

# „Einfallstore“. Hafenstädte, Migration und Kontrolle 1890 – 1930

Lars Amenda

## SUMMARY

### Lars Amenda: „Gateways“: Port Cities, Migration, and Control, 1890–1930

Port cities were gateways of globalization and nodes of mobility, particularly in the late 19th century. Several million migrants crossed ports like Hamburg on their way into the New World, contributing substantially to the rise of several shipping companies. Due to fears of migration and hygienic conceptions, port city councils enacted a strict regime of control, keeping certain ethnic groups like Eastern Jews and Chinese migrants under intense scrutiny. The article sketches and compares some cases of maritime migration control in Western Europe, North America, and Australia. Shipping and port cities, connecting the world, could be targeted as a threat of potential invasion in the western hemisphere.

Hafenstädte werden geläufig als Tore, als *gateways* charakterisiert.<sup>1</sup> Die Metapher verdichtet die hafenstädtische Funktion als lokaler Umschlagplatz in einem globalen Netzwerk und Knotenpunkt menschlicher Mobilität. Das Bild setzte sich nicht zufällig seit Ende des 19. Jahrhunderts, in einer Phase der beschleunigten Globalisierung, als Synonym für Hafenstädte durch. So hat der bekannte deutsche Geograph Friedrich Ratzel (1844–1904) in seiner breit rezipierten „Politischen Geographie“ und in „Das Meer als Quelle der Völkergröße“ die Tor-Metapher verwendet und Häfen allgemein eine besondere geographische Funktion zuerkannt, da sie „eine der individualisiertesten Erscheinungen“

1 Vgl. etwa D. Maass, Des Reiches Tore zur Welt. Die großen Handelshäfen, in: V. Plagemann (Hrsg.), Übersee. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich, München 1988, S. 99-106; W. Vahlefeld, Hongkong. Chinas Tor zur Welt, Hamburg 1995; F. Broeze (Hrsg.), Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Century, London/New York 1997.

und geradezu „organähnlich“ seien.<sup>2</sup> Seit dem frühen 20. Jahrhundert warben Verwaltungen großer Seehafenstädte gerne mit dem Schlagwort für ihren jeweiligen Standort: Liverpool hieß etwa „Gateway of Empire“, Rotterdam nannte sich „Poort van Europa“ und Hamburg inszenierte sich gar als „Tor zur Welt“.<sup>3</sup> Dass die Globalisierung mehrere Richtungen hatte, verdeutlicht die zeitgenössische Rede (im Deutschen) von der Hafenstadt als *Ein-* und *Ausfall*stor. „Einfallstor“ hatte eine wirtschaftliche Dimension, stand aber auch für die Sorge vor dem Eindringen von Fremden in die westliche Welt. In diesem Artikel möchte ich – angesichts der geographischen „Weltoffenheit“ – staatliche Kontrolle von Mobilität und Migration am Beispiel einiger westeuropäischer und nordamerikanischer Hafenstädte untersuchen und vergleichen.<sup>4</sup> Konzentrieren werde ich mich neben der Migrationskontrolle auf die Überwachung seemännischer Mobilität, die Aufmerksamkeit auf sich zog, weil sie nicht selten fließend in eine längerfristige Einwanderung übergang.<sup>5</sup> Da öffentliche Debatten und Maßnahmen sich meist an spezifischen ethnisch definierten Migrantengruppen orientierten, wird im Folgenden vor allem auf Chinesen und osteuropäische Juden eingegangen werden;<sup>6</sup> insbesondere chinesische Migranten standen nach dem Ausschluss chinesischer Arbeiter in den USA („Chinese Exclusion Act“, 1882) im behördlichen Fokus und symbolisierten globale Migration und Einwanderung.<sup>7</sup> Chinesische Arbeitsmigranten waren – je nach Standpunkt – „billige“ Arbeitskraft („Kuli“) oder eine Bedrohung der nationalen Arbeit und riefen vielleicht gerade wegen der großen Bandbreite gesellschaftlicher Wahrnehmungen so massive Reaktionen hervor. Dass dies nicht auf die westliche Welt beschränkt war, zeigt der Aufsatz von Katja Schmidtpott über Chinesen in japanischen Hafenstädten in diesem Heft.

- 2 F. Ratzel, Politische Geographie, München/Leipzig 1897, Zitat S. 545; ders., Das Meer als Quelle der Völkergröße, München/Leipzig 1900, S. 2, 11, 32, 45; zu seiner Person siehe G. H. Müller, Friedrich Ratzel (1844–1904). Naturwissenschaftler, Geograph, Gelehrter. Neue Studien zu Leben und Werk und sein Konzept der „Allgemeinen Biogeographie“, Stuttgart 1996.
- 3 T. Lane, Liverpool. Gateway of Empire, London 1987; J. Schraver (Hrsg.), Rotterdam. Poort van Europa. De geschiedenis [Geschichte] van haven en handel in Rotterdam, Rotterdam/Antwerpen 1946; L. Amenda, „Welthafenstadt“ und „Tor zur Welt“. Selbstdarstellung und Wahrnehmung der Hafenstadt Hamburg im 20. Jahrhundert, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv, 29 (2007), ca. 20 S. (im Erscheinen).
- 4 Zum Kosmopolitismus in Hafenstädten siehe den Beitrag von Malte Fuhrmann in diesem Heft.
- 5 Siehe allgemein Klaus Friedland (Hrsg.), Maritime Aspects of Migration, Köln/Wien 1989.
- 6 Dieser Artikel beruht auf den Recherchen zu meinem derzeitigen Forschungsprojekt über Chinesenviertel in westeuropäischen Hafenstädten. Siehe dazu Metropolen, Migrationen, Imaginationen. Chinesenviertel in Westeuropa 1900–1950, in: Zeithistorische Forschungen, 4 (2007), ca. 20 S. (im Erscheinen); Chinesenviertel in westeuropäischen Hafenstädten. Eine transnationale Migrations- und Wahrnehmungsgeschichte, in: Forschungsstelle für Zeitgeschichte (Hrsg.), Zeitgeschichte in Hamburg 2006, Hamburg 2007, S. 98–101.
- 7 A. Gyory, Closing the Gate. Race, Politics, and the Chinese Exclusion Act, Chapel Hill/London 1998; E. Lee, At America's Gates. Chinese Immigration During the Exclusion Era, 1882–1943, Chapel Hill/London 2003; allgemein A.R. Zolberg, Global Movements, Global Walls: Responses to Migration, 1885–1925, in: G. Wang (Hrsg.), Global History and Migrations, Boulder 1997, S. 279–307; allgemein R. Daniels, Guarding the Golden Door. American Immigration Policy and Immigrants Since 1882, New York 2004.

## Schifffahrt, Häfen, Migration

Zwar war das Schiff von jeher ein wichtiges Fortbewegungsmittel, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts beschleunigte und verbilligte das Dampfschiff allerdings weltweite Migrationsbewegungen erheblich. Eine transatlantische Passage dauerte jetzt deutlich weniger als zwei Wochen anstatt drei bis vier auf einem Segelschiff. Die Beförderung von Migranten avancierte zum beträchtlichen Wirtschaftsfaktor und trug maßgeblich zum Erfolg einiger großer Reedereien und zu einem ausgeprägten Konzentrationsprozess in der Schifffahrt bei.<sup>8</sup> Die Hapag aus Hamburg und der Norddeutsche Lloyd aus Bremen profitierten etwa direkt von diesem Geschäftszweig und inszenierten sich als bedeutende *global players* – das Motto der Hapag unter ihrem erfolgreichen Generaldirektor Albert Ballin lautete „Mein Feld ist die Welt“. Beide Unternehmen animierten mittels eines ausgedehnten Agentennetzes in Osteuropa gezielt die Transmigration über die deutschen Häfen – mit häufig zweifelhaften Methoden und falschen Versprechen.<sup>9</sup> Die Zahlen waren beträchtlich: Während zwischen 1871 und 1914 annähernd 2,7 Millionen Menschen über Bremen eine Schiffspassage in die Neue Welt nahmen, waren es in der hanseatischen Schwesterstadt mit über 2,3 Millionen nur etwas weniger. Seit 1891 übertrafen die Zahlen nichtdeutscher, insbesondere osteuropäischer Auswanderer in Hamburg diejenigen Bremens – dies sollte sich auch direkt auf die staatliche Migrationskontrolle auswirken. Mittlerweile ist bekannt, dass gerade die Dampfschifffahrt für eine beträchtliche Remigration sorgte, teilweise sogar ein Pendeln zwischen Europa und Amerika ermöglichte.<sup>10</sup>

Die Bedeutung von Hafenstädten für transnationale Migration beschränkt sich selbstverständlich nicht auf die europäische und amerikanische Geschichte. In China entwickelte sich Hongkong, seit 1842 britische Kronkolonie, zu einem bedeutenden Handels- und Auswanderungshafen im 19. Jahrhundert, den im Jahr 1898 über 130.000 britische und noch einmal halb so viele ausländische Schiffe anliefen.<sup>11</sup> Von 1868 bis 1939 reisten und wanderten über sechs Millionen Chinesen über Hongkong aus, vor allem nach Amerika und Australien – viele von ihnen kehrten zurück, weshalb in der Zahl zahlreiche Mehrfachzählungen berücksichtigt sein dürften.<sup>12</sup> Viele weitere Hafenstädte aus anderen Re-

8 Für die deutsche Schifffahrt in globaler Perspektive siehe H. Rübner, Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus, Bremen 2005.

9 B. Ottmüller-Wetzel, Auswanderung über Hamburg: Die H.A.P.A.G. und die Auswanderung nach Nordamerika 1870–1914, Diss. phil., Berlin/Hamburg 1986, bes. S. 27.

10 M. Wyman, Round-Trip to America. The Immigrants Return to Europe, 1880–1930, Ithaca/London 1993.

11 G. B. Endacott, A History of Hong Kong, Revised Edition, Hong Kong/London/New York 1973, 255.

12 R. Skeldon (Hrsg.), Emigration from Hong Kong. Tendencies and Impacts, Hongkong 1995; ders., Hong Kong in an International Migration System, in: ders. (Hrsg.), Reluctant Exiles? Migration from Hong Kong and the New Overseas Chinese, Armonk, N.Y./London 1994, S. 21–51. Die Geschichte Hongkongs veranschaulicht auch den engen Zusammenhang von kolonialer Herrschaft und maritimer Mobilität, aufgrund dessen es wiederholt zu erheblichen Spannungen kam. 1922 führten beispielsweise Zehntausende chinesischer Seeleute einen Streik durch, der die britische Kolonialverwaltung unvorbereitet traf und der für die weitere chinesische Geschichte und den Aufstieg der chinesischen Arbeiterbewegung kaum überschätzt werden kann. Vgl. Tsai J., Hong Kong

gionen der Welt ließen sich in diesem Zusammenhang anführen, für Südamerika siehe den Artikel von Astrid Windus über Buenos Aires in diesem Band.

## Hafen und Kontrolle

Eine spezifische Migrationskontrolle entstand im Zuge der Bildung von Nationalstaaten und war dementsprechend an den jeweiligen nationalen Grenzen ausgerichtet.<sup>13</sup> In diesem System fungierten Seehafenstädte aufgrund des internationalen Schiffsverkehrs ebenfalls als Grenzorte und mussten dementsprechend polizeilich überwacht werden. Zum globalen Symbol für Migration (und ihre Kontrolle) avancierte die US-amerikanische Durchgangsstation auf Ellis Island, direkt neben der Freiheitsstatue und unweit der Skyline Manhattans gelegen.<sup>14</sup> Von 1892 bis 1954 durchliefen über zwölf Millionen Menschen, die direkt von ihrem Dampfschiff dorthin gebracht wurden, die medizinischen Untersuchungen, die über Einlass oder Zurückweisung entschieden. Analog dazu existierte eine Kontrollstation auf Angel Island vor San Francisco für Migranten aus dem pazifischen Raum, in der vor allem Chinesen einer gründlichen, häufig mehrwöchigen Kontrolle unterworfen wurden.<sup>15</sup>

So sehr die Migrationskontrolle auch national organisiert und motiviert war, durchliefen Migranten während ihrer Reise doch ein mehrstufiges System. Für die europäische Migration in die USA war es etwa verbreitet, bereits in Osteuropa das Ticket für die Schiffs-passage zu erwerben, per Bahn zu einem westeuropäischen Hafen zu fahren, wobei es seit den 1890er Jahren verschiedene Kontrollstationen, beispielsweise Ruhleben bei Berlin gab. In den Hafenstädten wie in Hamburg erfolgte dann die separate Unterbringung in „Auswandererbaracken“, die wie die Station in Ellis Island seit 1892 existierten, und die Transmigranten abseits der Stadt konzentrieren sollte, während sie zuvor meist in innenstädtischen Herbergen untergekommen waren.<sup>16</sup> 1900/01 errichtete die Hapag dann in Absprache mit dem Hamburger Senat eine neue Unterkunft, welche den positiv klingenden Namen „Auswandererhallen“ erhielt und bei einer Größe von rund 25.000 m<sup>2</sup> rund 2.000 Personen gleichzeitig beherbergen konnte. Die Hapag verklärte in der Außen-darstellung die moderne Anlage, in der es neben Elektrizität, fließendem Wasser auch

in Chinese History. Community and Social Unrest in the British Colony 1842–1913, New York 1993; Siehe hierzu ausführlich Chan W. K., *The Making of Hong Kong Society. Three Studies of Class Formation in Early Hong Kong*, Oxford 1991.

- 13 Vgl. allgemein R. Cohen, *Migration and Its Enemies. Global Capital, Migrant Labour and the Nation-State*, Aldershot u. a. 2006; A. Fahrmeir/O. Faron/P. Weil (Hrsg.), *Migration Control in the North Atlantic World. The Evolution of State Practices in Europe and the United States from the French Revolution to the Inter-War Period*, New York/Oxford 2003.
- 14 T.M. Pitkin, *Keepers of the Gate. A History of Ellis Island*, New York 1975; einen Vergleich zu heute zieht N. Foner, *From Ellis Island to JFK. New York's Two Great Waves of Immigration*, New Haven/London 2000.
- 15 H. M. Lai u. a. (Hrsg.), *Island. Poetry and History of Chinese Immigration in Angel Island, 1910–1940*, Seattle 1980.
- 16 K. Wüstenbecker, *Hamburg and the Transit of East European Emigrants*, in: Fahrmeir/Faron/Weil, *Migration Control in the North Atlantic World* (Anm. 13), S. 223-236.

ein Gotteshaus mit einem jüdischen Betsaal und koscheres Essen für orthodoxe Juden gab.<sup>17</sup> Trotz aller humanistisch getünchten Werbekampagnen war es aber offensichtlich, dass die Migranten während ihrer kurzen Durchreise möglichst vollständig von der städtischen Gesellschaft isoliert werden und die Kontrollen schnell durchlaufen sollten. Von Hamburg ging es dann mit einem Dampfschiff in die Neue Welt, wo die Migranten dann auf Ellis Island die Kontrollen durchliefen.

Die Überwachung maritimer Mobilität und Migration war vielgestaltig und wurde von verschiedenen lokalen und nationalen Behörden durchgeführt, in Hamburg existierte seit Mitte des 19. Jahrhunderts sogar ein eigenes Auswanderungsamt. Im Laufe des 19. Jahrhunderts gründeten sich in großen westlichen Hafenstädten spezielle Hafenzwischenpolizeien, die mit eigenen Polizeibooten Schmuggelgeschäfte aufdecken, aber gerade auch fremde Seeleute und Passagiere überwachen und generell illegale Einwanderung verhindern sollten.<sup>18</sup> Die Rotterdamer Hafenzwischenpolizei (*rivierpolitie*) verfügte Ende der 1920er Jahre zu diesem Zweck beispielsweise über zwei Dampf-, drei Motor- und ein Ambulanzschiff.<sup>19</sup> Die Hamburger Hafenzwischenpolizei bestand bereits kurz vor dem Ersten Weltkrieg aus elf Hafenzwischenpolizeiwachen mit insgesamt 265 Beamten, die allerdings für ein recht großes Hafengebiet und dessen zollfreien Bereich („Freihafen“) zuständig waren.<sup>20</sup> Die staatliche Kontrolle richtete sich keineswegs gegen eine einheitliche Gruppe von Ausländern, sondern unterschied klar nach ethnischer Gruppe, nach ‚Rasse‘: In einem Entwurf für eine neue Hafengesetzgebung in Hamburg hieß es 1930 dazu:

*In der Liste sind die zur Schiffsbesatzung gehörenden sowie die sonst an Bord befindlichen nichtdeutschen Personen ohne Paß und deutschen Sichtvermerk (Einschleicher, Deportierte, Überarbeiter, Mittellose) getrennt unter besonderer Hervorhebung der Farbigen aufzuführen.*<sup>21</sup>

Die behördliche Furcht vor einem Eindringen von Fremden entsprang dabei durchaus tatsächlichen Begebenheiten und basierte nicht zuletzt auf der Unübersichtlichkeit der Hafenviertel. Die besondere Aufmerksamkeit gegenüber „Farbigen“ beruhte dabei auf einem Aspekt der Globalisierung: Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts beschäftigten europäische Reedereien wie die Blue Funnel Line aus Liverpool oder der Norddeutsche Lloyd zunehmend „farbige Seeleute“ als Heizer auf ihren Dampfschiffen, um ihre Lohnkosten zu senken und außerhalb Europas Arbeitskräfte rekrutieren zu können.<sup>22</sup>

17 Sthamer, Die Auswanderer-Hallen in Hamburg, Hamburg 1900.

18 Zu Philadelphia siehe H. O. Sprogle, *The Philadelphia Police. Past and Present*, Philadelphia 1887, S. 123; zur Hamburger Hafenzwischenpolizei siehe G. Roscher, *Großstadt-polizei. Ein praktisches Handbuch der deutschen Polizei*, Hamburg 1912, S. 395–403; für Rotterdam: H.A. van Ysselsteyn, *De Haven van Rotterdam*, Rotterdam 1908, S. 9.

19 J. J. Dietz, *Politie-arbeid in een grote stad [Rotterdam]*, Amsterdam 1931, S. 173.

20 Roscher, *Großstadt-polizei* (Anm. 18), S. 395–403.

21 StA Hamburg, 352-3, II F 8, Bl. 100–114, hier Bl. 102, Entwurf einer Hafenzwischenpolizeiordnung für den Hafen Hamburg, undatiert.

22 L. Tabili, „We Ask for British Justice“. *Workers and Racial Difference in Late Imperial Britain*, Ithaca/London 1994; H. J. Wubben, „Chineez en ander Aziatisch ongedierte“. *Lotgevallen van Chinese immigranten in Nederland, 1911–1940* [Chinesen und anderes asiatisches Ungeziefer]. *Schicksal der chinesischen Einwanderer in den*

Zehntausende vor allem indische Seeleute aus Kalkutta fuhren bald in der britischen Handelsschiffahrt, aber auch Tausende auf deutschen Schiffen – um 1900 ungefähr 5000, davon rund 3000 Chinesen aus der Umgebung von Kanton (Guangzhou) in der südlichen Provinz Guangdong. Zwischen dem Pool von schätzungsweise 120.000 chinesischen Seeleuten in Hongkong zu Beginn des 20. Jahrhunderts und chinesischen Migranten in Australien, den USA und Europa etablierten sich enge Verbindungen, da alle aus derselben Region stammten und nicht selten familiäre Verbindungen hatten.

In den großen westeuropäischen Hafenstädten wie Antwerpen, Rotterdam, London, Hamburg entstanden Hafenregimes, mit dem dezidierten Ziel, die koloniale Ordnung aufrechtzuerhalten.<sup>23</sup> Es entstanden aber trotz der Überwachung auch maritim geprägte kleine Chinesenviertel und Siedlungen westafrikanischer Seeleute, etwa in Liverpool.<sup>24</sup> Chinesische Kommunisten politisierten im Auftrag der Komintern chinesische Seeleute in einem Netz aus Internationalen Seemannsclubs, von der Internationale der Seeleute und Hafenarbeiter (ISH) betrieben, wie beispielsweise Liao Chengzhi in Antwerpen, Rotterdam und Hamburg zwischen 1928 und 1932.<sup>25</sup>

Zwischen Seeleuten und Migranten gab es generell noch weitere Beziehungspunkte, nicht nur weil die Erstere gelegentlich zu Letzteren wurden.<sup>26</sup> Europäische und „farbige“ Seeleute heizten nicht nur die Globalisierung an, sie befeuerten ebenfalls die Kessel der Auswanderungsschiffe. Dampfschiffe waren aber auch Orte, in denen Schmuggelware und Menschen problemlos versteckt werden konnten – Drogen meist zwischen den gebunkerten Kohlen, Menschen in schwer zugänglichen Ecken usw. Weil die Heuer in der Regel niedrig war, sahen es viele Seeleute nur als gerechtfertigt an, für kleine Nebenverdienste zu sorgen. Eine Möglichkeit war die Unterbringung und Versorgung illegaler Migranten, die im Fall von Chinesen bevorzugt in die USA und nach Australien gelangen wollten. Über den maritimen Aspekt „illegaler“ Migration ist bislang wenig bekannt, schließlich gibt es aufgrund des klandestinen Charakters darüber keine verlässlichen Angaben; aufgrund einer Vielzahl von Einzelfällen wissen wir aber, dass undokumentierte Einwanderung recht verbreitet war.<sup>27</sup>

Wie in den USA wurde auch in Australien die chinesische Einwanderung Ende des 19. Jahrhunderts das Thema scharfer Polemiken, weshalb 1901 der „Immigration Restriction

Niederlanden], Zutphen 1986; S. Küttner, *Farbige Seeleute im Kaiserreich. Asiaten und Afrikaner im Dienst der deutschen Handelsmarine*, Erfurt 2000.

23 Für Kalkutta siehe dazu den Beitrag von Harald Fischer-Tiné in dieser Ausgabe.

24 D. Frost, *Racism, Work and Unemployment: West African Seamen in Liverpool 1880s–1960s*, in: dies. (Hrsg.), *Ethnic Labour and British Imperial Trade: A History of Ethnic Seafarers in the UK*, London 1995, S. 22–33.

25 Siehe dazu K. W. Radtke, *China's Relations With Japan, 1945–1983: The Role of Liao Chengzhi*, Manchester/New York 1990, S. 40–42.

26 Aus europäischer Perspektive siehe dazu L.R. Fischer, *The Sea As Highway: Maritime Service As a Means of International Migration, 1863–1913*, in: K. Friedland (Hrsg.), *Maritime Aspects of Migration*, Köln/Wien 1989, S. 293–307.

27 Vgl. Wubben, „Chineez en ander Aziatisch ongedierte“ (Anm. 22), S. 119–122; A. T. Yarwood, *Asian Migration to Australia. The Background to Exclusion 1896–1923*, Reprint, Westport 1984, S. 52–62; siehe dazu auch die umfangreiche Akte in Gemeentearchief (GA) Rotterdam, 454.06, SB296; für London finden sich zahlreiche Dokumente in National Archives, Kew, HO 45, 11843, Vol. 1.

Act“ diese verhindern sollte.<sup>28</sup> Seit März 1904 durchsuchten australische Polizisten aus China einlaufende Dampfschiffe überaus gründlich auf chinesische Migranten. Hohe Strafen von 100 Pfund für jeden illegal eingewanderten Chinesen übten einen erheblichen Druck auf Reedereien aus, weshalb einige von ihnen gänzlich auf chinesische Besatzungen bei Australienfahrten verzichteten. Um die strengen Kontrollen in Australien zu umgehen, schickten Mittelsmänner chinesische Migranten in Hongkong oder Singapur an Bord von Schiffen mit chinesischer Besatzung nach Westeuropa (vor allem Rotterdam), wo sie dann auf ein nach Australien fahrendes Dampfschiff umgesetzt wurden, das im fünften Kontinent weniger verdächtig erschien.<sup>29</sup> Die Bedingungen dieses „Geschäfts“ waren angesichts der wochenlangen Fahrt katastrophal, und immer wieder wurden Gruppen völlig entkräfteter chinesischer Migranten entdeckt – wie beispielsweise die 50 Personen auf dem niederländischen Schiff „Almkerk“ am 20. Oktober 1927 im Hafen von Freemantle.

Im Fall der USA blieb chinesischen Arbeitsmigranten wegen der amerikanischen Abschottungspolitik nur der illegale Eintritt. Chinesische Migranten nahmen deshalb meist „paper identities“ an, mit denen sie die Identität von bereits im Land befindlichen Verwandten annahmen (die sich dies gerne vergüten ließen) und angesichts der umfangreichen Befragung durch Beamte des „Immigration Service“ zahlreiche Details ihrer angeblichen Familie auswendig lernen mussten. Obwohl die absoluten Zahlen von chinesischen Deserteuren und „blinden Passagieren“ (*stowaways*) vergleichsweise gering blieben, entwickelte sich ihretwegen eine eigene maritime Migrationskontrolle. In den großen Häfen wie New York City, Philadelphia und Baltimore gab es spezielle Migrationskontrolleure („regular Chinese watchmen“) für die Überwachung chinesischer Seeleute.<sup>30</sup> Informationen über das Ein- und Auslaufen von Schiffen mit chinesischen Mannschaften wurden im Vorfeld ausgetauscht, wofür behördliche Formulare existierten, auf denen, falls auf dem jeweiligen Schiff vorhanden, unter eigenen Rubriken „Stowaways“ und „Chinamen“ einzutragen waren. Kurzum: Chinesische Seeleute galten als potentielle Migranten, US-amerikanischen Hafenstädte angesichts des Ausschlusses chinesischer Arbeitsmigranten als potentielle Schlupflöcher. Immer wieder erschienen Presseberichte über die maritime Seite der illegalen chinesischen Einwanderung, nach denen es der Plan vieler Chinesen sei, auf einem Dampfschiff anzuheuern, nur um heimlich ins Land kommen zu können.<sup>31</sup> In der Tat war dies kein völlig marginales Phänomen, für das im Deutschen der Fachbegriff „Überarbeiter“ existierte und Menschen bezeichnete, die – sich möglicherweise zwar auch überarbeiteten, aber vor allem – von

28 A.T. Yarwood, *Asian Migration to Australia. The Background to Exclusion 1896–1923*, Reprint, Westport 1984; C.A. Price, *The Great White Walls Are Built. Restrictive Immigration to North America and Austrasia 1836–1988*, Canberra 1974.

29 Wubben, „Chineezzen en ander Aziatisch ongedierte“ (Anm. 22), 119.

30 D. Jin, *The Soujourners' Story: Philadelphia's Chinese Immigrants, 1900–1925*, Philadelphia 1997, S. 109.

31 Siehe etwa *Chinamen Escaped; Skipper in Trouble. Almond Eyed Sailors Sneaked Ashore While Ships Docked in Brooklyn*, in: *Brooklyn Eagle*, 17.7.1905 (National Archives, Washington DC, RG 85, Scrapbooks, 1902-05, Vol. 5).

einem Punkt A nach B kommen wollten, ohne etwas für das Ticket bezahlen zu wollen.<sup>32</sup> Jedenfalls kam es regelmäßig vor, dass chinesische Seeleute in US-amerikanischen Häfen an der Ostküste desertierten und anschließend in einer der verschiedenen Chinatowns untertauchten.<sup>33</sup> Nachdem beispielsweise das Dampfschiff „Andrea Rickmers“ der Rickmers-Reederei aus Bremerhaven am 7. August 1908 im Hafen von Philadelphia mit 28 chinesischen Besatzungsmitgliedern eingelaufen war, entwich der chinesische Koch Wong Ming anschließend bei einem Landgang, was zu äußerst umfangreichen Ermittlungen der amerikanischen „Chinese Inspectors“ gegenüber dem Kapitän Carl Bär führte, um nur einen Einzelfall zu erwähnen.<sup>34</sup>

## Hafen und Hygiene

Nicht nur die Anwesenheit von Fremden bestimmte die staatliche Kontrolle in Hafenstädten. Die Hafenviertel waren auch Orte der Exzesse, Prostitution und Kriminalität und fungierten deshalb seit dem frühen 20. Jahrhundert als beliebter Schauplatz massenkultureller Inszenierungen.<sup>35</sup> Hier erschien die Hafenstadt meist als exotischer Fremdkörper, als Insel im Meer gesellschaftlicher Normen. Hafenstädtische Klischees färbten auch auf die polizeiliche Überwachung ab, die kaum ohne damalige hygienische Vorstellungen verstanden werden kann. Sie waren zentral für das Gefühl der Verwundbarkeit und ebenso wichtig für die Gleichsetzung von Migration mit Gefahr. Viele assoziierten migrantische Mobilität mit der Wanderung von Erregern und verknüpften beides kausal miteinander, was Alan M. Kraut für die USA eindrucksvoll herausgearbeitet hat.<sup>36</sup> In Europa und Amerika galten gerade osteuropäische Juden und Chinesen – beide ethnisch ortbar und Verkörperung globaler Migration – als schmutzig und deshalb als sanitäre Gefahr.<sup>37</sup>

Eine spezifische maritime Hygienepolitik entstand zuerst in England, wo sich bereits 1821 die Seamen's Hospital Society gründete, 1890 mit dem Albert Dock Seamen's Hos-

32 In Deutschland beschäftigten sich Anfang der 1930er Jahre die Reichsbehörden aufgrund der maritimen Einwanderung chinesischer Kleinhändler intensiv mit diesem Phänomen, vgl. StA Hamburg, 331-1 I, 846, Bd. 1, Bl. 36, Schreiben des Auswärtigen Amtes (Michelsen) an das Reichsministerium des Innern und an alle Regierungen der Grenzländer (Abschrift), 7.5.1929; StA Hamburg, 132-1 II, 1275, Vertrauliches Schreiben des Auswärtigen Amtes an Hapag, Rickmers-Linie und Norddeutschen Lloyd (Abschrift), 20.11.1931.

33 Siehe dazu die vielen überlieferten Fälle in: National Archives, Mid Atlantic Region, Philadelphia, RG 85, Case Files of Chinese Immigrants, 1900–1923.

34 National Archives, Mid Atlantic Region, Philadelphia, RG 85, Case Files of Chinese Immigrants, 1900–1923, 865-C. Für einen Fall in Philadelphia siehe Chinese Desert Ships. Fine of \$500 Imposed on Captain of Steamer Dalblair, in: Philadelphia Record, 15.11.1916.

35 CineGraph – Hamburgisches Centrum für Filmforschung (Hrsg.), Leinen los! Maritimes Kino in Deutschland und in Europa 1912–1957. Vom „Stapellauf des Imperator“ bis zum Untergang der „Pamir“, Hamburg 2006; Timo Heimerding, Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844–2003), Köln/Weimar/Wien 2005.

36 A. M. Kraut, *Silent Travelers: Germs, Genes, and the „Immigrant Menace“*, New York 1994.

37 Ebenda; S. L. Gilman, *Rasse, Sexualität und Seuche. Stereotype aus der Innenwelt der westlichen Kultur*, Reinbek 1992.

pital ein eigenes Hafenkrankehaus eröffnet wurde und mit der London School of Tropical Medicine seit 1899 diese Bestrebungen weiter institutionalisiert wurden.<sup>38</sup> Zwar strebte die Gesundheitspolitik (neben kolonialer Anwendbarkeit) auch nach sozialen Verbesserungen – sie stigmatisierte Migranten gleichzeitig aber und insinuierte deren Bedrohlichkeit. Epidemien wie die Cholera, deren Erreger über das Trinkwasser verbreitet werden, brachen im 19. Jahrhundert wiederholt auch in europäischen Hafestädten aus und bestärkten das Gefühl von Verwundbarkeit. Ein recht bekanntes Beispiel dafür ist die Choleraepidemie in Hamburg Mitte 1892, der annähernd 9.000 Menschen zum Opfer fielen und die Auswanderung und Schifffahrt schlagartig zum Erliegen brachte.<sup>39</sup> Wie Richard Evans eindrucksvoll aufgezeigt hat, war die hamburgische Feierabendbürokratie der städtischen Katastrophe in keiner Weise gewachsen; während in Wirklichkeit fehlende Filteranlagen verantwortlich waren und vermutlich ein Seemann aus Le Havre den Virus einschleppte, suchte der Senat nach Schuldigen und fand diese in (jüdischen) Transmigranten aus Osteuropa und bestärkte damit die anwachsende antisemitische Bewegung in der Stadt. Die Cholera führte zu einem ausgeprägten hygienischen Diskurs und einem professionalisierten Medizinwesen und verschärfte die polizeiliche Überwachung von Seeleuten, Passagieren und Migranten. 1893 entstand die neue Institution des Hafenarztes, 1900 das Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten und 1900/01 das Hafenkrankehaus, welches bezeichnenderweise direkt der Polizeibehörde unterstellt war.<sup>40</sup> Bernhard Nocht (1857–1945), erster Hafenarzt und späterer Direktor des Tropeninstituts, erinnerte regelmäßig an die besondere Gefährdung und Aufgabe Hamburgs und brachte diese in einem kurzen Beitrag folgendermaßen auf den Punkt: „Es gilt, die Stadt und das ganze deutsche Vaterland vor dem Einbruch fremder Volksseuchen auf dem Seewege zu schützen.“<sup>41</sup>

In westlichen Hafestädten existierten jedoch auch auffallende Unterschiede. In Rotterdam blieben die Behörden bis in die 1920er Jahre hinein gegenüber einer hygienischen Gefährdung der Hafestadt indifferent. Dabei hätten sie eigentlich Grund gehabt, gegen die unhaltbaren Zustände im international anmutenden Hafenviertel Katendrecht vorzugehen, da hier im Chinesenviertel (*Chineezenvijk*) die Unterkünfte (*boarding houses*) aufgrund hoher Arbeitslosigkeit gerade Ende des Jahrzehnts äußerst beengt waren.<sup>42</sup> Die besondere geographische Lage Katendrechts, das isoliert und von der Innenstadt weit abgelegen nahe der Hafenbecken lag, hat den Stadtsoziologen Han Meyer dazu verleitet, eine gezielte behördliche Konzentration von unliebsamen Migranten und Randgruppen

38 L. Wilkinson/A. Hardy, *Prevention and Cure. The London School of Hygiene & Tropical Medicine. A 20th Century Quest for Global Public Health*, London u. a. 2001.

39 R. J. Evans, *Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830–1910*, Reinbek 1990; T. Deneke, *Die Hamburger Choleraepidemie 1892*, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 40 (1949), S. 124–158.

40 *Die Polizeibehörde Hamburg, Das Hafenkrankehaus in Hamburg*, Hamburg 1904, S. 3.

41 B. Nocht, *Hamburg und die Hygiene*, in: *Journalisten- und Schriftstellerverein für Hamburg, Altona und Umgebung* (Hrsg.), *Unser Hamburg*, o. O. (Hamburg) 1911, S. 52–53, hier S. 52.

42 T. K. van Lohuizen, *De Chineezen op Katendrecht en de Rotterdamsche logementenverordening* [Unterkunftsverordnung], in: *Tijdschrift voor Stedebouw en Volkshuisvesting*, 9 (1928), S. 131–139.

zu erkennen, eine These, die jedoch nicht haltbar ist, da sich dort Seeleute und Migranten vielmehr freiwillig im Hafenviertel niederließen.<sup>43</sup>

Auch in der Kontrollstation Ellis Island war hygienische Kontrolle zentral. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts untersuchten 25 medizinisch ausgebildete Beamte die ankommenden Migranten und achteten auf den allgemeinen Gesundheitszustand, ansteckende Krankheiten und psychische Erkrankungen. Vielen Migranten war sicherlich gar nicht bewusst, wie wichtig der Eindruck von ihrer Konstitution für den Einlass in die USA war. So sehr sich die US-amerikanische Gesellschaft und ihr positiver Bezug zur Einwanderung auch von Westeuropa unterschieden, existierten auch hier Ängste vor einer Unterwanderung durch Migranten, die nach Nationalität und ethnischer Gruppe erheblich unterschiedlich eingestuft wurde.<sup>44</sup>

## Fazit

Hafenstädte waren grundsätzlich offen und gerade diese Offenheit hat eine staatliche Kontrolle in Westeuropa, Australien und den USA hervorgerufen. Für die US-amerikanische und australische Gesellschaft war Einwanderung der Normalfall, gleichwohl schlossen beide Staaten ganze ethnische Gruppen wie chinesische Arbeitsmigranten aus, wählten wie im Fall von Ellis Island anscheinend taugliche Migranten aus und wiesen kranke ab. In Europa sah dies grundlegend anders aus: Hier existierte in den großen Hafenstädten wie Hamburg und Rotterdam die Sorge vor eindringenden Fremden, die zu dauerhaften Einwanderern werden könnten. Die erhebliche maritime Mobilität des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts sowie die Unübersichtlichkeit der Hafenviertel bestärkte dieses Wahrnehmungsmuster. Es gab jedoch Konjunkturen und Brüche, die hier nicht ausreichend berücksichtigt werden konnten (wie etwa den Ersten Weltkrieg und die britische Nordseeblockade). Es ist auch zwingend notwendig, nach ethnischen Gruppen zu unterscheiden, denn in der Abwehr chinesischer Migranten gibt es durchaus Ähnlichkeiten zwischen den USA, Australien und Europa. Die Welt war jedenfalls verstärkt in Bewegung geraten, gerade auch die maritime Welt und vor allem auch Innovationen wie dem Dampfschiff. Die „Tore“ der Hafenstädte verbanden mittels unzähliger „Fäden“ – wie zeitgenössisch immer wieder gesagt wurde – den gesamten Globus. Hafenstädte waren koloniale Brückenköpfe für die Erschließung der Welt, aber auch „Einfallstore“ für die Rückwirkungen der Globalisierung. Deshalb sammelte sich hier „exotisches Menschenmaterial“, wie der österreichische Volkskundler Leo Schidrowitz schrieb, deshalb gab es hier beständig das „Neue, Farbige, Wechselnde, Fremde“, was wiederum eine ausgeprägte städtische und staatliche Kontrolle provozierte.<sup>45</sup>

43 H. Meyer, *Operatie Katendrecht, 'Demokratisering' van het sociaal beheer van de grote stad, Nijmegen 1983*, bes. S. 37.

44 Vgl. beispielweise *Perils of Immigration. Some Reflections on a Source of Disease and Crime*, in: *New Yorker*, 8.2.1909.

45 L. Schidrowitz (Hrsg.), *Sittengeschichte des Hafens und der Reise. Eine Beleuchtung des erotischen Lebens in der Hafenstadt, im Hotel, im Reisevehikel. Die Sexualität des Kulturmenschen während des Reisens und im fremden Milieu*, Wien/Leipzig 1927, S. 8.