



Wiebke Johannsen

Stadtrundgang: Palmöl, Fusel und Kaiserkai

Vorbereitungsmaterial

Kolonien europäischer Staaten (nach 1850 unabhängig bzw. verloren)

Hier stehen Daten zu den Kolonien europäischer Staaten. Aufgeführt sind die kolonialen (teilweise aktuellen) Namen der jeweiligen Kolonien. In der Klammer steht die Zahl, in der das Land entweder unabhängig wurde, oder es an einen anderen Staat gegangen ist.

Belgien

- Belgisch-Kongo 1885/1908 (1960) Privatbesitz des belgischen Königs

Dänemark

- St. Croix St. Thomas und St. John 1666 (1917 an USA verkauft)

Deutsches Reich

- Bismarck-Archipel 1884 (1919)
- Deutsch-Ostafrika 1885 (1919)
- Deutsch-Südwestafrika 1884 (1919)
- Kiautschou - Pachtgebiet mit Tsingtao 1898 (1919)
- Kamerun 1884 (1919)
- Karolinen 1899 (1919)
- Marianen 1899 (1919)
- Marshall-Inseln 1899 (1919)
- Neuguinea 1884 (1919)
- Palau -Inseln 1899 (1919)
- Samoa 1889 (1919)
- Togo 1884 (1919)

Frankreich

- Algerien 1830 (1962)
- Französisch-Äquatorialafrika (1960)
- Französisch-Indochina 1862 (1954)
- Französisch-Westafrika (1960)

Großbritannien

- Britisch- Indien (1947)
- Britisch-Somaliland (1960)
- Gambia (1960)
- Goldküste (1957)
- Nigeria (1960)
- Sierra Leone (1961)

Italien

- Eritrea 1889 (1952 an Äthiopien)
- Italienisch-Somaliland 1889 (1960)
- Libyen 1912 (1951)

Niederlande

- Niederländisch-Guayana 1621 (1975)
- Niederländisch-Indien 1596 (1949)

Portugal

- Angola 1484 (1975)
- Kapverdische Inseln 1455 (1975)
- Macao 1557
- Mosambik 1544 (1975)
- Portugiesisch-Guinea (1974)
- Portugiesisch-Timor 1610 (1976 von Indonesien besetzt)
- São Tomé und Príncipe (1975)

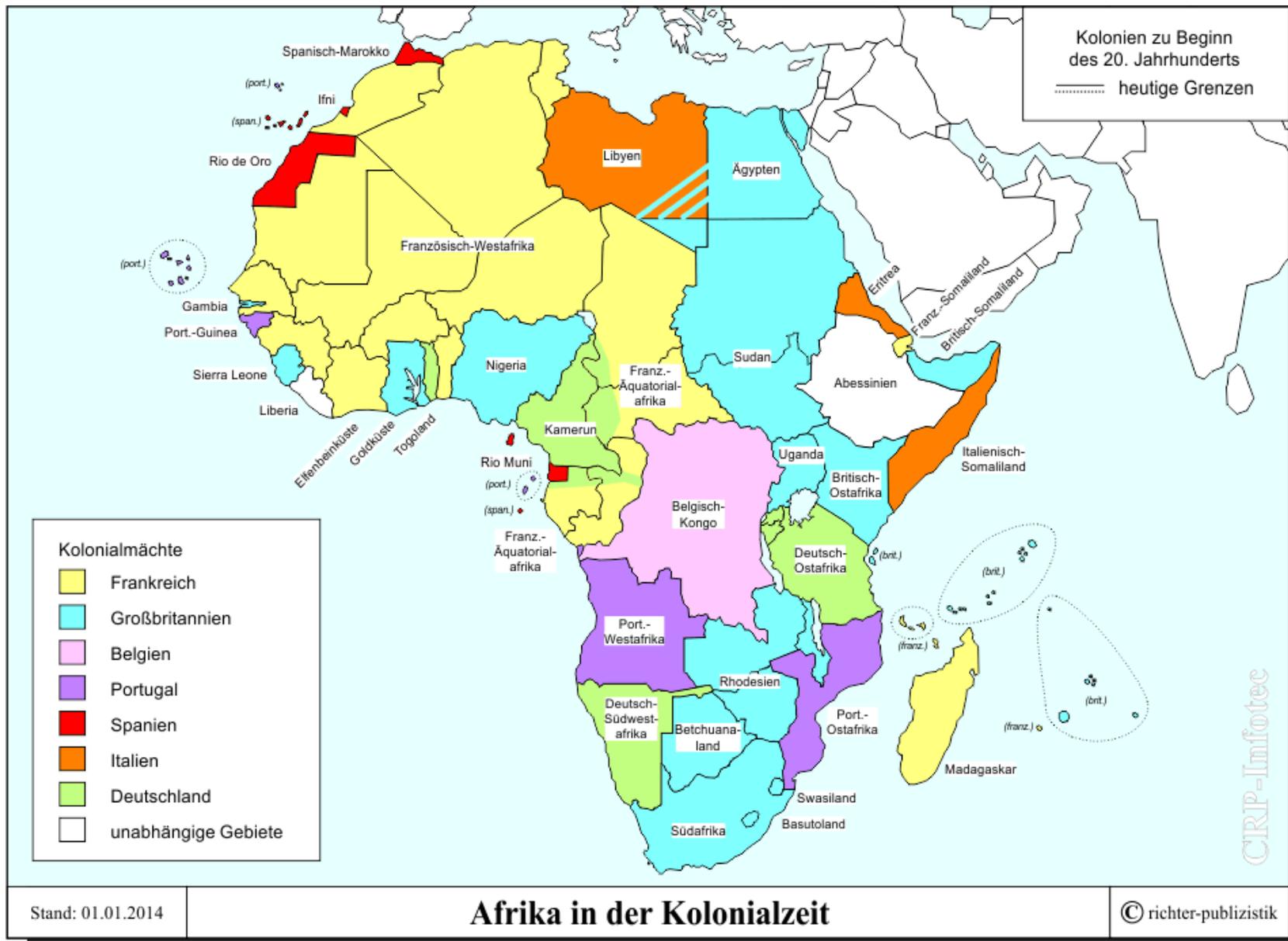
Russland

- Alaska 1799 (1867 an USA verkauft)

Spanien

- Rio de Oro 1884 (1976 von Marokko und Mauretanien besetzt)
- Rio Muni 1843 (1968)
- Spanisch- Marokko 1912 (1956)

Quelle: http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Liste_von_Kolonien.html [17.03.15]



Kolonien in Afrika zu Beginn des 20. Jahrhunderts, Quelle: http://www.crp-infotec.de/03welt/afrika/_afrika.html [16.03.15]

Die industrielle Revolution in Deutschland

Motor auf dem Weg zum Deutschen Kaiserreich (von Rainer Aust; 14.09.2012)

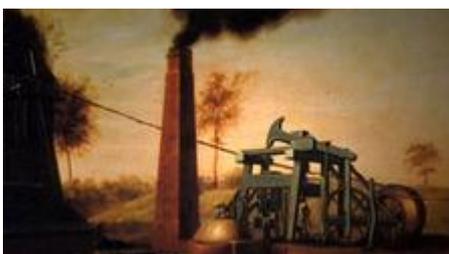
Das 19. Jahrhundert beginnt mit dem Sieg über Napoleon (1815). Der Frieden erfüllt jedoch nicht die Hoffnung des deutschen Bürgertums. Die politische Einheit der Deutschen lässt auf sich warten. Die industrielle Revolution wird zum Motor auf dem Weg zum Deutschen Kaiserreich. England ist das Vorbild.



Industrielle Revolution in Deutschland. Kanonenproduktion im Essener Kruppwerk 1849 für das preußische Militär

Eine Reihe wichtiger Erfindungen, denen eine Agrarreform vorausging, verschafften Englands Wirtschaft entscheidenden Vorsprung vor den übrigen Staaten in Europa: Eisengewinnung mit Koks (1735), Dampfmaschine (1769), mechanischer Webstuhl (1785) – die Entdeckung des Puddel- und Walzverfahrens für die Eisenerzeugung (1783). In Bergwerken werden eiserne Schienen eingesetzt. Auf ihnen laufen Loren zum Abtransport der geförderten Kohle schneller. Die Schwerindustrie produziert und verbraucht wachsende Mengen an immer besserem Eisen und Stahl. Einen gewaltigen Schub bringt die Eisenbahn. 1825 wird der Personenverkehr auf der Strecke von Stockton nach Darlington eröffnet. Eine Dampflokomotive zieht die Wagen.

England als Vorreiter der industriellen Entwicklung



Die Erfindung der Dampfmaschine revolutioniert die Arbeitswelt (Quelle: ZDF)

Das englische Beispiel weckt auf dem Festland Begehrlichkeit. Die Briten können mehr Waren schneller produzieren und, dank besserer Verkehrswege, auch besser verkaufen. Um den Vorsprung zu schützen, erlässt die englische Regierung strenge Ausfuhrverbote für Maschinen. Die

Auswanderung von Mechanikern und Konstrukteuren wird unter Strafe gestellt. Doch die Verbote werden umgangen. Konstruktionspläne und ganze Anlagen werden durch Schmuggler außer Landes geschafft. Techniker und Facharbeiter, die für Nachbau, Betrieb und Wartung der Maschinen nötig sind, lassen sich durch die Strafandrohung nicht abschrecken. Sie wandern aus und treten in fremden Dienst. Vor allem mechanische Webstühle, Spinnmaschinen und Dampfmaschinen sind in Deutschland und ganz Europa gefragt.

England kann die Verbreitung der neuen Technik zwar bremsen, doch nicht aufhalten. Industriespionage hat Hochkonjunktur. Das Interesse gilt besonders den geheimnisvollen Verfahren der Stahlherstellung. In den Hütten von Sheffield entstehen die besten Stahlprodukte der Welt. "Legierung" heißt die Zauberformel. Nach streng geheimen Verfahren wird flüssiges Eisen mit anderen Metallen zusammen geschmolzen und gemischt, bis der Werkstoff entsteht, den das Industriezeitalter so dringend benötigt. Viele Deutsche reisen nach England und versuchen, den Schleier der Geheimhaltung zu lüften. Einer von ihnen ist der junge Uhrmacher Jacob Mayer. Schon bald bemüht man sich auf dem Kontinent um Weiterentwicklung und Eigenbau neuer Maschinen und Fabrikanlagen.

Zollunion und Industrialisierung auf dem Weg zur Einheit



Vorbild England: Jungfernfahrt der "Locomotion" 1825 (Quelle: dpa)

Die vom Bürgertum gewünschte politische Einheit lässt sich gegen die konservativen Regierungen der Teilstaaten schwer durchsetzen. Die Beseitigung von Zollschränken und der Ausbau des Straßennetzes fördern jedoch den Warenaustausch und das Wirtschaftsgefüge in Deutschland. 1834 wird der Deutsche Zollverein unter Führung Preußens zur Vorstufe der politischen Einigung und eröffnet der Industrialisierung neue Chancen. 1835 fährt der erste deutsche Dampfzug von Nürnberg nach Fürth. Der strategische Ausbau der Verkehrswege, besonders der Eisenbahn, gibt der Schwerindustrie Auftrieb. Die Bahngesellschaften benötigen beinahe unbegrenzte Mengen an Eisen und Stahl für Schienen, Achsen und Räder.

Steigende Anforderungen an die Belastbarkeit des Materials ist für die Stahlwerke eine ständige Herausforderung. Unfälle durch Materialermüdung sind häufig. Kohlezechen und Eisenhütten rücken zusammen. Stahlkonzerne werden zur Schlüsselindustrie des Jahrhunderts. Und die Bevölkerung in Europa wächst. In Deutschland verdoppelt sich die Einwohnerzahl von 25 Millionen im Jahr 1816 bis zum Ende des Jahrhunderts. Landflucht und wachsende Städte führen zu sozialen Fragen, die die konservative Politik auf den Prüfstand stellen. Unternehmerpersönlichkeiten wie Friedrich Engels, Jacob Mayer und Alfred Krupp gehen unterschiedliche Wege, um die wachsende Zahl ihrer Belegschaft in den wirtschaftlichen Aufschwung einzubinden.

Das Ruhrgebiet, die Stahlschmiede des Deutschen Kaiserreiches



Reichskanzler Otto von Bismarck (Quelle: Verl. Schottlaender, Breslau)

Die Gründung des Deutschen Kaiserreiches im Jahre 1871 bringt die Einheit unter Preußens Führung. Verstaatlichung der Eisenbahn und Ausbau des Militärs führen dazu, dass sich die großen Konzerne immer mehr auf die Bedürfnisse ihres Hauptkunden einstellen. Das Ruhrgebiet wird industrielles Machtzentrum und zur "Stahlschmiede für das Reich". Gewaltige Kohleflöze erstrecken sich quer durch Europa, von Polen bis England. Im Ruhrgebiet liegt das beste Revier, die Kohle zu fördern, die für den Stahl gebraucht wird. Wenige Konzerne beherrschen den Markt. "Stahlbarone" nennt man die Unternehmer. Alfred Krupp wird Symbolfigur für eine ganze Epoche. Er verkehrt mit Staatsmännern wie Reichskanzler Bismarck und dem Deutschen Kaiser auf Augenhöhe.

In den Gründerjahren, nach 1871, verdoppelt sich bei Krupp die Produktion. Das Unternehmen wächst zum größten Industriekonzern Europas. Die "soziale Frage" löst der Konzernchef für "seine" Belegschaft durch strenge Regeln und soziale Fürsorge. Als Reichskanzler Fürst Bismarck Rat für seine fortschrittliche Sozialgesetzgebung in Deutschland sucht, findet er ihn in Essen bei Alfred Krupp. Am Ende des 19. Jahrhunderts steht Deutschland auf dem Höhepunkt der industriellen Revolution und seiner Macht. Die dann folgenden Kriege haben die Herrschaftsformen und die Kontrolle der politischen Macht verändert. Auch die Wirtschaft muss sich dem fügen. Doch die industrielle Revolution ist noch nicht am Ende. Ihre Geschichte bewahrt für geniale Erfinder und zielstrebige Unternehmer wie Alfred Krupp und Jacob Mayer einen festen Platz.

Quelle: <http://www.zdf.de/terra-x/die-industrielle-revolution-in-deutschland-24324984.html>
[27.04.15]

Deutscher Zollverein

Zusammenschluss und Vereinheitlichung

Der Deutsche Bund, 1815 auf dem Wiener Kongress ins Leben gerufen, bestand aus 34 Einzelstaaten. Die Kleinstaaterei führte zu Zoll- und Handelshemmnissen, Schmuggel und einer Verteuerung der Waren durch die Zollabgaben. In dieser Situation bildeten sich zunächst regionale Zollvereinigungen, 1828 entstanden erste Handelsvereine und Zollunionen.

Zur großen Lösung kam es schließlich 1834: Auf Initiative Preußens schlossen sich die meisten Staaten zum Deutschen Zollverein zusammen, dem in der Folge immer mehr Staaten beitraten. Der Zollverein ermöglichte einen Wegfall der Binnenzölle, zollfreien Warenverkehr zwischen den Staaten, gemeinsame Schmuggelabwehr, gleiches Zollrecht nach preußischem Vorbild und nicht zuletzt die schrittweise Schaffung eines einheitlichen Münz-, Maß- und Gewichtssystems.

Deutschland im Herzen - Europa im Sinn

Der geistige Vater des Deutschen Zollvereins war Friedrich List. Der Nationalökonom stellte schon frühzeitig fest, dass die vielen Zollschranken - zeitweise gab es auf dem Gebiet des Deutschen Bundes etwa 1.800 verschiedene Zollstellen - die Entwicklung der deutschen Wirtschaft behinderten. Er war Mitbegründer des Süd- und Mitteldeutschen Handelsvereins und leidenschaftlicher Verfechter des Gedankens der Zolleinheit Deutschlands. Durch die Abschaffung der Binnenzölle und die Einführung von Schutzzöllen wollte er die einheimische Wirtschaft stärken.

Zudem erkannte er die große Bedeutung der Eisenbahn und entwarf genaue Pläne, wie die einzelnen Eisenbahnlinien nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern in ganz Europa verlaufen sollten. Die erste Eisenbahn verkehrte 1835 zwischen Nürnberg und Fürth und wurde unter dem Namen "Adler" bekannt.

Der Wegbereiter der deutschen Währung

Am Anfang des 19. Jahrhunderts gab es in Deutschland 123 verschiedene Währungen mit mehr als tausend unterschiedlichen Münzen. 1837 machte die Münchner Konvention den schon weitgehend gebräuchlichen Guldenfuß in den süddeutschen Staaten verbindlich. Er regelte zunächst, wie viel Edelmetall in einer Münze enthalten sein musste. Die Dresdner Münzkonvention von 1838 vereinigte den Guldenfuß mit dem in Norddeutschland verbreiteten preußischen Taler; als neue Währung galt der Vereinsdoppeltaler. Eine weitere umfassende Geldreform schuf den Vereinstaler, der schnell zum allgemeingebräuchlichen Zahlungsmittel in ganz Deutschland wurde. 1871 konnte auf der Grundlage des Vereinstalers problemlos die Mark zu 100 Pfennigen als Währung des Deutschen Reiches eingeführt werden. Initiator dieser Münzkonventionen war der Deutsche Zollverein, der den Weg für eine deutsche Währung ebnete.

Quelle: http://www.zoll.de/DE/Der-Zoll/Zollmuseum/Ausstellung/Historische-Abteilung/Deutscher-Zollverein/deutscher-zollverein_node.html [27.04.15]

Der Zollanschluss an das Deutsche Reich und die Errichtung der Speicherstadt mit dem Freihafen (1860 bis 1888)

Die Einigung des deutschen Reiches unter Bismarck bedingte für Hamburg eine schrittweise Integration in den Zoll- und Steuerkreislauf des deutschen Reiches.

Die Hamburg mit der Reichsgründung zugesagte Zollfreiheit für das gesamte Stadtgebiet wurde von seiten des Reiches Zug um Zug enger ausgelegt und von Hamburg der Anschluss an das Zollgebiet des Deutschen Reiches gefordert. Senator Versmann handelte schließlich 1881/82 den sog. Hamburger Zollanschluss aus, mit dem Hamburg die Einrichtung eines Freihafens unter Ausschluss des Wohnens, jedoch mit dem Recht auf industriell- gewerbliche Nutzungen zugestanden wurde. Für die notwendigen Umstrukturierungen, die bis 1888 umzusetzen waren, wurden finanzielle Förderungen des Reiches zugesagt.

Diese politische Einigung setzte den Startschuss für die Planung des Freihafens mit der von Versmann gesehenen historisch einmaligen Möglichkeit, den bisher gemischt genutzten Stadthafen Hamburg, der den zukünftigen Anforderungen des gewachsenen Güterumschlag nicht mehr gewachsen war, unter konsequenter Nutzung der neuen Lagerungs- und Distributionstechnologien umzugestalten. Es wurde entschieden, den hochwertigen Speicherbedarf der Stadt zukünftig am südlichen Stadtrand in unmittelbarer Nähe der Kemstadt zu konzentrieren und hierzu die Speicherstadt zu bauen. Für den Distributionsbereich entstand das Konzept von Kontorhäusern, die sich im Bereich Dovenfleet/Meißberg konzentrierten (Kontorhausviertel).

Für diese tiefgreifende Umstrukturierung der Lagerungs- und Handelsfunktionen Hamburgs wurde die Räumung der historisch gewachsenen und dicht besiedelten Elbinseln Wandrahm und Kehr wieder in Kauf genommen. Innerhalb kürzester Planungsfristen wurden die Gebiete abgerissen und die Speicherstadt mit dem zugehörigen Fleetsystem und dem verbreiterten Zollkanal bis 1888 neu gebaut.

Die umzusiedelnden ca. 20.000 Bewohner fanden keinen adäquaten hafennahen Wohngebiete, sondern mussten sich im bestehenden Wohnungsmarkt versorgen. Die Konzentration der Bewohner in den hafennahen Quartieren der Neustadt führte zu unhygienischen Wohnbedingungen, die maßgeblich zum Ausbruch der Cholera-Epidemie 1892 beitrugen.

Die Planung und der Bau des Hauptbahnhofes mit dem Bahnviadukt um die Jahrhundertwende schloss die wesentlichen Grundzüge der hafengewerblichen Erschließung des Grasbrooks gegen Ende des 19. Jahrhunderts ab.

Quelle: <http://bildungsserver.hamburg.de/der-historische-ort/2374928/der-zollanschluss/> [17.03.15]

Video

Christina Goetsch über die Aufarbeitung des ‚kolonialen Erbes‘ in Hamburg (22.01.15)

<https://www.youtube.com/watch?v=P0Xqs77KoBU> [17.03.15]

Straßennamen als Spiegel der Geschichte Hamburg und seine Kolonialgeschichte (von Frauke Steinhäuser)

Ob Dominikweg, O'Swaldkai oder Schimmelmannellee, ob Wißmannstraße, Woermannstieg oder Godeffroystraße – in Hamburg gibt es eine Vielzahl von Straßen und Plätzen, die nach Kolonialakteuren benannt sind. Nach Hamburger Kaufleuten, Bankiers oder Reedern zum Beispiel, deren wirtschaftlicher Erfolg auf Kolonialgeschäften beruhte. Auf majestätischen Viermastern ließen sie Zucker und Kakao, Kaffee und Gewürze aus fernen Ländern in den Hamburger Hafen bringen, in den prächtigen Backsteinhäusern der Speicherstadt lagern und in gemütlichen Kolonialwarenläden verkaufen. Mit den wohlverdienten Einnahmen errichteten sie sich dann imposante Landhäuser an der Elbchaussee oder Villen in Harvestehude und trafen sich zum Geschäfteanbahnen im Kaffeehaus um die Ecke von Rathaus und Börse. Eine romantische Geschichte, die jedoch ins Reich der Mythen gehört. Denn sie hat eine Schattengeschichte, eine, die mit Verdrängen und Vergessen einhergeht.

Die Welt der Hamburger Kolonialkaufleute war alles andere als heil. Ihr wirtschaftlicher Erfolg beruhte in vielen Fällen auf der Ausbeutung unzähliger Menschen in Übersee, auf der Aneignung von ganzen Landstrichen und auf Gewalt. Genau wie ihre Standesgenossen in England oder Frankreich machten sie dabei nicht nur Geschäfte. Sie waren überzeugt von der Überlegenheit der „weißen Rasse“, Afrikanerinnen und Afrikaner galten ihnen als kulturlos und mussten zivilisiert werden. Ebenso dachten die Offiziere, die in deutschen Kolonien Zivilisten folterten und massakrierten, oder „Forscherinnen“ wie Amalie Dietrich und „Forscher“, die mit ihren Expeditionen weitere Inbesitznahmen in Übersee vor bereiteten.

Der Kolonialismus war somit für einzelne Kolonialkaufleute nicht nur ein Wirtschaftsfaktor, sondern auch eine Geisteshaltung und ein Weltbild – das sich im Deutschen Kaiserreich mit dem zunehmenden Streben nach Weltgeltung und nationaler Größe immer weiter ausbreitete und kaum auf Widerspruch traf. Vereinzelt gab es allerdings durchaus öffentliche Kritik an den kolonialen Unternehmungen. SPD-Abgeordnete wie August Bebel oder Georg Ledebour setzten im Reichstag der herrschenden Kolonialbegeisterung eine realistischere Sicht entgegen und prangerten die brutale deutsche Kriegsführung und die „Ausrottung“ (so August Bebel) der Herero und Nama im damaligen „Deutsch-Südwestafrika“ (1904–08) massiv an. Kritik an dem deutschen Vorgehen kam auch aus den Reihen der Zentrums partei, und zwar von dem Reichstagsabgeordneten Matthias Erzberger der sich damit gegen eigene Parteifreunde stellte. Kritik äußerten auch die Kolonisierten selbst – ganz offiziell zum Beispiel die Duala-Führer aus Kamerun, die Petitionen in deutscher Sprache an den Reichstag und Delegationen nach Berlin schickten.

In Hamburg sind nach verschiedenen Hamburger Kolonialkaufleuten, „Eroberern“, Militärs sowie „Forscherinnen“ und „Forschern“ Straßen benannt. Als „Menschenschinder“ hat das Hamburger Abendblatt manche dieser Kolonialakteure genannt. Und die Hamburger Morgenpost bezeichnete diese Straßen als „Straßen der Schande“. Straßen, die nach Personen benannt sind, ehren diese, geben ihnen einen bedeutenden Platz in der städtischen Erinnerungslandschaft.

Alfred Graf von Waldersee, ein brutaler Militär

Der Zeitraum, in dem die meisten vorhandenen Straßenbenennungen nach Kolonialakteuren erfolgten, reicht vom 19. Jahrhundert bis in die 1950er-Jahre. Dabei gibt es zeitliche Schwerpunkte. Eine erste Häufung findet sich kurz vor und im Deutschen Kaiserreich. Das ist nicht verwunderlich, „erwarb“ das Deutsche Reich doch ab 1884 eigene Kolonien, darunter unter anderem „Deutsch-Südwest-Afrika“ (heute Namibia), „Deutsch-Ostafrika“ (heute Tansania, Ruanda, Burundi), Kamerun, Togo, Kiautschou in China sowie Samoa und weitere Inseln im Pazifik. Im heutigen Hamburger Stadtteil Othmarschen beispielsweise wurde noch zu Lebzeiten Alfred Graf von Waldersees (1832–1904; damals gehörte Othmarschen noch zu Altona/Preußen) eine Straße nach ihm benannt. Der Oberbefehlshaber der internationalen Truppen im „Boxerkrieg“ 1900/1901 in China wurde damit sieben Jahre nach der Verleihung (1896) der preußischen Ehrenbürgerwürde „in Anerkennung seiner in Krieg und Frieden um das Vaterland erworbenen Verdienste und seiner zum Wohle der Stadt Altona gewidmeten Anteilnahme“ sowie zwei Jahre nach der Verleihung der Ehrenbürgerwürde durch die Stadt Hamburg – weil er sich „im Interesse der Erhaltung des Weltfriedens“ verdient gemacht hätte – erneut geehrt. Dabei hatte er das geltende Völkerrecht ignoriert, war verantwortlich für zahlreiche Massaker am chinesischen Volk sowie für Plünderungen von chinesischem Kulturgut gewesen.

Der englische Historiker John C. G. Röhl bezeichnet ihn in seiner Biographie über Kaiser Wilhelm II. als „reaktionären Antisemiten“ und als „Kriegsbesessenen“, der sich gegen Bismarcks Politik des Gleichgewichts der Mächte stellte und wusste, „(...) dass sich der von ihm befürwortete ‚Präventiv‘-Krieg Deutschlands und Österreichs gegen Frankreich und Russland fast zwangsläufig zu einem ‚Weltbrand‘ ausweiten könnte“.

Kolonialhandelsherren

Während Waldersee explizit für seine Rolle im kolonialen Zusammenhang ausgezeichnet wurde, ist dies bei den Kolonialhandelsherren, nach denen in Hamburg Straßen benannt sind, nicht der Fall. Gewürdigt werden sie beispielsweise für ihren unternehmerischen Erfolg, ihre Wohltätigkeit oder wegen ihrer politischen Ämter, die sie zum Beispiel als Bürgermeister oder Senatoren innehatten. Um welchen Preis jemand aber als Unternehmer so erfolgreich werden konnte oder wie das Vermögen zustande kam, dass es ihm ermöglichte, sich als wohltätig zu erweisen, wurde bei der Entscheidung zur Benennung solcher Straßen nicht hinterfragt – auch hier entsprechend dem damals herrschenden Zeitgeist, bei dem die Stimmen der Mahner und Sozialkritiker gern ignoriert wurden, weil sie dem kapitalistischen Wirtschaftsdenken entgegenstanden. Als erster Hamburger Großindustrieller etwa wurde Heinrich Christian Meyer, genannt „Stockmeyer“, mit einer Straßenbenennung gewürdigt.

Als patriarchalischer Fabrikbesitzer richtete er für seine Arbeiter zwar eine Krankenkasse ein, räumte ihnen ansonsten aber wenig Rechte ein und zahlte Löhne am Rande des Existenzminimums. Sein Geld verdiente er unter anderem mit der Herstellung von Spazierstöcken, deren Griffe aus Elfenbein bestanden – das in Afrika von fast immer versklavten Menschen in Elfenbeinkarawanen aus dem Landesinneren zu Fuß an die Küste gebracht wurde. Ein anderes Beispiel ist Ferdinand Laeisz, Mitbegründer der Hapag-Reederei. Seine Schiffe brachten Baumwolle, Tabak und Reis von Plantagen, auf denen Versklavte oder Zwangsverpflichtete arbeiten mussten, und beförderten aus diesen Rohstoffen hergestellte Waren in die umgekehrte Richtung.

Carl Hagenbecks rassistische „Völkerschauen“

Eine besondere Rolle unter den Hamburger Kolonialakteuren, nach denen Straßen benannt wurden, spielt Carl Hagenbeck. Heute vor allem als Zoodirektor bekannt, machte er sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen Namen als Veranstalter von „Völkerschauen“, so die Historikerin Susanne Heyn, kommerziell ausgerichteten Zurschaustellungen von Menschen unter anderem aus Lappland und Dahomey in Afrika in Kulissen, die vermeintlich ihren heimischen Lebensumständen ähnelten. Die „Völkerschauen“ gaben „Menschen afrikanischer Herkunft durchaus Handlungsspielräume und ermöglichten ihnen die Migration nach Hamburg. Gleichzeitig aber wurden die Darstellenden zu Schauobjekten degradiert. Den Besucherinnen und Besuchern wurde in Hamburg eine Welt voller Klischees über Afrika vermittelt, die wenig mit der Realität gemein hatte und sich nur zu gut in rassistische Denkmuster einpasste.“

Nostalgisches Kolonialflair in der HafenCity

Auf Versmanns Straßennamensliste standen allerdings nicht nur geografische Namen, sondern ebenso die von „Weltentdeckern“. Auch das blieb damals Wunschdenken, weil es zu keinen solchen Straßenbenennungen kam. Mehr als hundert Jahre später wurde die Idee dann aber doch noch Wirklichkeit: in Hamburgs neuem Stadtteil, der HafenCity. Ob Magellan-Terrassen, Vasco-Da-Gama-Platz oder Marco-Polo-Terrassen – koloniale Welteroberer fanden im Hamburg des 21. Jahrhunderts ihren Platz. Auf ihrer Website bezeichnet die HafenCity Hamburg GmbH sie als „große Entdecker“, die „symbolisch für die Erkundung weltweiter Handelswege stehen“.

Dass, wie aus der einschlägigen Forschungsliteratur bekannt, mit diesen „Entdeckern“ das Zeitalter von Kolonialismus und Versklavung begann – mit Auswirkungen bis in die heutige Zeit –, bleibt unerwähnt.

Dazu der Historiker Reinhard Wendt: „Seit dem 15. Jahrhundert suchten Portugiesen und Spanier nach einem direkten Zugriff auf die Reichtümer Asiens. Sie erschlossen einen Seeweg nach Indien rund um Afrika und stießen bei der Erkundung einer Westroute zu den Gewürzinseln beiläufig auf Amerika. Der Prozess der europäischen Expansion hatte begonnen. Häufig war er von Krieg und Gewalt begleitet. In seinem Verlauf entwickelten sich vielfältige asymmetrische Wechselbeziehungen und Herrschaftsverhältnisse zwischen Europa und der Welt. Sie lassen sich zusammenfassend als Kolonialismus und Imperialismus in formeller wie informeller Gestalt bezeichnen.“

Was Weltoffenheit und Weltläufigkeit signalisieren soll, erscheint für viele, die sich kritisch mit der Kolonialgeschichte beschäftigen, als einseitiges Geschichtsbild aus der Perspektive weiß-europäischer Menschen und verdeutlicht eine nicht vorhandene Sensibilität für die Sichtweisen und Erinnerungskulturen der Nachkommen der Kolonisierten. Oder, wie die Journalistin Anke Schwarzer über die HafenCity schrieb: „Dort gibt es Geschichtsbewusstsein von vorgestern für die Stadt von morgen.“

Quelle: <http://blog.sub.uni-hamburg.de/wp-content/uploads/2015/03/gedaechtnis-der-stadt-1.pdf> (siehe Artikel S.132 – S.140) [27.04.15]

Kolonialgeschichte in Hamburg

Die Früchte jahrelanger Debatten (von Lena Kaiser; 18.07.2014)

Hamburg will sich mit seiner Kolonialgeschichte beschäftigen. Die Perspektive der Leidtragenden werde ausgeblendet, beklagen Verbände.



Hamburger Umgang mit der kolonialen Vergangenheit: Im „Tansania-Park“ wird das Deutsch-Ostafrika-Kriegerdenkmal die „Schutztruppe 1914-18“ geehrt. Bild: dpa

Hamburgs Umgang mit seiner Kolonialgeschichte ist schizophren. Da ist die Welle kolonialer Nostalgie, die sich etwa in der Hafencity manifestiert. Als es darum ging, im neuesten Stadtteil am Wasser Straßen und Plätzen einen Namen zu geben, fiel die Wahl auf Welteroberer wie Magellan, Marco Polo, Vasco da Gama, sogar Gebäude heißen dort nach Kolonialwaren.

Weniger prominent, im Stadtteil Jenfeld, findet sich an der Fassade der ehemaligen Lettow-Vorbeck-Kaserne bis heute eine unkommentierte Reliefdarstellung des Kolonialgenerals Lothar von Trotha. Dessen „Vernichtungsbefehl“ gilt als Grundlage des Völkermordes an den Herero im heutigen Namibia. 100 Jahre später, 2004, erklärte die Bundesregierung, von Trotha würde heutzutage dem internationalen Strafgerichtshof überstellt – als Kriegsverbrecher.

Auf der anderen Seite tragen aber jahrelange Debatten um eine kritische Aufarbeitung erste Früchte: So gab vergangene Woche der Hamburger Senat bekannt, die Stadt werde mit einem Gedenk-Konzept das koloniale Erbe aufarbeiten – als erste in Deutschland. Als Hafen- und Handelsmetropole habe Hamburg eine besondere Verpflichtung und ein besonderes Interesse, sagte Kultursenatorin Barbara Kisseler (parteilos). „Wir werden uns der Geschichte mit mehreren Initiativen stellen.“

Nachfahren der Opfer ausgeschlossen

Kritik wird nun daran laut, dass ausgerechnet die Nachfahren der Opfer von Kolonialismus und Rassismus von der Mitarbeit ausgeschlossen worden seien. So spricht Ginnie Bekoe, Beiratsmitglied der Initiative Schwarzer Menschen in Deutschland (ISD), von einem Skandal: Es seien ja gerade jene Selbstorganisationen Schwarzer und afrikanischer Menschen sowie postkoloniale Initiativen

gewesen, die das Konzept angeregt hätten, sagt sie. „Deutlich wird, dass die Perspektiven von Schwarzen Menschen und People of Colour auf Geschichte und Gegenwart unserer Stadt bis heute ganz bewusst übergangen werden“, so Bekoe.

Dabei hatte der Kulturausschuss der Bürgerschaft vor einem Jahr ausdrücklich empfohlen, zu prüfen, inwiefern ein „hamburgweites postkoloniales Erinnerungskonzept“ entwickelt werden könne – „auch unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern mit afrikanischer Einwanderungsgeschichte“.

Im entsprechenden Bericht des Kulturausschusses, der sich damals mit der Vorlage für ein Erinnerungskonzept befasste, finden sich aber auch Sätze, mit denen Bekoe allergrößte Probleme hat: Da heißt es etwa, dass „bei der Aufarbeitung des Kolonialismus sowohl positive als auch negative Bezüge zu analysieren“ seien. Das hatten CDU-Abgeordnete angemerkt – die vor dem Kulturausschuss weiter ausführten, sie hätten während einer Delegationsreise nach Tansania „den Eindruck“ gewonnen, „dass die Alltagsprobleme der dort lebenden Menschen relativ wenig mit der deutschen Kolonialgeschichte vor 100 Jahren zu tun“ hätten.

„Ich sehe nicht, was die positiven Folgen von Genozid und Versklavung sein sollen“, sagt Bekoe. Dass dadurch die sogenannten westlichen Staaten reich geworden sind, sei bekannt, aber nichts, das positiv hervorgehoben werden muss.

Wissenschaftliche Grundlage schaffen

Dass die Hamburger Kulturbehörde die Beteiligung Schwarzer und postkolonialer Initiativen erst einmal hinten angestellt hat, begründet ihr Sprecher Enno Isermann so: „Für die Aufarbeitung des kolonialen Erbes der Stadt soll zunächst vor allem die wissenschaftliche Grundlage geschaffen werden.“ Hierzu wolle die Stadt insbesondere eng mit der Universität in der Partnerstadt Dar es Salaam in Tansania zusammenarbeiten. Erst in einem nächsten Schritt sollen die Ergebnisse dann im Rahmen einer öffentlichen Tagung diskutiert werden, „zu der auch alle an dem Thema interessierten Gruppen herzlich eingeladen sind“, so Isermann.

Den Hamburger Historiker Jürgen Zimmerer beauftragte man damit, die lokale Kolonialgeschichte in einer Forschungsstelle „Hamburgs Koloniales Erbe. Hamburg und die Frühe Globalisierung“ wissenschaftlich zu durchleuchten. Zimmerer selbst sagt, die Zeiten seien vorbei, „dass Deutsche anderen erklären, wie sie Geschichte aufzuarbeiten hätten“. Deshalb habe er auch darauf gedrängt, dass zum Beispiel ein Promotionsstipendium in das Konzept aufgenommen werde.

Für den Professor für die Geschichte Afrikas war es ein zentrales Anliegen, Menschen aus den ehemaligen Kolonien einzubeziehen. Von dem geplanten Tandem-Stipendium zwischen den Universitäten Dar es Salaam und Hamburg verspricht er sich viel: „Immer wieder bekomme ich von Studierenden aus Afrika Anfragen, die zum Kolonialismus promovieren wollen, es scheitert aber eigentlich immer an der Finanzierung.“

Aufarbeitung versteht der Historiker als „work in progress“, bei dem der Weg das Ziel ist. Die nun vorgeschlagene wissenschaftliche Forschungsstelle könnte dafür nur der Anfang sein, sagt er – und er fügt hinzu: „Unter Einbeziehung aller Leute, die sich dazu äußern wollen.“

Quelle: <http://www.taz.de/!142642/> [23.03.15]



Wiebke Johannsen

Stadtrundgang: Palmöl, Fusel und Kaiserkai

Nachbereitungsmaterial

Wer sich noch etwas im Bereich der (kolonialen) Bezug-Na(h)men in der Stadt einlesen möchte hat hier eine Liste von Büchern, Videos und Links:

"Ein Gedächtnis der Stadt". Herausgegeben von der Landeszentrale für Politische Bildung.

<http://www.hamburg.de/contentblob/4461544/data/gedaechtnis-der-stadt.pdf> [23.03.15]

- S.132: Straßennamen als Spiegel der Geschichte. Hamburg und seine Kolonialgeschichte
- S.139 Nostalgisches Kolonialflair der Hafencity
- S.144 Stadtbild (post?-)kolonial

Afrika-Hamburg ist eine Seite, auf der über das koloniale Hamburg debattiert wird

<http://www.afrika-hamburg.de/> [17.03.15]

Freedom-roads setzt sich unter anderem mit kolonialen Straßennamen und postkolonialer Erinnerungskultur auseinander

<http://www.freedom-roads.de/> [17.03.15]

Die Wandsbek Transformance beschäftigt sich mit der Gegenwart des Kolonialen in Wandsbek

<http://www.wandsbektransformance.de/> [17.03.15]