

# Hafenstädte in globaler Perspektive. Einleitung<sup>1</sup>

Lars Amenda/Malte Fuhrmann

## SUMMARY

### Lars Amenda/Malte Fuhrmann: Port Cities in Global Perspective: An Introduction

This volume examines the phenomena of mobility and migration in port cities at the height of the steamship era, ca. 1860-1930. The inherent contradiction that ports were the source of a city's (or a country's or an Empire's) esteem in the world on the one hand and that on the other, the ports' unwanted and uncontrollable processes prompted negative reactions, is the common thread of all articles. Our approach to the study of port cities focuses on the contact in ports between people of different origin. This contact situation has the potential to put into question one's concept of the city, the nation, the religious community, civilization, or even time. By consequence, it can threaten existing power structures and has the capacity to alter or reaffirm urban and national identities.

Hafenstädte haben eine lange Geschichte als Verdichtungsräume menschlicher Mobilität. Im Zeitalter der Dampfschiffahrt, von der Mitte des 19. bis ins frühe 20. Jahrhundert, erreichte die weltweite Zirkulation ein bis dahin unbekanntes Ausmaß und eine neue Qualität. War das Dampfschiff seit Mitte des 19. Jahrhunderts ein zentrales Instrument der Globalisierung, so fungierten Hafenstädte gewissermaßen als Relaisstationen dieses Prozesses.<sup>2</sup> Häfen waren Ausgangspunkte und „Einfallstore“ wirtschaftlicher

- 1 Einen herzlichen Dank an Martina Naydenova für ihren unermüdlichen Einsatz beim Korrekturlesen der Beiträge.
- 2 Die großen Unterschiede von Hafenstädten weltweit können hier nicht angemessen diskutiert werden. Hafenstädte können differenziert werden nach geographischer Lage, rechtlichem Status, Größe des Verkehrs, usw. Um die Wende zum 20. Jahrhunderts beschäftigte sich die Volkswirtschaft mit der Typologie von Hafenstäd-

und militärischer Erschließung der Welt. In Hafenstädten und insbesondere in deren Hafenvierteln manifestierten sich transnationale Kontakte und erzeugten auf diese Weise „Internationalität“ und Fremdheit. Hafenstädte lassen sich deshalb schwerlich allein in einem nationalen Rahmen untersuchen. In seiner umfangreichen Studie über die „Seehäfen des Weltverkehrs“ schrieb Alexander Dorn, sie bildeten „eine Art von Verein“, ein Netzwerk, um Globalisierung und „Weltverkehr“ zu gewährleisten.<sup>3</sup> Große europäische Reedereien reproduzierten in firmeneigenen Festschriften seit dem frühen 20. Jahrhundert gerne Weltkarten mit den von ihnen im Linienverkehr angelaufenen Hafenstädten. Je nach Ausrichtung der jeweiligen Reederei entstanden so Netze und Knotenpunkte, die globale Verflechtungen deutlich vor Augen führen.

In der neueren Debatte um eine transnationale Erweiterung der Geschichtsschreibung sind Hafenstädte bislang kaum in den Blick genommen worden.<sup>4</sup> Dies überrascht insofern, als sich in ihnen die lokale, nationale und globale Ebene vermischen und sie als urbane Räume charakterisiert werden können, in denen die Globalisierung vorzeitig einsetzte und nicht zuletzt deshalb teilweise scharfe Reaktionen hervorrief.<sup>5</sup> Allerdings waren – nicht anders als heute – die Art und das Ausmaß der Interaktionen mit Menschen, Gütern und Ideen über große Entfernungen lokal sehr unterschiedlich ausgeprägt. Das Spannungsfeld zwischen weltweiter Vernetzung und örtlicher Aneignung macht Hafenstädte des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts zum fruchtbaren Forschungsfeld. Sie ermöglichen – jenseits grober theoretischer Entwürfe zur Globalisierung, die von Erlösungs- bis zu Untergangsszenarien reichen – eine sozial- und kulturgeschichtliche Analyse der Begegnung mit fremden Menschen und Gütern.<sup>6</sup> An den Docks löschten Hafearbeiter die Rohstoffe und Produkte ferner Kontinente, sie wurden anschließend weiter in die Städte und das Land verteilt.

Hafenstädte können Ausgangsbasen für eine Reihe beziehungsgeschichtlicher Untersuchungen sein – zu wirtschaftshistorischen Studien über die Konkurrenz bestimmter Handelsbewegungen, zur Kultur- und Verbreitungsgeschichte von Konsum- und Alltagsgegenständen, Architektur- und Technikgeschichte. Der vorliegende Band konzentriert sich jedoch auf einen zentralen Punkt: den in den Häfen stattfindenden Kontakt

ten und klassifizierte sie etwa als Handels- oder Kriegshafen, See- oder Binnenhafen. Einen solchen Versuch unternimmt beispielsweise R. Hennig, *Die Hauptwege des Weltverkehrs*, Jena 1913, S. 4; siehe auch F. Ratzel, *Politische Geographie*, München/Leipzig 1897, S. 585-612. In diesem Heft beschränken wir uns auf international bedeutende Hafenstädte mit einem signifikanten Warenumsschlag und Fremdenverkehr.

- 3 A. Dorn, *Die Seehäfen des Weltverkehrs*, Bd. 1: Häfen Europas sowie der asiatischen und afrikanischen Küsten des Mittelmeerbeckens, Wien 1891, unpaginierter Vorwort. Ein knapper, konziser Überblick über die Geschichte der Globalisierung stammt von J. Osterhammel/N.P. Pettersson, *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*, München 2003.
- 4 S. Conrad/J. Osterhammel (Hrsg.), *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871–1914*, Göttingen 2004; S. Conrad, *Doppelte Marginalisierung. Plädoyer für eine transnationale Perspektive auf die deutsche Geschichte*, in: *Geschichte und Gesellschaft*, 28 (2002), S. 145-169.
- 5 D. Schubert, *Aus der Geschichte lernen? Hafen- und Uferzonen im Wandel*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte*, 2003, Heft 2, S. 34-42, hier S. 36.
- 6 W. Rudolph, *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte*, Oldenburg/München/Hamburg 1980; S. Hugill, *Sailortown*, London/New York 1967.

mit fremden Menschen, die das Verständnis von der Stadt, der Nation, der religiösen Gemeinschaft, der Zivilisation oder auch der Zeit und folglich auch bestehende Machtverhältnisse in Frage stellen und dadurch die jeweilige städtische und nationale Identität beeinflussen oder auch stärken konnten.

Roland Robertson hat daran erinnert, dass die Globalisierung das Bewusstsein für Heimat und Lokalität geschärft habe.<sup>7</sup> Für Hafenstädte trifft dies gerade auch wegen ihrer „Grenzlage“ zu und erklärt die bisweilen massiven Abwehrreaktionen auf Einwanderer, die ansonsten kaum mit dem liberalen Selbstbild maritimer Metropolen korrespondieren. Fremdheit konnte umso bedrohlicher wirken, je näher sie der eigenen Gesellschaft kam. Hafenstädte waren in dieser Hinsicht besonders exponiert, signifikante Hafenviertel waren gewissermaßen ein „Stück Ausland“ inmitten des eigenen Landes, das Gefahr aber auch Verlockung bedeuteten konnte.<sup>8</sup> Mobilität, Vermischung und Migration in den Hafenvierteln unterminierten regelmäßig symbolische und praktische Ordnungen (und forderten diese heraus). Der Kontakt mit dem Fremden in der eigenen Umgebung provozierte eine Positionierung auf mehreren Ebenen. Diese konnte diskursive Vereinnahmung, Ausgrenzung oder Unsichtbarmachung des Anderen, staatliche Kontrollversuche, eine Praxis der Akkomodation innerhalb der städtischen Öffentlichkeit, eine Fusion alter und neuer Elemente oder ein verhältnismäßig reibungsloses Über- und Nebeneinander nach sich ziehen.

Hafenstädte des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts existierten in einer Welt, die von ökonomisch, politisch und militärisch hegemonialen Imperien und Regionalmächten mit ähnlichen Ambitionen oder Ansprüchen dominiert wurde. Einige der Beiträge thematisieren die Durchsetzung, Brechung oder Umformung dieser Hegemonien im Alltag der Hafenstädte. Gleichzeitig legen wir allerdings darauf Wert, diese Orte nicht in eine starre, universalisierende Dichotomie Metropole – Peripherie zu pressen, noch auf die Formel ‚Nation oder Welt‘ zu beschränken, sondern ihre Vielschichtigkeit sichtbar zu machen. Die globalen Verbindungen wirkten auch zurück und manifestierten sich in bedeutenden Häfen, etwa in London und Liverpool, den Heimathäfen des britischen Empire.<sup>9</sup> Ferner konnten die Interaktionen, die an den Anlegestellen der Überseedampfer entstanden oder auf eine neue Grundlage gestellt wurden, unter Umständen aus vor- oder nichtimperialen Formen entspringen und sich weitgehend unabhängig von den selbststilisierten Metropolen entwickeln.

Der vorliegende Band untersucht das Phänomen Mobilität und Migration in Hafenstädten in transnationaler und globaler Perspektive; zeitlicher Fokus ist die Hochphase der Dampfschiffahrt von 1860 bis 1930. Im Folgenden steht eine Auswahl aktueller

7 R. Robertson, *Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit*, in: U. Beck (Hrsg.), *Perspektiven der Weltgesellschaft*, Frankfurt a. M. 1998, S. 192-220.

8 Zum Hafenbesuch siehe A. Corbin, *Meereslust. Das Abendland und die Entdeckung der Küste 1750–1840*, Berlin 1990, S. 239-252.

9 Die Rückwirkungen in Architektur und Alltag beschreibt J. Schneer, *London 1900. The Imperial Metropolis, New Haven/London 1999*; ein gelungenes Portrait einer hafentädtischen Gesellschaft stammt von T. Lane, *Liverpool. City of the Sea*, Liverpool 1997.

Forschung aus dem deutschsprachigen Raum, die sich auf die Hafenstadt als Untersuchungsort konzentriert und mit transnationalen Verflechtungen in Beziehung setzt. Die Idee zu diesem Themenschwerpunkt entstand bei der Nachwuchstagung der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU) in Konstanz 2005, bei der Lars Amenda, Malte Fuhrmann und Katja Schmidtpott ein gemeinsames Interesse für den urbanen Raum der Hafenstadt entdeckten, allerdings in drei verschiedenen Weltregionen. Unter deutschen Historikerinnen und Historikern findet eine lebhaftere Forschung zu Hafenstädten statt; diese wird jedoch in der Regel innerhalb der jeweiligen Regionalwissenschaften und nicht thematisch vergleichend diskutiert. Die folgenden zwei knappen Überblicksdarstellungen und fünf Fallbeispiele lassen die regional übergreifenden Ähnlichkeiten, aber auch die großen Unterschiede in den Auswirkungen der Globalisierungswelle des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts erkennen.

Den inhärenten Widerspruch, dass Häfen als Quelle der Weltläufigkeit und folglich auch des Ansehens einer Stadt, eines Landes oder eines Imperiums dienten und andererseits wegen ihrer unerwünschten und unkontrollierbaren Prozesse Abwehrreaktionen hervorriefen, thematisieren alle Autorinnen und Autoren. Malte Fuhrmann untersucht die „positiven“ Aspekte dieses Spannungsfeldes, nämlich die suggerierte Offenheit der Hafenstädte, die seinerzeit und verstärkt wieder in den letzten zwei Jahrzehnten unter dem Schlagwort Kosmopolitismus reklamiert wurde und wird. Er geht der Frage nach, ob hinter dem Begriff mehr als eine selbstherrliche Inszenierung steht und untersucht, ausgehend von Beispielen am Mittelmeer und am Indischen Ozean, die Bedingungen für die Rekonstruktion einer historisch gelebten maritimen Vielfalt im städtischen Raum. Lars Amenda widmet sich dem anderen Ende des Spannungsverhältnisses und legt dar, wie Hafenstädte als „Einfallstore“ für Migration gefürchtet werden konnten und sie wegen ihrer Offenheit kontrolliert und für einige Gruppen verschlossen werden sollten. Ethnizität präfigurierte die Wahrnehmung von Fremden, die mit hygienischen Vorstellungen verschmolz, wie seine Ausführungen zur staatlichen Kontrolle von Seeleuten und Migranten vor allem in nordamerikanischen und westeuropäischen Hafenstädten zeigen. Zweifelsohne waren die Dampfschiffahrt und ihre bevorzugten Anlegeplätze Elemente in der Durchsetzung einer imperialen Weltordnung. Doch auch dieser Prozess verlief weitaus widersprüchlicher, als gemeinhin angenommen wird. Harald Fischer-Tiné verfolgt die europäischen Seeleute, die in Kalkutta landeten. Einerseits waren sie für die Aufrechterhaltung der Seefahrtsverbindungen essentiell, andererseits fügte sich ihr unangepasstes unbürgerliches Auftreten nicht in die proklamierte zivilisatorische Dichotomie englisch – indisch, sodass die koloniale Gesellschaft und ihre Machtinstanzen zu erheblichen Anstrengungen genötigt wurden, um diesen Widerspruch zu glätten. Katja Schmidtpott untersucht am Beispiel chinesischer Migranten vor allem in der Hafenstadt Yokohama, wie die japanische Gesellschaft die Offenheit von Häfen verhandelte. Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Orientierung am westlichen Vorbild im Laufe des späten 19. Jahrhunderts setzten sich Stereotype gegenüber den chinesischen Einwanderern durch, die wegen ihrer Ballung im „Chinaviertel“ besonders sichtbar waren.

Unter den „Wir-Gruppen“, die sich im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert redefinierten, befanden sich sowohl die Nation als auch die Religion. Auch für diese Prozesse waren Hafenstädte von Bedeutung, sowohl als Orte des positiven Bezuges als auch der Abgrenzung. Wie menschlich vielfältig der Islam sich gestaltete, veranschaulicht die Hafenstadt Djidda, die durch Handel, insbesondere aber durch die zunehmende Zahl der Pilger anwuchs. Der Alltag musste zwischen Personen verschiedener Staatszugehörigkeit, regionaler Herkunft, Konfession, Hautfarbe und sozialem Status, ferner zwischen türkischen ‚Fremdherrschern‘ und Arabern, Sklaven oder ehemaligen Sklaven und Freien, sowie Alteingesessenen und Neuankömmlingen vermitteln. Ulrike Freitag konstatiert, dass die städtische Gesellschaft von Djidda mit dieser schwierigen Situation vergleichsweise gut fertig geworden sei. Anders stellt sich die Bedeutung des Hafens Buenos Aires für die argentinische Nation dar, welche Astrid Windhus analysiert hat. Der dortige Nationaldiskurs zelebrierte die weiße, europäische Immigration als lebensnotwendig für den kulturellen Fortschritt des Landes. Dass die Bevölkerung jedoch vielfältiger war und ein Teil von ihr durch diesen Diskurs aus der Wahrnehmung ausgeblendet wurde, entpuppt sich erst bei näherem Hinsehen auf die Zuwanderungsprozesse aus Übersee und die Bewohnerschaft der Hafenstadt. Roman Loimeiers Untersuchung von Sansibar und seinen maritimen Kontakten ergibt hingegen, dass nicht alle Hafenstädte und ihre Gesellschaften durch die sukzessiven Transformationen seit 1860 ihre Orientierungen gänzlich veränderten. Die neuen politischen, wirtschaftlichen und technischen Machtverhältnisse setzten sich nie uneingeschränkt durch, sondern überlagerten ältere Ordnungen und Wahrnehmungs- und Beziehungsmuster, was sich vor allem anhand der vielfältigen sansibarischen Zeitregime verdeutlichen lässt.

Die Spannbreite der dargestellten lokalen Umgangsweisen mit den transnationalen und interkontinentalen Kontakten soll veranschaulichen, wie unterschiedlich die mit der Dampfschiffahrt verbundene Phase der Globalisierung sich in Hafenstädten manifestieren konnte.