die Stadt- und Hafenentwicklung Hamburgs bis zum Ersten Weltkrieg eingegangen werden.

Kreative Milieus und Netzwerke von Kaufleuten, Unternehmern, Finanzierungs- und Versicherungsinstituten trieben – häufig ausgehend von „Kommandozentralen“ in Seehafenstädten – die Austausch- und Verflechtungsbeziehungen international und schließlich global voran. Bremer Kauleute prägten dafür – lange bevor der Begriff Globalisierung verbreitet war – den Slogan: „Buten un binnen – Wagen un Winnen“ (Outside and Inside – Venture and Win).

Seehafenstädte wie Hamburg weisen Alleinstellungsmerkmale auf und kein Seehafen der Welt gleicht dem anderen wie Abbildungen u. a. aus Häfen von Dublin, Genua, Marseille und New York zeigen. Alle haben ein eigenes Gesicht, einen besonderen Charakter und eine individuelle Geschichte. Dies trifft auf Hamburg in besonderem Maße zu: Nicht nur die Größe und Dimensionierung der Hafenaufbauten und logistischen Einrichtungen wie sie in Hamburg geschaffen wurden, sondern auch neue Maßstäbe, korrespondierend mit technischen Neuerungen und die bauliche Geschlossenheit und Ensemblewirkung sind überwältigend.

Viele Seehafenstädte weisen Nutzungszonen mit unterschiedlichen Spezialisierungen auf. Fährhafen, Fischerei, Schiffbau, Schiffsreparatur, Güterumschlag, Seehafenindustrien, Marine und Militär haben jeweils besondere Anforderungen an Infrastrukturen und unterschiedliche Bezüge zum städtischen Kontext. Vernetzt mit den sozialen Netzwerken, den Nischen und (Sub-)Kulturen der Hafentarbeiter und Seeleute<sup>3</sup>, den Nischen – mit besonderem exotischen Duft und Reiz für die heimischen Kleinbürger – entstanden die bedeutenden technischen Infrastrukturen. Mittels technischer Innovationen ergaben sich im 19. Jahrhundert qualitativ neue Möglichkeiten der Raumüberwindung über kürzere und längere Distanzen. Mit der Erfindung der Telegrafie, der Optimierung der Segelschifffahrt und der Einführung der Dampfschifffahrt auf See sowie der Eisenbahn auf Land

konnten Raumdistanzen zeitlich verkürzt und Wirtschaftsabläufe planbarer gestaltet werden.<sup>4</sup>

Seehäfen bildeten die Lokomotiven der Internationalisierung des Güteraustausches. Ca. 50 % des deutschen Außenhandels wurden vor dem Ersten Weltkrieg über Hamburg abgewickelt. Kamen zwischen 1851–1860 knapp 4 700 Schiffe mit 765 000 Nettoregistertonnen (NRT) nach Hamburg, so stieg die Zahl bis 1901–1910 auf über 15.000 Schiffe und 10 610 000 NRT an. Während die Anzahl der Schiffe sich „nur“ verdreifachte, verdreizehnfachte sich das Umschlagsvolumen durch die zunehmende Größe der Seeschiffe.<sup>5</sup> Es galt dabei die Schnittstelle zwischen Anforderungen des See- und Landverkehrs, die Kais und Häfen, so zu planen und zu organisieren, dass sie immer neuen Herausforderungen der internationalen und schließlich globalen Verkehre angepasst werden konnten. Entscheidungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts über Organisation des Hafenbetriebs, über Art und Weise des Hafenaus- und Umbaus und der Zuordnung von Wohnstätten zum Arbeitsort Hafen erwiesen sich als wirkungsmächtig und häufig später als irreversibel.

### Ursprünge des Hamburger Hafens

Der Hafen entstand in Hamburg an der Einmündung der Alster in die Elbe. Der Alsterhafen bot vielen Schiffen Platz und Schutz. Im 13. Jahrhundert entstand um den Hafen am Nicolaifleet das Stadtzentrum mit Rathaus, Gericht, Börse, Zoll und Waage. Wichtigster Exportartikel Hamburgs war zunächst Bier. Im 15. Jahrhundert lagerten viele größere Seeschiffe dann außerhalb der Stadt auf Reede vor Anker. Das Löschen und Laden der Schiffe geschah von Hand und mit dem Ladegeschirr der Schiffe.

Der amphibische Charakter der Stadt, durchzogen von Flüssen und später angelegten Kanälen, wie der des ganzen Stromspaltungsgebietes wird trefflich in dem Plan von Homann um 1600 dokumentiert. Er liefert beeindruckendes Zeugnis dieser Vielfalt von Wasserläufen, von dessen Struktur allerdings wenig erhalten geblieben ist. Natürlich war der Hafen mit den Schiffen und wertvollen Waren, wie u. a. der Plan von 1589 zeigt, in die Befestigungen einbezogen.

Als 1816 das bewunderte erste Dampfschiff (die „Lady of the Lake“) die Elbe befuhr, kündigte sich ein neues Zeitalter an.<sup>6</sup> Für die Ausweitung, Verdichtung und Beschleunigung weltweiter Beziehungen eröffneten sich neue Optionen. Eisenbahnverbindungen von Altona nach Kiel wurden 1844 und die Verbindung zwischen Hannover und Harburg 1847 fertig gestellt. Dies wiederum zog eine rasante Zunahme



Abb. 1: Mastenwald von Segelschiffen, im Hintergrund des linken Bildteils der Kaispeicher A

des lokalen Schiffsverkehrs zwischen Harburg und Hamburg nach sich. Der Hafen wurde von einem Besucher als „eine der lebhaftesten Szenen, die man sich denken kann“ beschrieben. „Er präsentiert einen Mastenwald aus allen Nationen und allen Erdteilen (...)“.<sup>7</sup> Die Segelschiffahrt hatte 1866 ihren Höhepunkt erreicht und ging von da an absolut und relativ zurück. Mit der Ausweitung der Dampfschiffahrt „wurde eine Festlegung nicht nur der Schiffsabfahrten, sondern auch der ungefähren Ankunftszeiten möglich und dadurch alle Kalkulation erleichtert sowie der Spekulation ein neues Feld eröffnet.“<sup>8</sup>

Der Güterumschlag erfolgte zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch vorwiegend im Strom. Die Schiffe ankerten in der Elbe oder wurden an Pfählen festgemacht, die Waren dann mittels Schuten befördert und zu den Speichern transportiert. Der Stromumschlag erfolgte mit den seeschiffseigenen Geräten und mittels schwerer und gefährlicher körperlicher Arbeit. Die Waren vom Seeschiff wurden auf ein kleineres Wasserfahrzeug verbracht und dann landseits und zu den Lager- und Kaufmannshäusern befördert. Hier wurden sie gelagert, teilweise veredelt und dann wiederum landseits oder wasserseits weiter befördert. Die Kaufmannshäuser dienten als Wohn- und Kontorraum sowie als Speicher und waren von Wasser- und Landseite aus zugänglich.

Zunächst existierten wenig Möglichkeiten Waren direkt vom Schiff an Land zu verbringen. So gab es spezielle Schwergutkräne an denen die Stadt einen Kranmeister und

Kranknechte beschäftigte. Der Umschlag im Strom war das Betätigungsfeld privater Unternehmen. Ein separiertes Hafensystem gab es in Hamburg zunächst nicht. Das gesamte hamburgische Staatsgebiet war Zollausland und bildete einen Freihafen.

Ein Vergleich der Stadtpläne von 1813 und 1942 dokumentiert, dass sich bezogen auf die Hafensysteminfrastrukturen wenig verändert hatte. Aber mit der Zunahme des Güterumschlags mussten auch in Hamburg Überlegungen für Hafenerweiterungen angestellt werden. Mit den Veränderungen in der Seeschiffahrt bildeten sich arbeitsteilige und Risikominimierende Strukturen heraus. So wurde innerhalb weniger Jahre die Schiffsreederei zu einem neuen selbständigen, rein kapitalistisch organisierten Wirtschaftsbereich. Eine Katastrophe sollte allerdings Prozesse der Veränderung beschleunigen. 1842 brach in einem Speicher in der Deichstraße ein Feuer aus, das in den nächsten Tagen große Teile der Innenstadt vernichten sollte.

Der Wiederaufbau wurde als Chance für Modernisierungen genutzt. Neue Eisenbahnlinien wurden eröffnet, vor allem aber galt es sich für die strategische Ausrichtung des Hafens zu entscheiden. Es war naheliegend sich dabei an den Vorhaben im größten Hafen der Welt, an London, zu orientieren. Dies umso mehr als seit Jahren in Hamburg Stadtplanungs-, Hafenbau- und Infrastrukturingenieure aus England tätig waren, deren Expertise genutzt werden konnte. Die ersten Vorschläge zum Hafenausbau zielten daher auf

einen Dockhafen nach Londoner Vorbild ab. Es waren vor allem die englischen Ingenieure Charles Vignoles, William Lindley und James Walker, die einen Dockhafen vorschlugen.

Die Beispiele aus England dokumentieren, wie der Typus der Dockhäfen dort perfektioniert wurde, dass auch immer größere Schiffe geschleust werden konnten. Der ganze Osten Londons (Isle of Dogs) wurde mit künstlich angelegten Docks überformt.<sup>9</sup> Private Gesellschaften planten, bauten und betrieben die Docks mit ihren Lagerhäusern und Infrastrukturen – eine übergeordnete Hafentwicklungsplanung gab es also nicht. Ähnlich stellt sich auch die Struktur des Hafens in Liverpool mit den Schleusen, Fingerpiers und Lagerhäusern dar.

Hatten die englischen Ingenieure zunächst noch mit dem Hamburger Wasserbaudirektor Heinrich Hübbe zusammen einen Plan vorgelegt, distanzierte sich Hübbe bald von dem Projekt. Hübbes Nachfolger als Wasserbaudirektor Johannes Dalmann bezog dann eindeutig Position für einen offenen Tidehafen ohne Schleusen. Das zentrale Argument war der geringere Tidenhub von ca. 2,50 Meter in Hamburg gegenüber fünf oder sechs Metern in London und Liverpool. Höhere Kaimauern ermöglichten hier einen Ausgleich und das zeitaufwendige Schleusen entfiel. Das jahrelange Hinauszögern der Weichenstellung sollte letztlich zu neuen, innovativen Pfadentwicklungen führen.

Der zwischen 1859–1866 entstandene über einen Kilometer lange Sandtorkai bildet die erste moderne Kaianlage nach dieser Grundsatzentscheidung, der eigens für Dampfschiffe gebaut war und der mittels eines neuen künstlichen Hafenbeckens entstand. Fortschritte beim Bau der Kaimauern ermöglichten einen direkten Umschlag vom Schiff an Land und direkte Eisenbahnanschlüsse. Der Sandtorkai machte es auch größten Seeschiffen möglich, am Kai festzumachen. Einstöckige Kaischuppen, wo die Waren kurzfristig gelagert werden konnten, bewegliche Kaikräne mit denen Waren geladen und gelöscht werden konnten und Transportanschlüsse für binnenländische Verkehrsträger waren integraler Bestandteil der Anlage. Schuten und Ewer konnten wasserseits Güter von den Seeschiffen übernehmen.<sup>10</sup> Nach dieser Richtungsentscheidung für den offenen Tidehafen in Stromrichtung wurden später weitere Hafenbecken angelegt, und damit der Aufbruch in die Moderne durchgesetzt. Hamburg nutzte sozusagen den „late-comer advantage“, um gut informiert die maßgeschneiderte, beste Lösung zu finden.

Grundsätzlich wurde entschieden, dass Hafenbaumaßnahmen als Infrastrukturmaßnahmen auf Staatskosten durchzuführen waren. Der Kaiumschlag war zunächst auch ausschließlich kommunal organisiert, später wurde auch die Verpachtung von Kaistrecken zugelassen. Im Lagergeschäft gab es kommunale Speicher, die vermietet und verpachtet wurden, wie auch private Speicher. Bei verpachteten Kaistrecken konnten die Reedereien ihre Schiffe nach eigenem Belieben abfertigen, bei von der Stadt betriebenen Kais gab es eine unparteiische Platzzuweisung, die eine gleichmäßige Ausnutzung gewährleisten sollte. Die staatliche Kaiverwaltung organisierte den Güterumschlag am Kai, die Verladung auf Bahn, Fuhrwerke, Binnenschiffe und Schuten, übernahm die Aufsicht über Kräne, Schuppen und Kais und zog Gebühren für die Kaibenutzung, Lager- und Wägegelder



Abb. 2: Sandtorkai (vor dem Bau der Speicherstadt) 1877

ein. Die Leitungsaufgaben übernahm ein beamtetes Personal. Mit den Liegegebühren wurden neue Logistikeinrichtungen wie Dampfkräne finanziert.

Hamburg rückte damit in die Spitzengruppe der Welthäfen auf. 1872 wurden die Elbbrücken fertig gestellt und Hamburg bekam einen direkten Eisenbahnanschluss an die Strecken des Deutschen Reiches. Mit der Lage der Elbbrücken war bestimmt, dass zukünftig zu erstellende Hafen- und Kaianlagen westlich der Elbbrücken liegen mussten. Die Elbbrücken markierten die Scheide zwischen See- und Flussschifffahrt und wiesen die zukünftige Hafentwicklung in westliche Richtung.

Die Vorteile des Hamburger Hafens wurden gerühmt, während über die Londoner Docks berichtet wird: „Die vielberühmten Londoner Docks (Dock bedeutet korrekt nur einen mit Schleusen abgeschlossenen Hafen, keineswegs Trockendock, wofür das Wort im Deutschen meist gebraucht wird) (...), (...) Sieht man sie heute, so kommen sie einem höchst altertümlich, fast kindlich vor. (...) Aber von Zurüstungen für Durchgangsverkehr, für raschen Umschlag, für sofortigen Übergang vom Schiff auf die Eisenbahn keine Spur“.<sup>11</sup>

### Von der Freihafenstadt zur Stadt mit Freihafenbezirk

Der erste Zeitabschnitt der Hafenerweiterung bis 1880 erfolgte in Hamburg nach der Grundsatzentscheidung für den offenen Tidehafen und der Notwendigkeit neue Einrichtungen für den zunehmenden Güterumschlag zu schaffen. Die folgende Phase stand unter der Notwendigkeit des Zollanschlusses von Hamburg an das Deutsche Reich.<sup>12</sup> Hamburg war seit Jahrhunderten Freihafen gewesen und hatte damit die Möglichkeit Waren zollfrei zu lagern und zu bearbeiten. Erst wenn die Waren aus Hamburg – meist in kleinen Mengen – ausgeführt wurden, musste Zoll entrichtet werden. Diese für Kaufleute und Reeder vorteilhafte Situation, stellte sich für Gewerbebetriebe als erheblicher Nachteil dar. Sie mussten Zoll wie ausländische Unternehmen entrichten, wollten sie ihre Waren außerhalb Hamburgs verkaufen.



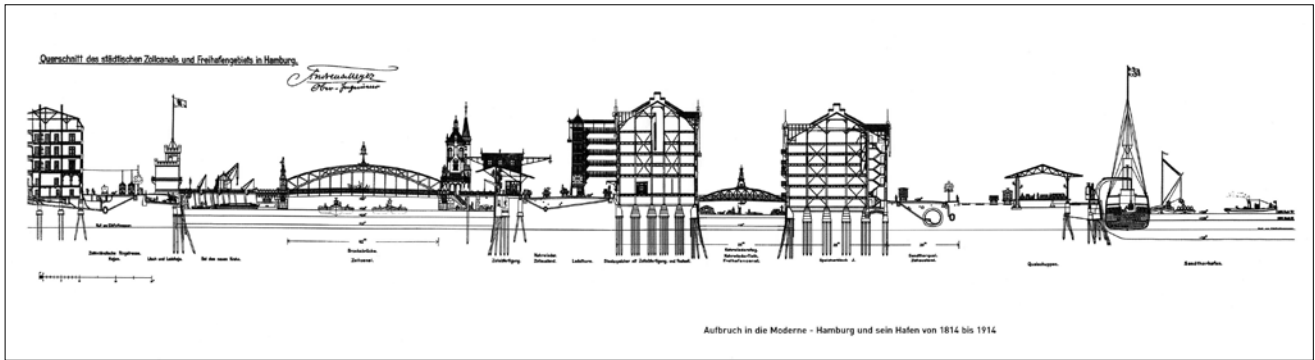


Abb. 3: Querschnitt durch Zollkanal und Freihafen mit Speichern und Transitschuppen

Im deutschen Binnenland waren immer wieder Vorwürfe gegen den hanseatischen Sonderweg und Separatismus laut geworden. Es gab eine Kolonie englischer Kaufleute und vor allem in der Oberschicht gab es eine Affinität zum „English way of life“, so dass Hamburger der Anglomanie bezichtigt wurden und Hamburg als die „englischste Stadt des Kontinents“ galt.

Über 1 200 Speicher waren, meist an Wasserläufen gelegen, über die Stadt verstreut. Sie ermöglichten die zollfreie Lagerung von Waren. Nun wurden von den Kaufleuten zwischen 40 000 bis 45 000 Quadratmeter für Speicherflächen veranschlagt. Nach ersten informellen Vorgesprächen zur Freihafenfrage zwischen Hamburg und dem Reich kristallisierte sich als Lösung heraus, Hamburg nicht insgesamt als Freihafenstadt beizubehalten, sondern einen kleineren Freihafenbezirk innerhalb des Hafengebietes vorzusehen. Kontrovers war dabei die Finanzierung, Größe und Lage des Freihafenbezirks. Verschiedene Alternativen wurden erwo-gen. Der Freihafenbezirk sollte möglichst innenstadtnah liegen und durfte nicht bewohnt sein.<sup>13</sup>

Schließlich verständigte man sich auf eine Lösung, die ein Areal nördlich und südlich der Elbe einbezog und als Speicherbezirk die Wandrahminsel vorsah. In dem Vertrag zwischen Hamburg und dem Reich war weiter vorgesehen, dass die Zollverwaltung in hamburgischer Hand blieb, dass die zollfreie Zufahrt über die Unterelbe bis Hamburg

Abb. 4: Gesamtansicht der Speicherstadt mit Zollkanal



gesichert war und dass im Freihafenbezirk Firmen angesiedelt werden sollten, die zollfrei Rohstoffe lagerten oder Halbfertigprodukte herstellten. Das Reich gewährte einen finanziellen Zuschuss in Höhe von 40 Millionen Reichsmark zu den baulichen Umgestaltungsmaßnahmen, die sich insgesamt auf über 100 Millionen Reichsmark beliefen. Die bestehende Bebauung in diesem Bereich wurde abgerissen, um Platz für neue Speicher zu schaffen. Insgesamt mussten ca. 20 000 Menschen weichen und sich nach einer neuen Bleibe umsehen, um den folgenden Bau der Speicherstadt zu ermöglichen. Die baulichen Maßnahmen waren gewaltig, die Hamburg zwischen 1882 bis zum Zollanschluss 1888 zu leisten hatte. Im großzügig ausgelegten Freihafengebiet gab es nach dem Zollanschluss, vor allem südlich der Elbe, zunächst noch größere ungenutzte Areale.<sup>14</sup> Das neu abgegrenzte Freihafengebiet umfasste 300 ha Wasser- und 700 ha Landfläche.

Anders als in England, wo die Firmen die Zollabfertigung durchführten und die Hafearbeiter kontrollierten, war dies in Hamburg eine staatliche Aufgabe. Planung, Umsiedlung und Bau der Speicherstadt bilden eine großartige logistische Leistung, die kleinräumliche Versinnbildlichung des Welt-handels, nicht nur eines der größten Speicherstadtquartiere der Welt, sondern neben großartigen ingenieurbautechnischen Leistungen auch ein Quartier von beeindruckender einheitlicher Gestaltqualität und Ensemblewirkung unter dem obersten Planer und Gestalter Franz Ferdinand Andreas Meyer.<sup>15</sup>

Die Speichernutzungen wurden damit stadträumlich separiert, wie später auch andere Nutzungen. „In Wirklichkeit nimmt ihre Zahl (der Speicher) sehr rasch ab, weil seit dem Zollanschluß Hamburgs der größte Teil unserer Einfuhr im Freihafen gelagert wird und für Speicher innerhalb der Zollstadt nur verhältnismäßig geringer Bedarf verblieben ist. Sie werden also abgerissen, um anders gearteten Gebäuden Platz zu machen, besonders Kontorhäusern (...)“.<sup>16</sup>

Neben dem Güterumschlag bildeten die Werften den bedeutendsten Wirtschaftsfaktor im Hafengebiet. Sie waren seit Beginn des 19. Jahrhunderts auf dem südlichen Elbufer auf Steinwerder angesiedelt. Bis 1870 gab es fünfzehn Werften auf Steinwerder und am

Reiherstieg. 1877 kam die Werft Blohm & Voss hinzu, die bald Weltgeltung besitzen sollte und 1907 mit der Filiale der Stettiner Vulkan-Werft eine weitere Großwerft. 1912 lief hier unter großer Anteilnahme der Bevölkerung das größte Schiff der Welt die *IMPERATOR* vom Stapel. Deutschland als „latecomer“ unter den Großmächten suchte nach 1900 die Ansprüche auf Kolonien und Weltmachtgeltung mittels einer Flottenbaupolitik zu untermauern. „Mein Feld ist die Welt“ erklärte der einflussreiche Reeder und Generaldirektor der Hapag Lloyd Albert Ballin, der vom Nobody zum „Souverän der Seefahrt“ aufstieg und auch „des Kaisers Reeder“ titulierte.<sup>17</sup>

### Lebens- und Arbeitswelten im und am Hafen

Auch in Hamburg mussten die Hafentarbeiter – wie in allen Seehafenstädten – um die schwankende Zahl der Arbeitsplätze kämpfen.<sup>18</sup> Große Streiks hatten die Aufmerksamkeit auf die Lage der Hafentarbeiter gelenkt und Streiks in London 1889 und in Hamburg 1896/97 hatten Verbesserungen im Bereich der Arbeitsvermittlung und –Organisation erbracht, allerdings wenig am Strukturproblem des unterschiedlichen Anfalls der Arbeit ändern können. Es stand ein ständiges Überangebot an nicht spezialisierten Arbeitskräften zur Verfügung, je nach Bedarf wurden Arbeitskräfte eingestellt und entlassen. Die Arbeitssuche („Umschau“) erfolgte auf den Straßen am Hafen oder in Gaststätten. Die Wirte hatten entsprechend ein Interesse an hohen Zechen und einer verzögerten Vermittlung – bei der die Zechschulden den Arbeitssuchenden direkt vom Lohn abgezogen wurden. Auch die Lohnauszahlung fand häufig in Wirtschaften statt. Die langen Wartezeiten setzten die Arbeiter „sittlichen Gefahren“ aus und verführten zu „Müßiggang und Trunk“.<sup>19</sup> Gleichwohl waren Kneipe und Wirtshaus für Hafentarbeiter auch wichtige soziale Institutionen, wo Informationen und Erfahrungen ausgetauscht wurden.

Erst 1906 wurden Löhne und Arbeitszeiten tarifvertraglich geregelt. 1902 hatte der Verein für Socialpolitik eine umfangreiche Enquete gestartet, um die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter wie die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt zu untersuchen. Die Arbeit im Hafen und beim Güterumschlag war vielseitig, nicht ungefährlich und körperlich anstrengend. Folgende Berufsgruppen wurden unterschieden: Schauerleute, Ewerführer, Speicherarbeiter, Kaiarbeiter, Getreidearbeiter, Kohlenarbeiter, Schiffsmaler, Schiffsreiniger, Kesselreiniger und Maschinisten.<sup>20</sup>

Unzureichende Verkehrsverbindungen zum und im Hafen verlängerten Anfahrtswege. Bis ins 20. Jahrhundert hinein gab es „Ruderboot-Fahrgemeinschaften“ um zu den Schiffen zu gelangen, die zu be- und entladen waren. Die Mahlzeiten konnten in Speisehallen („Kaffeeklappen“) eingenommen werden, wo kein Alkohol ausgeschenkt wurde. Die Arbeit erfolgte in Gruppen („Gängen“) von 8 bis 10 Arbeitern. Die Fertigstellung des Elbtunnels 1911, gebaut nach Vorbildern in Glasgow und London – dessen 100-jähriges Jubiläum 2011 gefeiert wurde – bildete einen weiteren Höhepunkt ingenieurbautechnischer Leistungen.<sup>21</sup> Die Regelung der



Abb. 5: 1911 fertig gestellter erster Elbtunnel

zunehmenden Verkehrsströme zwischen beiden Seiten der Elbe, wie von den Wohngebieten der Hafentarbeiter zu den Werften und Schiffen wurde damit – ohne störende kreuzende Hafenfähren und witterungsunabhängig – deutlich verbessert.

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts war auch die Auswanderung nach Amerika zu einem wichtigen Geschäftszweig geworden. Zwischen 1871 und 1914 war Hamburg wichtigster Transithafen für über zwei Millionen osteuropäischer Auswanderer. 1901 wurde südlich der Elbe auf der Veddel von der Schifffahrtsgesellschaft HAPAG eine „Auswandererstadt“ mit Pavillons errichtet, die zeitweise 5000 Menschen beherbergte, die auf eine Passage warteten. Heute ist das Areal als Auswanderungsmuseum nachgebaut worden und als Museum zu bestaunen.

Integraler Bestandteil des Hafenkomplexes waren auch „besondere“ hafennahe Viertel („sailor towns“). Höchst international orientiert bildeten sie ein Konglomerat aus einer Fülle von Funktionen und Dienstleistungen, das Geschäfte für Bekleidung, Genussmittel und Souvenirs, Seemannskirchen, Unterkünfte, Wirtshäuser, Tätowierstuben, Wirtshäuser, Tanzpaläste und Bordelle umfasste. Jüdische, chinesische, schwarze und dunkelhäutige Menschen anderer Kulturen waren mit ihren Lebens-, Ess-, und Arbeits- und Wohnweisen in Seehäfen längst präsent, während sie im Binnenland noch als „exotisch“ bestaunt wurden. Hafenviertel galten „als gefährlich“ und hatten häufig den Ruf unsicher und „unmoralisch“ zu sein, zugleich bildeten sie erste „Trittsteine“ für die Neuankömmlinge, die Chancen für Prozesse von informeller Aneignung und die Herausbildung ethnischer Ökonomien eröffneten.

Als „Folge und Ergänzung“ zur Arbeitswelt entstand die Gegenwelt nördlich am Hafen, der „Red light district“ mit Vergnügungsbetrieben, Tanzhallen, Wirtshäusern, Matrosenkneipen, Bordellen und Theatern. Die Reeperbahn trug zum Ruf St. Paulis als „Armenhaus“ und „Schandfleck“ zugleich bei. Das Laster und Vergnügen, das Exotische und Fremde, lockte Hamburger aus der Stadt sowie Seeleute und Hafentarbeiter nach St. Pauli. Die Reeperbahn bildete das bekannteste Vergnügungsviertel der Welt.<sup>22</sup> In spanischsprachigen Ländern wird für diese Hafenviertel und Schlumpfwinkel der Andersartigkeit der Name „Barrio Chino“ benutzt, der schon begrifflich Bezüge zur Internationalität – in diesem Fall nach China („Chinatown“) – herstellt.<sup>23</sup> Um 1900 fuh-

ren bereits ca. 5 000 fremde Seeleute auf deutschen Schiffen, vor allem als Heizer und Trimmer, da – so die biologistisch-rassistische Begründung – die „Kulis“ besonders anspruchslos und „hitzebeständig“ seien.<sup>24</sup> Auch ein „Chinesenviertel“ entstand in der Nähe des Hafens.

### **Besonderheiten der Hafenarbeiterwohnungsfrage in Hamburg**

Auch die Wohnungsfrage erhielt in Hamburg – wie in anderen Seehäfen – ihre besondere Ausprägung durch die lokale Ökonomie, vor allem durch den Hafen. Da Wohnungen im Hafen und Freihafen nicht zugelassen waren, mussten die im Hafen beschäftigten Arbeiter am Hafenrand „zusammenrücken“ oder sich in weiter vom Hafen entfernten Gebieten eine neue Bleibe suchen.<sup>25</sup> Durch Wartezeiten im Hafen sowie die Abhängigkeit von Kneipenwirten für die Arbeitsvermittlung erhöhten sich die Kosten für Essen und Trinken.<sup>26</sup>

1892 brach in Hamburg eine Choleraepidemie aus, bei der über 8 000 Menschen starben. Die Cholera lenkte vor allem den Blick auf die Lebensverhältnisse der (Hafen-)Arbeiterschaft. Die Cholera bewirkte und beschleunigte so soziale Reformen, die nicht nur im hygienischen, wohnungspolitischen und städtebaulichen Bereich lagen. Die Unzulänglichkeiten der Strukturen der Hamburgischen Verwaltung waren durch die Epidemie offengelegt worden, hatten Veränderungen ermöglicht und den politischen Wandel forciert. Aber weniger die empirischen Untersuchungen, sondern vielmehr der große Hafenarbeiterstreik in Hamburg 1896 bewirkte eine erneute Diskussion der Wohnungsfrage und folgende staatliche Initiativen.<sup>27</sup> Unzufriedenheit über stagnierende Löhne bei steigender Arbeitsintensität und höheren Lebenshaltungskosten sowie Unterdrückung der Bildung von Gewerkschaften durch Einschränkung der Koalitionsfreiheit waren die Gründe für den Arbeitskampf, dessen Ausbruch zunächst von Unternehmerseite „bösen“ englischen Agitatoren angelastet wurde.<sup>28</sup>

Ferdinand Toennies – einer der renommiertesten deutschen Soziologen – schrieb über den „Strike“ und den Zusammenhang zwischen Hafenarbeit und Wohnungsnot: „Die Wohnungsnot der arbeitenden Klasse, charakteristisch für die kapitalistische Produktionsweise schlechthin, erfährt in Hafenstädten leicht eine besondere Verschärfung. Die Bedeutung der Gelegenheit, aber auch die Kürze der Pausen zwischen überlangen Arbeitszeiten, so oft drängende Arbeit vorhanden, machen ein nahes Wohnen, in höherem Grade als sonst, zur Bedingung der Arbeit selbst, auch abgesehen von der Konkurrenz Arbeitssuchender. Um Arbeitsmarkt und Arbeitsstätte drängen sich daher die Scharen der Hafenarbeiter und derer, die es werden wollen, dicht zusammen. Die Folgen in Gestalt von Notpreisen kleiner Wohnungen, Ueberbevölkerung des verfügbaren Raumes, Einschränkungen im sittlich notwendigsten Komfort, machen sich in jeder Hafenstadt bemerkbar.“<sup>29</sup>

Robert Koch hatte erklärt, er vergesse, dass er sich in Europa befinde, wenn er die Hamburger Gängeviertelwohnungen sehen würde. Die Arbeit der „Sanierungskommission“ beförderte schließlich die Einleitung von Sanierungen in

drei Bereichen. Ab 1900 begann vor diesem Hintergrund in Hamburg die einzige bedeutende Flächensanierung in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg.

Aber in der Regel waren die nach der Sanierung errichteten neuen, gut ausgestatteten Kleinwohnungen für die unregelmäßig beschäftigten Hafenarbeiter zu teuer. Viele Bewohner hatten viele Jahre am Hafen gelebt und suchten nun vergeblich an der gewohnten hafennahen Wohnumgebung festzuhalten. Die Verdrängung der „kleinen Leute“ und „Problemgruppen“ aus dem Hafenviertel war ein durchaus erwünschter Nebeneffekt der Sanierung. Für die betroffenen Hafenarbeiter war diese „Modernisierung“ ihrer Wohn- und Lebensverhältnisse entweder mit höheren Mietbelastungen verbunden, oder sie bewirkte einen zwangsweisen Umzug in die mietpreisgünstigeren, aber vom Hafen abgelegeneren Wohnquartiere. Eine Verdrängungswelle – heute würde man sie als Gentrification bezeichnen – aus den mietpreisgünstigen Wohnungen am Hafen folgte umgehend.

### **Pfadabhängigkeiten des offenen Tidehafens**

1913 überholte Hamburg mit der Umschlagsmenge Rotterdam und Antwerpen und stieg nach London und New York zum drittgrößten Hafen der Welt auf. Im gleichen Jahr wurde Hamburg Millionenstadt, innerhalb von nur 20 Jahren hatte sich die Einwohnerzahl verdoppelt. Die folgenden Erweiterungen des Hamburger Hafens umfassten bald auch das Südufer der Elbe. Hamburgs Nachbarstädte Altona und Harburg betrieben eigenständige Hafen- und Stadtentwicklungspolitiken. Der Generalplan von 1908 richtete den Blick allerdings auch auf preußische Gebietsteile. Auf Kuhwerder, Steinwärder, später auf Neuhoof und Walterschoof entstanden dann nach dem Hamburgisch-Preußischen Köhlbrandvertrag neue Liegeplätze und Umschlagsmöglichkeiten auch für die Flussschifffahrt.

Hamburg schlug Mitte des 19. Jahrhunderts nach kontroversen Debatten eine andere Pfadentwicklung als englische Häfen – für den offenen Tidehafen – ein, die sich als zukunftsfähig erweisen sollte.<sup>30</sup> In Hamburg wurde der Hafen nicht zum Spielball privater Interessen, wie in anderen Seehafenstädten. „Was dem Hafen nützt, nützt auch Hamburg“ galt als Leitlinie für die Hafenerweiterungen. Der Hafenbetrieb verblieb in der Hand der Stadt. Land und Infrastrukturen wurden von der Stadt verpachtet und nur ausnahmsweise verkauft. Neue, moderne Hafenanlagen konnten ohne Rücksicht auf den Schiffsverkehr hemmende Schleusen erstellt werden.

Im Handbuch des Seehafenbaus war 1911 über Hamburg vermerkt: „Beispiel eines erstklassigen Binnensee-Handelshafens im Ebbe- und Flutgebiet mit offenen Hafenbecken, zum größten Teil künstlich gegraben mit besonders umfangreicher Berücksichtigung der Bedürfnisse des Umschlages von Seeschiff zu Flussschiff und einiger großer Schifffahrtsgesellschaften.“<sup>31</sup> Auch international galten die Hamburger Hafenanlagen als innovativ und vorbildlich. So wurde in einem Buch für ein nordamerikanisches Publikum betont: „this book was written with the conviction that the much-needed modernization of our ocean and Great Lakes terminals must be along the lines followed in Hamburg (...)“<sup>32</sup>



## Netzwerke und Internationalisierung

Nicht nur Güter wurden bewegt, gehandelt und ausgetauscht, auch Ideen und Konzepte wurden transferiert. Detaillierte Kenntnisse über Hafenplanungen und -betrieb im internationalen Vergleich wurden in den entsprechenden Fachzeitschriften, über Tagungen, Ausstellungen und Fachexkursionen ausgetauscht. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Expertennetzwerke, in denen international Erfahrungen diskutiert und jeweils lokale Lösungen optimiert wurden.

Einen systematischen Überblick über bedeutende Seehäfen weltweit gab A. Dorn in seinem zweibändigen Werk. Ging es in seinem Werk eher um eine Beschreibung der Häfen, suchen andere Autoren gezielt Umschlag und Hafenbetrieb zu verbessern und hier von „best practices“ zu lernen. Der Hamburger Hafen gilt bezüglich der Betriebsabläufe und Organisation international durchweg als vorbildlich. So schrieb der spätere hamburgische Wasserbaudirektor Bubendey 1885: „So sehenswert die großen Lagerräume der London Docks in kaufmännischer Beziehung sind, so wenig vermag die Art des Betriebes den Ingenieur, welcher die neueren Einrichtungen anderer Häfen kennt, zu befriedigen“.<sup>33</sup>

Unterschiedliche Arbeits- und Lebenswelten, Lebensstile und Kulturen bestehen in allen Seehäfen nebeneinander. Das enge Beieinander von Fremdem und Exotischem am Hafen zog viele Menschen an. Hafen und Uferzonen waren nicht von der Stadt getrennt, sondern öffentliche Räume und Schauplatz des Austausches. In Hafenstädten war man früher und offener gewohnt mit Fremdheit und Andersartigkeit umzugehen, während Phänomene des „Fremden“ für Menschen im Binnenland ungewohnt, „anormal“, exotisch und teilweise bedrohlich erschienen. Das wiederum implizierte für die „Fremden“ zunächst Probleme der Assimilation, der Diskriminierung und Kriminalisierung.

Die Hafengebiete bildeten somit Besonderheiten im Stadtgefüge: Zwischenräume und Austausch- und Übergangszonen zur bürgerlichen Normalität, Diasporen, Andersartigkeiten mit besonderen (Sub-)Kulturen und sozialen Netzwerken. „Mit der Globalisierung wird die Welt zusehends „kleiner“, und Entferntes wird stärker miteinander verknüpft. Zugleich wird sie „größer“, weil wir noch niemals weitere Horizonte überschauen konnten“.<sup>34</sup> Eine Internationalität auf „kleinstem Raum“ nahmen die Hafenviertel vorweg, zugleich beförderten die hier dominanten Milieus von Kaufleuten, Industriellen und Reedern immer internationale und schließlich globale Vernetzungen und Austauschbeziehungen. Die „Globalisierung der Meere“ ist wechselseitig mit den infrastrukturellen Voraussetzungen in Häfen verbunden. Seehäfen bilden wiederum zentrale Knotenpunkte im vielgliedrigen System zunehmend internationaler und globaler Arbeitsteilung.

Die historischen baulich-räumlichen Infrastrukturen, Kais, Hafenbecken und Speichergebäude wurden in den letzten Jahrzehnten überformt und nicht selten zur Unkenntlichkeit entstellt. Das authentische Hafenambiente weicht einer nostalgischen Inszenierung. Bilder und Szenen von Hamburg sind ohne Hafen kaum vorstellbar. Es gibt ein ganzes Genre von Belletristik über Hamburg als „Tor zur Welt“, über hafenstädtisches Milieu, die „Welthafenstadt“ und das

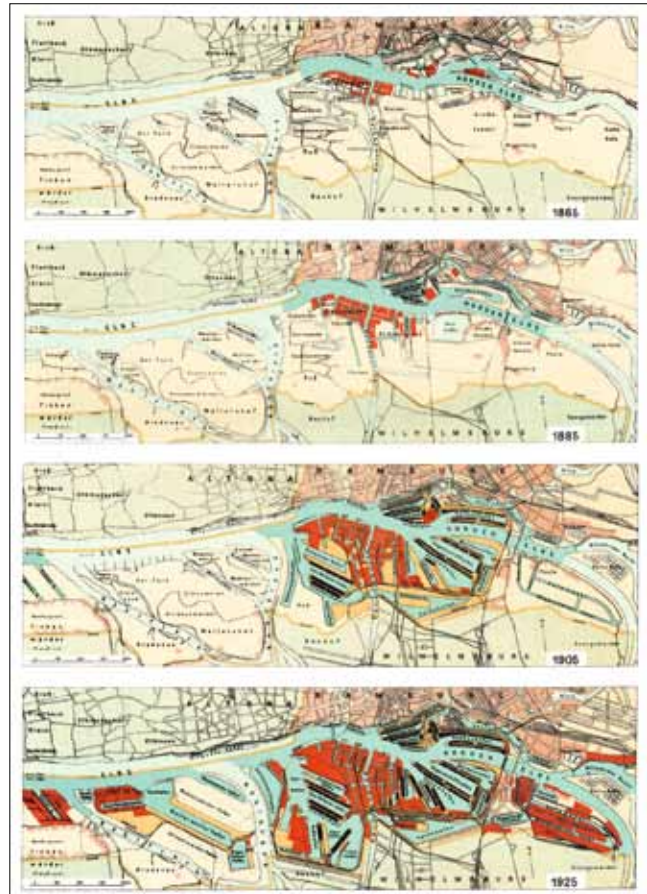


Abb. 6: Phasen des Hafenausbaus in Hamburg 1865–1925

besondere Ambiente, das die „Warenmarke Hamburg“ und das Image ausmachen. Siegfried Lenz hat es im „Der Mann im Strom“ unnachahmlich literarisch gezeichnet: „(Ihm...) sollte der Hafen gezeigt werden, er war der Stolz der großen Stadt, ihr Ruhm, ihre Schatzkammer von altersher; mit dem Hafen war verbunden, was Tradition hatte, was hier galt und bedeutend war, und der Hafen war sehenswert, ohne Zweifel (...) Alles war sorgsam berechnet in dieser Stadt – es hatte nie an fleißigen Rechnern gefehlt, an blonder Zuverlässigkeit“.<sup>35</sup>

### Abstract

#### Hamburg – Amphibious city in an (inter-)national context

Each seaport has its own characteristics and there are no two cities with a seaport in the world that are the same. Rather, each has its very specific features that give it its own individual look and history. It is the different geographical contexts, the technical potential, historical developments, hinterland infrastructure and the constellation of players involved that together shape and determine the specific stages of development and restructuring of a seaport. Typically, seaport cities are amphibious and display a close dovetailing of water and land based features.

Preserving buildings and infrastructures, some of which are listed, means opening up a unique potential to link and merge past, present and future thus creating a new unity with regard to architecture and construction features. Hamburg is a case in point. However, this endeavour means that some rather difficult choices have to be made if one wishes to, on the one hand side, be mindful of maritime heritage and its authenticity and, on the other, if current demands made by urban development and the real estate industry are to be taken into consideration.

This presentation takes Hamburg's city and port history as a starting point: How can the special development paths of Hamburg, its buildings and spatial particularities as well as the listed parts of the city be placed into an international context? What similarities and differences are there when comparing Hamburg to other seaport cities?

### Literaturverzeichnis

- ALTSTAEDT, K. Heinrich, Schauerlud, Schutenschupser und Kaitorten. Arbeiter im Hamburger Hafen, Erfurt 2011.
- AMENDA, Lars, Fremd-Wahr-Nehmung und Eigen-Sinn. Das „Chinesenviertel“ und chinesische Migration in Hamburg, 1910–1960, in: Angelika EDER (Hrsg.), „Wir sind auch noch da!“. Über das Leben von und mit Migranten in europäischen Großstädten, Hamburg 2003, S. 73–94.
- BADURA, Sven, Der alte Elbtunnel Hamburg, Berlin 2011.
- BESELIN, Oskar, Franz Andreas Meyer, Ein Baumeister der Großstadt Hamburg, Hamburg 1974.
- BORSCHIED, Peter, Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung, Frankfurt am Main 2004.
- BRAUN, Harry, Dorothee ENGEL, Vom Brook zur Speicherstadt, Erfurt 2010.
- BUBENDEY, Johann Friedrich, Die Häfen von London, in: Deutsche Bauzeitung No. 95, 1885, S. 570.
- CLAPP, Edwin J., The Port of Hamburg, New Haven, London, Oxford 1911.
- CHRISTIANSEN, Flemming, Chinatown Europe. Identity of the European Chinese towards the beginning of the twenty-first century, London 2003.
- DORN, Alexander, Die Seehäfen des Weltverkehrs, Bd. 1, Wien 1891.
- EBERSTADT, Hermann, Hamburgs Anschluß an das deutsche Zollgebiet, Hamburg 1981.
- EMMERICH, Walter, Der Freihafen, Hamburg 1960.
- EVANS, Richard, Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830–1910, Reinbek 1990.
- FISCHER, H. E., Sittengeschichte des Hafens, in: L. SCHILDROWITZ (Hrsg.), Sittengeschichte des Hafens und der Reise, Wien 1927.
- FITGER, E., Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt, Leipzig 1902.
- FLÜGEL, Heinrich, Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, Jena 1914.
- HEIMERDINGER, Timo, Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844–2003), Köln, Weimar, Wien 2005.
- GRÜTTNER, Michael, Arbeitswelt an der Wasserkante. Sozialgeschichte der Hamburger Hafenarbeiter 1886–1914, Göttingen 1984.
- KLUDAS, Arnold, Dieter MAASS, Susanne SABISCH, Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart, Hamburg 1988.
- LAFRENZ, Jürgen, Die Speicherstadt in Hamburg, in: Die alte Stadt 4/1994, S. 318–338.
- LEE, Robert, The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis, in: Urban History 25/2, 1998, S. 147–182.
- LENZ, Siegfried, Der Mann im Strom, Hamburg 2002.
- MAAK, Karin, Die Speicherstadt im Hamburger Hafen, Hamburg 1985.
- MAASS, Dieter, Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840–1910, Hamburg 1990.
- MEYER, F. Andreas, Hamburg und die Zollanschlußbauten, in: Stahl und Eisen, Oktober 1888, S. 650–661.
- OSTERHAMMEL, Jürgen, Niels P. PETERSSON, Geschichte der Globalisierung, Dimensionen, Prozesse, Epochen, München 2003.
- PUDNEY, John, London's Docks, London 1975.
- PUFFERT, Douglas, Pfadabhängigkeit in der Wirtschaftsgeschichte, in: C. HERMANN-PILLATH, M. LEHMANN-WAFFENSCHMIDT, (Hg.), Handbuch zur evolutorischen Ökonomik, Wien 2000.
- RABE, Johs. E., Von alten hamburgischen Speichern und ihren Leuten, Hamburg 1913.
- RATH, Jürgen, Arbeit im Hamburger Hafen. Eine historische Untersuchung, Hamburg 1998.
- REINCKE, Heinrich, Hamburg. Ein Abriß der Stadtgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart, Bremen 1926.
- RUDOLPH, Wolfgang, Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte, Erfurt 1979.
- SCHUBERT, Dirk, Seehafenstädte als Vorreiter der Globalisierung – Pfadabhängigkeiten der Hafen- und Stadtentwicklung in Hamburg und London, in: Ralf ROTH, (Hrsg.), Städte im europäischen Raum. Verkehr, Kommunikation und Urbanität im 19. und 20. Jahrhundert, S. 107–138, Stuttgart 2009.
- SCHULZE, F. W., Seehafenbau. Bd. 1, Allgemeine Anordnung der Seehäfen, Berlin 1911.
- STUBBE-DA LUZ, Helmut, Stadt und Hafen Hamburg in ausländischer Reiseliteratur vom 17. bis zum 19. Jahrhundert, in: Jürgen ELLERMEYER, Rainer POSTEL (Hrsg.), Stadt und Hafen. Hamburger Beiträge zur von Handel und Schifffahrt, Hamburg 1986.
- TEUTEBERG, Hans J., Die Entstehung des modernen Hamburger Hafens 1866–1896, in: Tradition 17/1972, S. 257–291.
- TOENNIES, Ferdinand, Die Enquete über die Zustände der Arbeit im Hamburger Hafen, in: Archiv für soziale Gesetzgebung und Statistik Bd. 12/1898, S. 303–348.
- WIBORG, Susanne, Albert Ballin – der „Souverän der Seefahrt“, Hamburg 2001.



**Abbildungsnachweis**

Abb. 1: Hamburg in frühen Photographien 1848–1888, Sammlung Bokelberg, Eingeleitet und kommentiert von Will Keller, im Verlag der Sammlung Bokelberg, Hamburg ohne Jahr

Abb. 2 bis Abb. 4: Bernhard Meyer-Marwitz, Hamburgs Weg zum Welthafen, Hamburg 1960, Verlag Okis Dr. Karl Josef Sattelmair

Abb. 5: Sven Bardua, Der alte Elbtunnel Hamburg, Berlin 2011, Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland Bd. 8

Abb. 6: L. Wendemuth, W. Böttcher, Der Hafen von Hamburg, Hamburg 1928 (Meissner & Christiansen)

\* Die Abbildungsrechte sind vom Autor geklärt worden und liegen in dessen Verantwortung.

<sup>1</sup> Technische Standards, organisatorische Bedingungen und räumliche Allokationen sind pfadabhängig, wenn sie dauernde Auswirkungen auf spätere Entscheidungen haben. Pfadabhängigkeit ist damit ein Ansatz zur Erklärung nicht nur vergangener, sondern auch gegenwärtiger Ereignisse. Vgl. PUFFERT, Pfadabhängigkeit, Wien 2000.

<sup>2</sup> OSTERHAMMEL/PETERSSON, Geschichte, S. 14.

<sup>3</sup> Für die Seeleute bildete der Landgang und der Besuch der Vergnügungsviertel der Hafenstädte eine Ausnahme-situation gegenüber dem Alltag auf dem Schiff und auf See, die eine verzerrende Darstellung beförderte und einen „dankbaren Stoff für pittoreske Ausmalungen und roman-tisierende Überformungen“ bot. Vgl. HEIMERDINGER, Der Seemann, 2005, S. 77.

<sup>4</sup> BORSCHIED, Das Tempo-Virus, S. 110: „Auch auf den Meeren setzt sich das ‚dromologische‘ Gesetz durch: Jede höhere Geschwindigkeit grenzt zunächst niedrigere Geschwindigkeiten aus, um sie schließlich zu verdrängen.“

<sup>5</sup> Alle Daten FLÜGEL, Die deutschen Welthäfen, S. 293.

<sup>6</sup> TEUTEBERG, Die Entstehung, 1972, S. 271.

<sup>7</sup> So der aus Glasgow kommende Besucher John Strang. Zit. nach: STUBBE-DA LUZ, Stadt und Hafen, 1986, S. 200.

<sup>8</sup> REINCKE, Hamburg, 1926, S. 258.

<sup>9</sup> Vgl. PUDNEY, 1975.

<sup>10</sup> KLUDAS, MAASS, SABISCH, Hafen Hamburg, 1988, S. 22, HANSEN, Im Auf und Ab der Gezeiten, 1989 und WENDEMUTH, BÖTTCHER, Der Hafen von Hamburg, 1928.

<sup>11</sup> FITGER, Seeschifffahrt, S. 51.

<sup>12</sup> Vgl. LAFRENZ, Die Speicherstadt, S. 318–338 und MAAK, Die Speicherstadt im Hamburger Hafen, 1985 und EMMERICH, Der Freihafen, 1960.

<sup>13</sup> EBERSTADT, Hamburgs Anschluß an das deutsche Zoll-gebiet, 1981, S. 33.

<sup>14</sup> RATH, Arbeit im Hamburger Hafen, 1988.

<sup>15</sup> Vgl. BESELIN, Franz Andreas Meyer.

<sup>16</sup> RABE, Speicher, S. 5. Die Speicherstadt wurde nach 2002 wieder aus dem Freihafengebiet herausgenommen und gehört seither zum Zollinland.

<sup>17</sup> Vgl. WIBORG, Albert Ballin, 2001.

<sup>18</sup> Zu einem komparativen Vergleich von Hafenstädten und Besonderheiten der Bevölkerungsstruktur vgl. LEE, The socio-economic and demographic characteristics of port cities, S. 150 ff.

<sup>19</sup> RATH, Arbeit, S. 185.

<sup>20</sup> ALTSTAEDT, Schauerlud, S. 7 ff.

<sup>21</sup> BARDURA, Elbtunnel, S. 27.

<sup>22</sup> FISCHER, Sittengeschichte des Hafens, 1927, S. 28.

<sup>23</sup> Derartige Chinatowns gab/gibt es in vielen Seehafenstädten Rotterdam (Katendrecht), Amsterdam, New York, Singapur, Bangkok, Havanna, Panama City und unter dem Namen „Barrio Chino“ in Havanna und Barcelona (El Raval). Vgl. CHRISTIANSEN, Chinatown Europe, 2003.

<sup>24</sup> AMENDA, Fremd-Wahrnehmung, S. 75. In den 1920er Jahren wurde die Niederlassung von chinesischen Seeleuten als „wachsende Plage“ wahrgenommen und im Rahmen der NS-Rassenpolitik war dann von „Verbrecherviertel“, „Spielhöhlen“ und „Opiumhöhlen“ die Rede. Vgl. AMENDA, Fremd-Wahrnehmung, S. 80 ff.

<sup>25</sup> TOENNIES, Die Enquete über die Zustände der Arbeit im Hamburger Hafen, 1896, S. 335.

<sup>26</sup> TOENNIES, a. a. O., S. 313 beschrieb diese „Umschau“ wie folgt: „Dass ‚ein zuweilen 2 Tage langes Warten (‚Ausguck‘) auf avisierte Schiffe der Arbeit selber vorausgehen, Tage, die also eigentlich zum ‚Dienste‘ gehören, aber nicht bezahlt werden.“

<sup>27</sup> EVANS, Tod in Hamburg, 1990, S. 643.

<sup>28</sup> GRÜTTNER, Arbeitswelt.

<sup>29</sup> TOENNIES, Hafendarbeiter und Seeleute in Hamburg, S. 179.

<sup>30</sup> SCHUBERT, Seehafenstädte, S. 108.

<sup>31</sup> SCHULZE, Seehafenbau, S. 86.

<sup>32</sup> CLAPP, The Port of Hamburg, S. vii.

<sup>33</sup> BUBENDEY, Die Häfen, S. 570.

<sup>34</sup> OSTERHAMMEL, PETERSSON, Geschichte, S. 8.

<sup>35</sup> LENZ, Der Mann, S. 18.