

Janine
Schemmer

Schicht(en)wechsel. Eine empirische Untersuchung zum Umbruch der Arbeitswelt im Hamburger Hafen

Der Hamburger Hafen prägt als ›Tor zur Welt‹ nicht nur maßgeblich die Wahrnehmung und das Selbstbild der Stadt, er ist auch Arbeitsplatz für Tausende von Menschen. In den letzten Jahrzehnten hatten technische Innovationen und strukturelle Veränderungen im Hafengebiet folgenreiche Auswirkungen für die Arbeiterschaft und ihre Berufe. Mit der Einführung des Containers und der damit einhergehenden Rationalisierung der Transport- und Umschlagsysteme änderte sich – im Nachhinein betrachtet – der gesamte Arbeitsalltag: die technische Ausstattung vor Ort, die damit einhergehende Notwendigkeit der beruflichen Qualifizierung, die Unternehmens- und Hafenstrukturen sowie das soziale Umfeld, das die Arbeiter umgab und umgibt.

Im Fokus meines Dissertationsprojektes steht der Wandel der Arbeitswelt im Hamburger Hafen, der sich über mehrere Jahrzehnte erstreckte. Insbesondere dokumentiert die Untersuchung die Auswirkungen der Technisierung auf die Arbeiterschaft sowie deren Umgang mit den Neuerungen. Der zeitliche Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf den Jahren 1955 bis 1990, betrachtet wird also die Arbeitswelt vor, während und nach der Einführung des Containers in den 1960er Jahren.¹ Das Projekt nähert sich den Veränderungen aus der Perspektive der Arbeiter, die über Jahrzehnte hinweg ihren Arbeitsalltag im Hafen verlebten. Während sich vorangegangene Publikationen über Hafentarbeiter vor allem mit deren Sozialgeschichte befassten, möchte ich die Akteure selbst zu Wort kommen lassen. Ihre biographischen Erzählungen – insbesondere Schilderungen des Arbeitsalltags – bilden den Kern der Untersuchung.

¹ Im Hamburger Hafen lief das erste Containerschiff, die *American Lancer*, am 31.05.1968 ein. Während im Jahr 1979 32,9 Prozent des Umschlags auf Container fielen, und somit der Großteil noch Stückgutumschlag war, wurden im Jahr 1990 bereits 92 Prozent des Güterumschlags durch Container abgefertigt. Diese Zahlen verdeutlichen den gar nicht so langen Zeitraum von gut 20 Jahren, über den sich der Wandel vollzogen hat. Vgl. *Jahresbericht des Gesamthafenbetriebes*. Hamburg 1979, S. 3.

Die Berufe und Tätigkeiten im Hafen veränderten sich seit den 1950er Jahren grundlegend. Exemplarisch sollen in der Untersuchung daher die Veränderungen der Arbeitsgeräte sowie der Leistungs- und Wissensanforderungen herausgearbeitet sowie konkrete Entwicklungen aufgezeigt werden. Nachgegangen wird dabei verstärkt dem Beitrag, den die Arbeiter selbst zu den Veränderungen leisteten. Der Hafen stellt sich in den Erzählungen der Arbeiter als ein Erfahrungsraum dar, an den individuelle Erinnerungen gebunden sind. Da in von mir geführten Interviews² starke Parallelen in den Beschreibungen auftreten, lässt sich hypothetisch ein gewisses kollektives Hafenbewusstsein³ konstatieren, dem es nachzugehen gilt. Die Untersuchung spürt den atmosphärischen und sozialen Qualitäten des ›Arbeitsplatzes Hafen‹ nach und analysiert Verluste, Brüche und Kontinuitäten. Nach einem Blick auf die Forschungslage und die Auswahl der Interviewpartner möchte ich den thematischen Hintergrund meines Projektes beleuchten sowie Schwerpunkte der Untersuchung vorstellen.

Forschungsstand

Die Untersuchung von Arbeitswelten zählt in den Geschichtswissenschaften, der Soziologie sowie der Kulturanthropologie/Europäischen Ethnologie zu den Schwerpunkten der Forschungsinteressen.⁴ Zahlreiche Forschungen über die Arbeitswelt des Hafens legen den Schwerpunkt bislang auf die technisch-historische Perspektive und auf wirtschaftliche Faktoren. Der Zeit des Wiederaufbaus des Hafens und den daraus resultierenden technischen Neuerungen widmeten sich etliche Publikationen.⁵ Zudem entstanden ei-

² Bislang wurden elf Interviews mit ehemaligen Hafenarbeitern erhoben.

³ *Albrecht Lehmann*: Bewusstseinsanalyse. In: Albrecht Lehmann/Silke Götsch (Hg.): Methoden der Volkskunde. Positionen, Quellen, Arbeitsweisen der europäischen Ethnologie. Berlin 2001, S. 233–249, hier S. 237 (=Ethnologische Paperbacks).

⁴ Vgl. *Gerrit Herlyn/Johannes Müske/Klaus Schönberger/Ove Sutter* (Hg.): Arbeit und Nicht-Arbeit – Entgrenzungen und Begrenzungen von Lebensbereichen und Praxen. Hamburg 2007. *Irene Götz/Barbara Lemberger* (Hg.): Prekär arbeiten, prekär leben. Kulturwissenschaftliche Perspektiven auf ein gesellschaftliches Phänomen. Frankfurt am Main 2009. *Franz Schultheis/Berthold Vogel/Michael Gempert*: Ein halbes Leben. Biografische Zeugnisse aus einer Arbeitswelt im Umbruch. Konstanz 2010. Das Haus der Geschichte in Bonn widmete sich im Jahr 2009 in der Wechselausstellung mit dem Titel *Hauptsache Arbeit. Wandel der Arbeitswelt nach 1945* den Veränderungen in der Arbeitswelt, besonders der Entwicklung von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft.

⁵ Dazu u. a.: *Strom- und Hafenaufbau* (Hg.): Der Wiederaufbau des Hafens Hamburg um die Jahreswende 1950/51. Hamburg 1951.

nige Dissertationen zur technischen Entwicklung der Gerätschaften und des Hafenumschlags, in denen jedoch über die Erfahrungen der Arbeiter kaum Aussagen getroffen wurden.⁶ Die Sozial- und Arbeitergeschichte der Hafentarbeiter wurde für die Jahrzehnte des Kaiserreichs bis in das Jahr 1938⁷ sowie für die Zeit während des Nationalsozialismus⁸ ausführlich dokumentiert. Angesichts der Fülle der Studien verwundert es, dass die Arbeits- und Lebenswelt der Arbeiter nach dem Zweiten Weltkrieg bisher kaum erforscht wurde. In Publikationen, die sich konkret mit der Hafentarbeit beschäftigen, werden lediglich knappe Eindrücke aus dem Arbeitsalltag ehemaliger Hafentarbeiter vorgestellt.⁹ Die umfangreiche sozialgeschichtliche Studie *Dock workers*, die international angelegt ist, nimmt die Hafentarbeiter einzelner Häfen in den Blick, setzt den Schwerpunkt auf Entwicklungen des Arbeitsmarktes und der Arbeiterkultur und bietet spannende Vergleichsmöglichkeiten.¹⁰ Birte Gräffing hat mit ihrer ebenfalls sozialgeschichtlichen Arbeit eine Untersuchung über die veränderten Arbeitsbedingungen und Tarifstrukturen für den Hafen Bremen vorgelegt.¹¹ In beiden Arbeiten findet sich jedoch die Perspektive der Akteure nur am Rande wieder. Einen präzisen Einblick in diverse Einsatzbereiche des Hamburger Hafens liefert der Band *Menschen im Hafen*, in dem technikhistorische, organisatorische und kurze biographische Texte zusammengefasst sind.¹² An diesem Punkt knüpft die Untersuchung an. Mit dem Fokus auf

⁶ Vgl. *Claus Gercken*: Containerisierung im Hamburger Hafen 1968–1975. Konstanz 1978. *Gervin Franzen*: Gabelstapler für den Hafenumschlag? Technisch-wirtschaftliche Untersuchung über die Eignung des Gabelstaplers für den Stückgutumschlag in deutschen Seehäfen gemessen an den Voraussetzungen und Möglichkeiten seines Einsatzes. Berlin 1957.

⁷ *Michael Grüttner*: Arbeitswelt an der Wasserkante. Sozialgeschichte der Hamburger Hafentarbeiter 1886–1914. Hamburg 1984. *Jürgen Rath*: Arbeit im Hamburger Hafen. Eine historische Untersuchung. Hamburg 1988. *Klaus Weinbauer*: Alltag und Arbeitskämpfe im Hamburger Hafen 1914–1933. Paderborn 1994.

⁸ *Andreas Meyhoff*: Blohm & Voss im »Dritten Reich«. Hamburg 2001.

⁹ *Jörg Otto Meier*: Von Menschen und großen Pötte. Das Hafenbuch Hamburg. Hamburg 1996. Zur Arbeitswelt Hafen nach 1950 sind zahlreiche Werke über die Containerentwicklung erschienen. Dabei wird die Perspektive der Arbeiter zum Teil in den Blick genommen, vgl. *Reimer Eilers*: Das neue Tor zur Welt. Vierzig Jahre Container im Hamburger Hafen. Hamburg 2009.

¹⁰ *Sam Davies/Klaus Weinbauer* (Hg.): *Dock workers. International explorations in comparative labour history, 1790–1970*. Ashgate 2000.

¹¹ *Birte Gräffing*: *Vom Stauhaken zum Container. Vom unständigen Aushilfsarbeiter zum Hafenfacharbeiter*. Bremen 2009.

¹² *Erich Rumpel* (Hg.): *Menschen im Hafen: 1945–1998*. Hamburg 1999. Hier sind auch die

der berufsbiographischen Dimension soll die Erfahrungswelt der Arbeiter sowie der Einfluss der Technisierung und deren Auswirkungen auf den Arbeitsalltag dokumentiert und so ein bedeutendes Stück Hamburger Sozial- und Technikgeschichte analysiert werden.

Methode und Sample

Besonders in den Berufsprofilen zeigt sich der Wandel der Arbeitswelt. Daher wähle ich meine Interviewpartner nicht nach den Unternehmen aus, in denen sie beschäftigt waren, sondern nach Berufsbiographien. Den Gesprächen liegt ein auf das Thema Arbeit fokussierender Leitfaden zu Grunde. Die Interviews führe ich zum einen mit ehemaligen Hafentarbeitern, die an diversen Orten im Freihafen und in der Speicherstadt im Einsatz waren. Die Mehrzahl der Interviewpartner begann zwischen den Jahren 1950 und 1970 mit der Arbeit im Hafen, war über viele Jahre hinweg in verschiedenen Berufen beschäftigt und qualifizierte sich stetig weiter. Vor allem die Biographien der Gesamthafenbetriebsarbeiter sind dabei von Interesse, da diese in diversen Unternehmen eingesetzt wurden. So können Einblicke in unterschiedliche technische wie organisatorische Entwicklungen und Unternehmensstrukturen erfolgen, die zeitlich parallel auftraten. Zum anderen werde ich auch ausländische Arbeiter befragen, die ab den 1960er Jahren verstärkt für die Hafentarbeit angeworben wurden.¹³ Die Untersuchung nimmt zudem auch diejenigen in den Blick, die aufgrund der durch die Technisierung erforderlichen Qualifikationen mittlerweile größtenteils aus dem Hafentag verschwunden sind: die Unständigen, die Tagelöhner. Andererseits gilt es zusätzlich die Perspektive »von oben«, das heißt von Vorgesetzten, Gewerkschaftern und Betriebsräten darzustellen, um ein umfassendes Bild der veränderten Arbeitswelt zeichnen zu können.¹⁴ In den Berichten der Arbeiter und der Führungskräfte sollen Gemeinsamkeiten und Unterschiede hinsichtlich der Wahrnehmung und Schilderung der Arbeit

Veröffentlichungen eines ehemaligen Hafentarbeiters als Quellen zu nennen, u. a.: *Karl-Heinrich Alstaedt*: Schaueremann im Hamburger Hafen. Hamburg 1999; *Ders.*: Quartiersmann in der Hamburger Speicherstadt. Hamburg 2003.

¹³ Ein Problem, das hier zum Teil auftritt, sind die mangelnden Deutschkenntnisse bei einigen ehemaligen Gastarbeitern bzw. vice versa die mangelnden Fremdsprachenkenntnisse der Interviewerin.

¹⁴ Vgl. *Alf Lüdtke* (Hg.): Alltagsgeschichte. Zur Rekonstruktion historischer Erfahrungen und Lebensweisen. Frankfurt am Main 1988, hier S. 27.

und des Wandels im Hafen herausgearbeitet werden. Dabei ist verstärkt danach zu fragen, inwiefern in den Erzählungen der Arbeiter und Angestellten thematische Überschneidungen zu erkennen sind und an welchen Stellen Brüche in denselben auftreten.¹⁵

Eine in Projektdiskussionen wiederkehrende Frage ist die nach im Hafen tätigen Frauen. Da meine Untersuchung konkret den Hafenumschlag in den Blick nimmt und Frauen dort nicht beschäftigt waren, sind Interviews mit ihnen nicht vorgesehen.¹⁶ An dieser Stelle lässt sich nahtlos an die Reflexion über meine Position als Forscherin anknüpfen. Da die Erwartungshaltungen der Interviewpartner vielfältig sind, äußern sich die Reaktionen auf mein Forschungsvorhaben auf unterschiedliche Art und Weise. Als junger Frau, die selbst keinen technischen Beruf ausübt, wurde mir in zahlreichen Gesprächen mit Interviewpartnern Anerkennung für die Beschäftigung mit dem Thema und für meine Arbeit im Hafenumuseum entgegengebracht. Die Rolle als »junge Frau« birgt jedoch auch Probleme. Der Hafen ist ein komplexer Arbeitsraum mit gewachsenen Strukturen und Handlungsabläufen. Frauen waren darin kaum existent. Zudem äußern Hafenarbeiter zum Teil Skepsis darüber, ob die Arbeitsvorgänge und Zusammenhänge für eine fachfremde Forscherin zu verstehen sind.¹⁷ Demzufolge liegt bei einigen Gesprächspartnern die Befürchtung zugrunde, dass die Untersuchung dem Arbeitsleben im Hafen nicht gerecht werden kann. Aus beiden Positionen heraus ist klar zu erkennen, wie stark zum einen die Verbundenheit der Männer mit dem ehemaligen Arbeitsplatz retrospektiv noch ist und wie

¹⁵ Dass es sich bei den Erinnerungen stets um einen retrospektiven Blick und somit um eine »Konstruktion« der Wirklichkeit handelt, soll an dieser Stelle nicht weiter erläutert werden. Vgl. *Aleida Assmann*: Gedächtnis als Leitbegriff der Kulturwissenschaften. In: Lutz Musner/Gotthart Wunberg (Hg): Kulturwissenschaften: Forschung, Praxis, Positionen. 2. Aufl. Freiburg im Breisgau 2003, S. 28. *Hans-Joachim Schröder*: Technik als biographische Erfahrung. Ansätze und Methoden eines Forschungsprojekts. In: *vokus* 1/2000, S. 41–77.

¹⁶ Frauen waren meist in der Verwaltung tätig. Zur Frauenarbeit im Hafen vgl.: *Rita Baake*: ... nicht nur Galionsfigur. Frauen berichten von ihrer Arbeit im Hamburger Hafen. Hamburg 1989. Sowie *Elisabeth von Dücker*: Frauengeschichte »vor Anker«?: ein Frauen-Forschungs-Kultur-Politik-Projekt zur Frauenarbeit im Hamburger Hafen. In: *Museum der Arbeit* (Hg): Europa im Zeitalter des Industrialismus: zur »Geschichte von unten« im europäischen Vergleich. Beiträge zur gleichnamigen wissenschaftlichen Tagung im Dezember 1990. Hamburg 1993.

¹⁷ Zur Bedeutung des Geschlechts im Kontext der Techniknutzung vgl. *Jutta Buchner-Fuchs*: Technik und Geschlecht. In: Thomas Hengartner/Johanna Rolshoven (Hg): Technik – Kultur. Formen der Veralltäglichen von Technik – Technisches als Alltag. Zürich 1998, S. 51–80.

sehr zum anderen ihre Auffassungen von Rollenbildern geprägt sind. Das Forschungsvorhaben stößt bei den Befragten dennoch auf große Unterstützung, da der Beschäftigung mit dem Hafen Respekt gezollt wird und viele Arbeiter eine Aufbereitung des Themas begrüßen.

Forschungsfeld Hafen Hamburg

Neben der Hafearbeit selbst veränderte sich über die Jahre hinweg der Raum, in dem sich diese abspielte. So wandelte sich der Hafen auch architektonisch: Alte Schuppen wurden abgerissen, moderne Lagerhallen und Terminals erbaut, Speicher zu modernen Büroflächen umfunktioniert sowie zahlreiche Hafenbecken zugeschüttet – dort lagern heute Container. Die Speicherstadt und Teile des Freihafens, die ursprünglichen Hafengelände der Stadt Hamburg, haben sich mittlerweile vom Arbeits- zum Wohn- und Erlebnisraum gewandelt. Nachdem im Jahr 2003 die Speicherstadt den Freihafenstatus verlor, siedelten sich vor allem Unternehmen der Kreativwirtschaft¹⁸ sowie Entertainmentbetriebe wie das *Hamburg Dungeon*, das *Miniatur Wunderland* oder das *Theater im Hafen* dort an, wo vor wenigen Jahrzehnten noch täglich Hafearbeit verrichtet wurde. Der ursprüngliche Hafengebiete wird heute als kultureller Ort inszeniert. Mit der konkreten Vergangenheit des Hafens beschäftigen sich dabei nur wenige Einrichtungen. Das *Museum der Arbeit* hat mit dem *Hafenmuseum* eine Außenstelle geschaffen, in der die alte Arbeitswelt erhalten werden und erfahrbar sein soll.¹⁹ Das *Hafenmuseum* ist in einem der letzten historischen Kaischuppen untergebracht und befindet sich mitten im heutigen Hafengeschehen. Ehemalige Hafearbeiter sind dort ehrenamtlich als Experten tätig und vermitteln den Besuchern in dieser Rolle ihren früheren Arbeitsplatz sowie ihre Tätigkeiten.

Als ich vor einigen Jahren als Studentin mit der Arbeit im *Hafenmuseum* begann und mich intensiver mit der Geschichte der Menschen beschäftigte, hörte ich zunächst die Berichte von einer für mich fremden Arbeitswelt. Schnell stellte ich fest, wie passioniert die Ehrenamtlichen über ihren alten Arbeitsort sprechen, wie eindringlich sie ihm noch verbunden sind und sich daher im täglichen Museumsbetrieb, bei der Konzeption der Ausstellung sowie der Beschaffung neuer Ausstellungsstücke engagieren. Angeregt durch

¹⁸ Vgl. *Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft* (Hg.): Geschäftsbericht 2009. Hamburg 2010, S.16.

¹⁹ Eine weitere Außenstelle des *Museums der Arbeit* ist das *Speicherstadtmuseum*, das konkret die traditionelle Arbeit in den Speichern in den Blick nimmt.

ihre Erzählungen setzte ich mich intensiver mit der Thematik auseinander. Auch das Alter vieler ehemaliger Hafentarbeiter führte mir die Dringlichkeit vor Augen, diese Erfahrungswelt zu dokumentieren. Die Arbeit im *Hafenmuseum* brachte neben einem ersten Einblick in die Hafenvelt auch den Vorteil mit sich, dass erste Kontakte zu Interviewpartnern schnell hergestellt waren und sich daraus weitere Kontakte zu Arbeitern bzw. Vorgesetzten ergaben. Da das »ursprüngliche« Arbeitsfeld Hafen heute nicht mehr vorzufinden ist, bietet sich das Museum als ein Feld für die Forschung an, da es gewissermaßen einen Kristallisationspunkt darstellt, an dem aktuelle Tendenzen im Hafen zusammenlaufen: Das Museum befindet sich mitten im aktuellen Hafengeschehen, gleichzeitig werden dort ehemalige Arbeitsgeräte sowie Dokumente musealisiert. Ehemalige Arbeiter engagieren sich für den Erhalt dieser Infrastruktur. Das Museum bildet demnach einen Ort, an dem der Wandel gegenwärtig verhandelt wird.²⁰ Als weitere Felder gelten die Speicherstadt sowie das Freihafengelände, in denen noch zahlreiche Spuren der alten Hafenvelt sowie des Wandels zu erkennen und zu dokumentieren sind.

Erlebniskulisse, Erfahrungsraum

In den letzten Jahrzehnten wurden viele Investitionen im Hafen beziehungsweise für den Hafenausbau getätigt.

»Debatten darüber, ob das notwendig war oder notwendig ist, hat es niemals gegeben. Zumindest die Führenden in dieser Stadt sind sich, ganz gleich, woher sie kommen, welcher Partei sie angehören, immer darüber einig gewesen: Hamburg, das ist vor allem anderen der Hafen.«²¹

Dieses Zitat, das aus dem Vorwort eines Bildbands über den Hafen aus dem Jahr 1964 stammt, hebt die bedeutende Stellung hervor, die der Hafen bei der Hamburger Politik und Wirtschaft seit dem Wiederaufbau 1948 innehatte und zum großen Teil immer noch hat.²² Die Faszination, die für Einheimische wie für Touristen vom Hafen ausgeht, scheint seit Jahrzehnten ungebremst und unverändert, auch wenn die konkrete Hafentarbeit mittlerwei-

²⁰ Dabei bin ich mir der nötigen wissenschaftlichen Distanz bewusst, die trotz aller Nähe zum Feld und den Akteuren aufrecht zu erhalten ist.

²¹ *Claus Lafrenz/Jürgen Wiechmann*: Hafen Hamburg. Hamburg 1964, S. 15.

²² Vgl. *Marianne Rodenberg*: Die Eigenart der Städte – Frankfurt und Hamburg im Vergleich. In: Helmuth Berking/Martina Löw (Hg.): Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung. Frankfurt am Main 2008, S. 261–311.

le aus dem Stadtbild verschwunden ist. Besucherströme in der Speicherstadt sowie der »Besuchermagnet »Giganten-Tour«,²³ bei der die Besucher mit Bussen auf die sonst nicht öffentlich zugänglichen Container-Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) gebracht werden, belegen seine Anziehungskraft. Der Hafen kann also als Erlebnisraum²⁴ für Einheimische wie Touristen beschrieben werden.

In diversen Publikationen, Filmen und Liedern wurde und wird die Arbeitswelt zwischen Speicherstadt und Freihafen aus einem schwärmerischen, romantisierenden Blickwinkel präsentiert und ihre besondere Atmosphäre²⁵ hervorgehoben. Häufig werden exotische Bilder einer besonderen, vielen fremden Arbeitswelt entworfen sowie gängige Klischees und Stereotypen verhandelt.²⁶ Der Begriff der Hafenromantik fällt häufig in Verbindung mit dem Hamburger Hafen.²⁷ Die Ursprünge dieser sentimental Verklärung liegen zu einem großen Teil beim Stadtmarketing.²⁸ Von Seiten der Politik hat die Verbreitung dieses Bildes stets Unterstützung gefunden. Bei einer Ansprache vor dem Werbefachverband erklärte der damalige Wirtschaftssenator Helmuth Kern im Mai 1968: »Der Hafen als Werbesymbol steht zweifellos an erster Stelle.«²⁹ Auch in diversen anderen Reden pries Kern die Besonderheit dieses Arbeitsplatzes an, betonte den »einzigartigen Reiz der besonderen Atmosphäre, die ein Welthafen durch die Begegnung mit Menschen, Schiffen und Waren aus anderen Teilen der Erde erhält«, und konstatierte die Besonderheit des Hafens als Arbeitsplatz:

²³ HHLA AG: Besuchermagnet »Giganten-Tour«. URL: [http://www.hhla.de/News-Detailansicht.234.0.html?&tx_ttnews\[tt_news\]=241&cHash=84e593fa0ceaf46485503a40eaaccef3](http://www.hhla.de/News-Detailansicht.234.0.html?&tx_ttnews[tt_news]=241&cHash=84e593fa0ceaf46485503a40eaaccef3) [25.07.2010].

²⁴ Die Begriffe Erlebnis- und Erfahrungsraum entnehme ich: *Albrecht Lehmann*: *Erinnerte Landschaft. Veränderungen des Horizonts und narrative Bewußtseinsanalyse*. In: *Fabula* 39/1998, S. 75–82.

²⁵ Zu Raumwahrnehmung und Atmosphäre vgl. *Albrecht Lehmann*: *Reden über Erfahrung. Kulturwissenschaftliche Bewusstseinsanalyse des Erzählens*. Berlin 2007, S. 76 ff.

²⁶ U. a. *Barbara Thode*: *Das Hafen-Buch*. Hamburg 1984. *Laferenz/Wiechmann*, wie Anm. 12.

²⁷ *Hans-Jürgen Wittböf*: *Container. Transportrevolution unseres Jahrhunderts*. 1. Aufl. Herford 1977, S. 56. *Rumpel*, wie Anm. 12, S. 167.

²⁸ Vgl. *Lars Amenda/Sonja Grüner*: *Tor zur Welt. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert*. Hamburg 2008, S. 56 ff.

²⁹ Staatsarchiv Hamburg (StaHH) 622-1/364, Reden 1.3.–29.5.1968: Ansprache von Senator Kern vor dem Werbefachverband Hamburg – Schleswig-Holstein am 18.4.1968.

»Ich will hier keiner billigen Romantik das Wort reden, aber so wie ich selbst in unserer technisch nüchtern denkenden Generation noch keinen Seemann bis hin zum Kapitän kennengelernt habe, der sein Schiff lediglich als Transportgefäß betrachtet, so bin ich sicher, daß auch für die überwiegende Zahl der im Hafen Beschäftigten der Hafen mehr bedeutet als eine Möglichkeit des Broterwerbs.«³⁰

Zugleich aber war und ist der Hafen Erfahrungs- und Handlungsraum der hier tätigen Arbeiter. Täglich waren diese durch neue Herangehensweisen und Lösungsansätze für Lade- und Löschvorgänge von Waren und Gütern unterschiedlicher Art und Verpackung gefordert:

»Das war ja, was den Hafen so interessant gemacht hat, das war, ich will mal so sagen, die persönliche Lebensgestaltung im Kleinen. Das ist heute ja alles gar nicht mehr möglich. Es ist ja alles normiert. [...] Und der Container, der ist viereckig, der hat einen bestimmten Rauminhalt und kann das Gewicht tragen. Und das sagt ja auch jeder, der früher hier gearbeitet hat.«³¹

So formuliert ein ehemaliger Hafearbeiter seinen Eindruck der vormals scheinbar freieren und selbstständigeren Arbeit im Vergleich zum heutigen Arbeitsalltag. Dieser Rückblick erinnert stark an die romantisierenden Zuschreibungen im Stadtmarketing. Die Untersuchung greift diesen Punkt auf und geht der Frage nach, wie die Arbeiter selbst ihren früheren Arbeitsort erinnern und mit den genannten Zuschreibungen umgehen. Stellen sie ihren Arbeitsalltag als ebenso bunt und abwechslungsreich dar, wie er in vielen Publikationen beschrieben wird? Die subjektive Raumerfahrung³² sowie die Beschreibungen des Erlebens des Wandels bilden demnach einen weiteren Untersuchungsschwerpunkt. Inwiefern audiovisuelle Eindrücke wie die Geräuschkulisse eines Hafens durch Schiffe und Menschen, die Vielfalt der Waren und der Verpackungen, die Mannigfaltigkeit der Einsatzorte und Tätigkeiten den Arbeitsplatz prägten und somit in den Erzählungen der

³⁰ StaHH 622-1/364, Reden 22.9.–15.12.1970: Referat von Senator Kern vor der SPD-Betriebsgruppe Strom- und Hafenausbau am 12.11.1970.

³¹ Vorgespräch mit Philip Hidde am 16.05.2009. Die Namen aller Interviewpartner sind anonymisiert.

³² Vgl. dazu zum Beispiel *Albrecht Lehmann*: Das Leben in einem Arbeiterdorf. Eine empirische Untersuchung über die Lebensverhältnisse von Arbeitern. Stuttgart 1976; *Hermann Bausinger*: Räumliche Orientierung. Kritische Anmerkungen zu einer vernachlässigten kulturellen Dimension. In: Nils-Arvid Bringéus/Uwe Meiners/Ruth-E. Mohrmann/Dietmar Sauer mann/Hinrich Siuts (Hg.): Wandel der Volkskultur in Europa. Band 1, Münster 1988, S. 43–52.

Arbeiter auftauchen, soll anhand der Interviews ebenfalls herausgearbeitet werden.

Hafenarbeit(er)

Hafenarbeit – das meint heute vor allem Container, teil- und vollautomatisierte Terminals sowie Fachkräfte, die mit moderner Technik die Containerbrücken steuern. Noch vor wenigen Jahrzehnten erledigten (kräftige) Männer mit weniger komplexen technischen Hilfsmitteln all die Arbeiten, die mit dem Be- und Entladen der Schiffe einhergingen und die per Gesetz definiert sind: »Hafenarbeit im Sinne des Gesetzes vom 03. August 1950 ist das Be- und Entladen von Schiffen sowie die damit im Zusammenhang stehenden vorgelegerten, begleitenden und nachgelagerten Tätigkeiten.«³³

Zu diesen gehören körperliche Verrichtungen wie Ladungssicherung, das Bedienen des Schiffgeschirrs, Reinigungsarbeiten, das Bedienen von Hebezeugen sowie Transportgeräten an Bord, der Außenbordumschlag, das Be- und Entladen von Eisenbahnwaggons und Lastkraftwagen, Quartiersmannsarbeiten, das Lagern von Gütern, die Hafenschifffahrt, und außerdem die Organisation und Beaufsichtigung der Arbeitsabläufe. Über die Jahrzehnte hat sich dieser Gesetzestext inhaltlich nur wenig verändert. Hinzu kam im Laufe der Jahre das Ein- und Auspacken sowie das Reinigen von Containern. Es gibt also eine Vielzahl von Tätigkeiten und Berufen, in denen die Hafenarbeiter beschäftigt waren und heute noch sind.

Es gab und gibt im Hafen drei Arten von Arbeitnehmern. Zum einen trifft man auf Hafeneinzelbetriebsarbeiter, sogenannte »Feste«, die bei einem Hafeneinzelbetrieb (HEB) angestellt sind. Die Gesamthafenarbeiter sind beim Gesamthafenbetrieb (GHB) beschäftigt und werden je nach Bedarf der Hafeneinzelbetriebe durch den GHB dorthin vermittelt. Als dritte Gruppe sind die Aushilfsarbeiter zu nennen, sogenannte »Unständige«, die vom GHB bei Bedarf beim zuständigen Arbeitsamt angefordert oder durch den GHB vermittelt werden.³⁴ Letztere verkörperten lange Zeit den Inbegriff des Hafenarbeiters³⁵, sie werden aufgrund veränderter Qualifikationen heute jedoch kaum mehr eingesetzt.

³³ *Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft* (Hg.): Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafenarbeiter. Hamburg 1997, S. 8 f.

³⁴ Vgl. ebd., S. 10.

³⁵ Vgl. *Grüttner*, wie Anm. 7, S. 80; *Weinbauer*, wie Anm. 7, S. 19.

Der GHB, der im Februar 1951 seine Arbeit aufnahm, spielte im Hafen eine bedeutende Rolle, da der Arbeitsanfall im Hafen großen Schwankungen unterlag, die langfristiger (z. B. durch Konjunktoreinfluss) sowie kurzfristiger Art (bedingt durch das unregelmäßige Einlaufen von Schiffen) waren. Dem GHB kam die Aufgabe zu, »stetige Arbeitsverhältnisse für Hafearbeiter im Hafen Hamburg zu schaffen.«³⁶ Sicherheit gab dieser Betrieb vor allen Dingen den unständig Beschäftigten im Hafen, die nicht bei einem Einzelbetrieb angestellt waren und nur angefordert wurden, wenn durch enormen Arbeitsanfall eine große Nachfrage an Arbeitern herrschte. Durch den GHB hatten diese ein festes Einkommen, das ihnen auch bei Nichtbeschäftigung zustand. Die vom Vorstand des GHB festgelegte Satzung galt für alle Hafeneinzelbetriebe. Darin war klar formuliert: »Die Hafearbeit ist den Hafearbeitern vorbehalten.«³⁷ Jedem Hafearbeiter wurde bei Arbeitsantritt vom GHB eine Hafearbeitskarte ausgestellt. Nur diese berechnete zur Arbeit im Hafen.

In den 1950er und 1960er Jahren war Hafearbeit vielfach noch harte Handarbeit. Zu den traditionellen Arbeitsgeräten, die dort seit vielen Jahrzehnten zum Einsatz kamen, gehörten Sackkarren, Griepen und Handhaken³⁸, die das Zupacken beim Laden und Löschen der Waren erleichterten. Im Hafen gab es damals vier Lehrberufe³⁹, die zahlreichen Kaiarbeiter und Schauerer Männer waren angelehrt, eigneten sich also ihre Tätigkeiten bei der Arbeit vor Ort an. Sie verfügten daher über ein großes Repertoire von praktischem Wissen⁴⁰ und waren routiniert im Umgang mit den diversen Waren, Verpackungen und ihren Geräten. Eine »Veralltäglichsung von Technischem«⁴¹ lässt sich für den Hafen relativ früh feststellen. Bereits zu

³⁶ *Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft*, wie Anm. 33, S. 7.

³⁷ Ebd.

³⁸ Die Griepie, ein Holzgriff mit zwei gebogenen Metallhaken, und der Handhaken, ein großer Metallhaken mit Griff, dienten zur leichteren Bewegung von Säcken und Kisten.

³⁹ Lehrberufe waren der Tallymann, der Ewerführer, der Kornumstecher sowie der Quartiersmann. Aus: *Erich Rumpel* (Hg.): *Menschen im Hafen: 1945–1998*. Hamburg 1999, S. 38 und 86.

⁴⁰ *Karl Hörning*: *Kultur als Praxis*. In: Friedrich Jaeger/Burkhard Liebsch (Hg.): *Handbuch der Kulturwissenschaften*. Bd. 1: Grundlagen und Schlüsselbegriffe. Stuttgart 2004, S. 139–151.

⁴¹ *Thomas Hengartner*: *Von Schreib-, Sprech- und Denkmaschinen*. In: Jörg Dierken (Hg.): *Geisteswissenschaften in der Offensive*. Hamburger Standortbestimmungen. Hamburg 2009, S. 255–275, hier S. 257.

Beginn der 1950er Jahre waren die ersten Schuppen mit technischem Gerät ausgestattet: »Hin und her geht ein lebhafter Verkehr der Kaiarbeiter mit ihren Hand- oder Elektrokarren, Gabelstaplern und anderen Hilfsmitteln, die den Männern schwere Muskelarbeit ersparen.«⁴² Die erste Welle der Technisierung setzte durch den Stapler und die Palette ein, die traditionelle Geräte wie die Sackkarre zunächst ergänzten. Auch wenn Mitte der 1950er Jahre der Gabelstapler vielfach als technische Errungenschaft gepriesen wurde⁴³, war die Leistungssteigerung durch den Einsatz der neuen Geräte begrenzt und es wurden immer noch viele Arbeitskräfte benötigt. Hafendarbeit blieb also bis Ende der 1960er Jahre zum Großteil Knochenarbeit. In Gesprächen mit ehemaligen Arbeitern wird dieser Tatsache stets Ausdruck verliehen: »Früher hat man gesagt, ein Hafendarbeiter muss Knöt haben. Hier (*tippt sich an die Stirn*), das ist nicht so wichtig, Knöt muss er haben.«⁴⁴ Knöt, also die Muskelkraft war es, die den Arbeiter auszeichnete, nicht eine qualifizierte Ausbildung.

Die Arbeit im Hamburger Hafen war bis zum Einsatz der Container ab Ende der 1960er Jahre von einer heute als traditionell geltenden Arbeitsweise bestimmt. In den folgenden Jahrzehnten verdrängten die Container in hohem Maße den bis dahin konventionellen Stückgutumschlag. Erhöhte Transportkapazitäten brachten spezialisierte Umschlagssysteme und -methoden mit sich. Diese leiteten entscheidende Umbrüche ein. Klassische Hafendarberufe verschwanden, und mit ihnen auch viele Arbeiter: Berufe wie der Tallymann, der Quartiersmann, der Ewerführer oder der Kornumstecher wurden unter Aspekten der Effizienz und Flexibilität zusammengefasst und neu benannt. Durch die zunehmende Technisierung des Arbeitsumfeldes wurde eine Qualifizierung der weithin angelernten Arbeiter unumgänglich. Mit dem Berufsbild hat sich auch ihr Erscheinungsbild gewandelt: Hafendarbekleidungen wie der Elbsegler und der Hamburger Kittel wurden immer seltener. Heute prägen gelbe Helme und orangefarbene Sicherheitswesten das Bild. Der »traditionelle« Charakter der Arbeit wird in diversen Publikationen bekräftigt: »Der Hafen ist keine geschlossene Einheit, sondern sehr vielschichtig organisiert und das Arbeitsleben wurde durch viele

⁴² *Adolf Diersen*: Der Hamburger Hafen. Hamburg 1955, S. 45.

⁴³ Vgl. *Gerwin Franzen*: Gabelstapler für den Hafenumschlag? Technisch-wirtschaftliche Untersuchung über die Eignung des Gabelstaplers für den Stückgutumschlag in deutschen Seehäfen, gemessen an den Voraussetzungen und Möglichkeiten seines Einsatzes. Berlin 1957.

⁴⁴ Rainer Gallert, Vorgespräch am 04.09.2008.

gewachsene und traditionsbeladene Verhaltensweisen bestimmt.«⁴⁵ Welche Arbeits- und Verhaltensweisen diese Traditionen ausmachten, inwieweit sich diese auf den Arbeitsalltag auswirkten und inwiefern sich diese durchsetzen konnten, wird in der Interviewanalyse herausgearbeitet.

Containerisierung, Qualifizierung

Bereits zu Beginn der 1960er Jahre brachten einzelne Stückgutfrachter aus den USA erstmals Container als Ladung nach Hamburg. Dieser Anblick im Hafen war allerdings kein gänzlich neuartiger, berichtet Walter Wittmann: »Ich selber hab schon Anfang der 50er Jahre Container gefahren, das waren nicht diese 20 Fuß, sondern diese kleineren, die Haus-zu-Haus Container. Das sind so Vorläufer gewesen.«⁴⁶ Diese Vorläufer sollten bald vergessen sein, und das Aufkommen der Container verdrängte stetig den bis dahin konventionellen Stückgutumschlag.

Im Jahr 1968 legte das erste Vollcontainerschiff in Hamburg an. Über den Container gab es zunächst sehr unterschiedliche Ansichten. Die revolutionären Behältnisse hatten (nicht nur) in Hamburg enthusiastische Fürsprecher ebenso wie erbitterte Gegner. Die Meinungen in der Presse waren geteilt, es wurde über die »Millioneninvestition für Containerisierung – Aufstieg oder Ruin?«⁴⁷ spekuliert und über die »Krankheit »Containeritis« geschrieben.⁴⁸ Auch viele der Hafentarbeiter glaubten nicht an den später oft gepriesenen Siegeszug: »1969 habe ich mich zu der neuen Arbeit als Containerbrückenfahrer am Burchardkai gemeldet. Ehrlich gesagt habe ich damals gedacht, es sei eine Mode und mit den Containern wäre es in fünf, sechs Jahren wieder vorbei.«⁴⁹

Anfang der 1970er Jahre gab es bereits drei Containerterminals in Hamburg, aber in einer Vielzahl von Hafeneinzelbetrieben wurde der Stückgutumschlag weiter betrieben. Viele Container kamen auf Stückgutfrachtern an und wurden an Kaianlagen wie gewöhnliches Stückgut umgeschlagen. Anfänglich

⁴⁵ *Erich Rumpel*: Aus meinem Leben. Aus den tiefen schlesischen Wäldern in die weltoffene Seehafenstadt Hamburg. Hamburg 2000, hier S. 17 ff.

⁴⁶ Walter Wittmann, Interview am 16.05.2010.

⁴⁷ Vgl. *Wittböjt*, wie Anm. 27, S. 15.

⁴⁸ *It*: »Containeritis«. In: DIE ZEIT, Nr. 28, 14. Juli 1967, URL: <http://www.zeit.de/1967/28/containeritis> [07.01.2011]. Im Artikel wird die Aussage eines Vorstandsmitglieds des Norddeutschen Lloyd, Dr. Kulenkampff, zitiert.

⁴⁹ Vgl. *Eilers*, wie Anm. 9, S. 32.

erwies sich dafür das traditionelle Wissen aus der Praxis auch weiterhin als alltagstauglich, weil auf alte Erfahrungswerte zurückgegriffen werden konnte. Die Weiterentwicklungen der neuen Umschlagsmethoden erforderten bald eine Qualifizierung der Arbeiter. »Hatte noch zu Beginn der 60er Jahre der überwiegende Teil der Hafendarbeiter Handlangerfunktion, so sind heute etwa 70 % der Arbeiter gelernte oder angelernte Kräfte«,⁵⁰ führte Wirtschaftssenator Helmuth Kern 1970 aus. Für ungelernete Arbeiter gab es immer weniger Beschäftigungsfelder. Um auf qualifizierte Fachkräfte zugreifen zu können, boten Hafeneinzelbetriebe wie die HHLA sowie der GHB ihren Angestellten Weiterbildungen an. Die Hamburger Politik bemühte sich in Anbetracht der technischen und organisatorischen Entwicklungen um eine Fortbildung nicht nur der ungelernen Arbeiter, sondern auch der gelernten und angelernten Kräfte. So wurde im Jahr 1975 schließlich die Fachausbildung zum Hafendarbeiter eingeführt und das *Fortbildungszentrum Hafen Hamburg* gegründet.⁵¹ Ziel war es, qualifizierte Arbeiter auszubilden, doch es war den Behörden auch daran gelegen, die Rechte der Arbeitnehmer zu stärken.⁵² Daher ist in der Untersuchung verstärkt die Rolle der Gewerkschaften in den Blick zu nehmen. In den Interviews wird das gewerkschaftliche Engagement häufig eher nebenbei angesprochen. Tatsächlich fanden im Hafen zur Zeit des Umbruchs im internationalen Vergleich nur wenige Streiks statt, und Hamburg konnte sich nicht mehr als die »Hochburg der Arbeiterbewegung«⁵³ behaupten. Dennoch engagierten sich zahlreiche Arbeiter und Betriebsräte kontinuierlich für Verbesserungen am Arbeitsplatz.

Inwieweit sich das nachfolgende, sehr vereinfachende Resümee über den Umbruch der Arbeitswelt Hafen aus dem Jahr 1984 in den Erzählungen der Hafendarbeiter wiederfinden lässt, ist zu prüfen:

»Fast ohne soziale Probleme gelang es in Hamburg, Schritt für Schritt die Zahl der Hafendarbeiter um mehr als ein Drittel zu verringern. Massenentlassungen gab es nicht. Von Vorteil war, dass in den sechziger, siebziger Jahren Vollbeschäftigung herrschte und sich für die harte

⁵⁰ StaHH 622-1/364, Reden 22.9.–15.12.1970: Referat von Senator Kern vor der SPD-Betriebsgruppe Strom- und Hafendarbau am 12.11.1970.

⁵¹ Dieser Fortbildungsgang wurde vom Hamburger Senat, der Gewerkschaft ÖTV und dem Unternehmensverband Hafen entwickelt.

⁵² Vgl.: *Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft* (Hg.): Hafendarbeiter. Ein neuer Fortbildungsweg im Hamburger Hafen. Vorwort von Helmuth Kern, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1975, S. 15.

⁵³ *Weinbauer*, wie Anm. 7, S. 19.

Hafenarbeit ohnehin nur noch wenige Interessenten fanden. So fiel es kaum jemandem auf, dass der Hafen die wachsenden Gütermengen mit immer weniger Arbeitskräften bewältigte.«⁵⁴

Ein scheinbar unbeträchtlicher und unproblematisch erfolgter Strukturwandel also?

Kulturwissenschaftliche Technikforschung

Der Arbeits- und Erfahrungsraum Hafen veränderte sich durch die Technik tiefgreifend. Diese Tatsache wird in diversen Publikationen häufig bekräftigt.⁵⁵ Bisher werden der Umgang mit der Technik sowie die Wahrnehmung der Arbeiter jedoch kaum in den Blick genommen. Dabei erfordert das Ziel der Technikforschung, »den Mustern auf die Spur zu kommen, wie sich Technik in individuellen Wahrnehmungen, Erfahrungen und Wissensbeständen niederschlägt«,⁵⁶ eine dichte Beschreibung des Arbeitsalltags. In der Untersuchung soll unter anderem herausgestellt werden, inwiefern Technik als identitätsbildender Faktor angesehen werden kann. Die kulturwissenschaftliche Technikforschung bietet bezüglich der Analyse weitreichende Anknüpfungspunkte.

Die Technisierung wirkte sich auf alle Bereiche des Arbeitslebens aus: auf die Arbeit in den Schuppen, am Kai sowie auf den Schiffen, auf die Bereiche Gesundheits- und Arbeitsschutz, auf die sozialen Einrichtungen im Hafen sowie den Umgang unter den Kollegen. Zentrale Aspekte der Untersuchung sind zum einen der Umgang der Arbeiter mit der Technik, zum anderen deren Auswirkung auf den Umgang der Männer miteinander, etwa im Hinblick auf Kollegialität, Männlichkeitsbilder sowie Körperlichkeit.

Durch die Einführung des Containers fand im Nachhinein gesehen ein fundamentaler Wandel statt, der von den Arbeitern selbst damals scheinbar gar nicht als solcher wahrgenommen wurde. Es erschien ihnen durchaus reizvoll, sich mit der Technik auseinanderzusetzen und sich diese anzueignen: »Dadurch, dass viel Handarbeit war, hat man auch immer in die Technik reingeguckt. Also das war immer so'n Interesse, dass man sagte: Ich möchte

⁵⁴ HB Bildatlas Hafen Hamburg. Hamburg 1984, S. 68.

⁵⁵ Vgl.: *Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft* (Hg.): Hafen Hamburg. Dienstleistungszentrum mit Zukunft. Entwicklungen – Ziele – Chancen. Hamburg 1989, S. 19.

⁵⁶ Vgl. dazu *Thomas Hengartner*. (Volkskundlich-)kulturwissenschaftliche Technikforschung. In: Ders. (Hg.): Standpunkte zur Technikforschung. Unveröff. Beiheft zum 1. Kongress Kulturwissenschaftliche Technikforschung. Hamburg 2005, S. 7–14, hier S. 12.

auch mal auf'm Kran sitzen.«⁵⁷ Bei den Arbeitern lässt sich also durchaus eine Technikakzeptanz erkennen.

Durch den Einsatz neuer Technologien wurde die Arbeit im Hafen jedoch straffer organisiert. So wird auch der Wandel der zeitlichen Dimension in den Interviews thematisiert:

»Es war aber so im Nachhinein gesehen etwas langsamer, vertraulicher, gemütlicher sag ich mal. Als ein Beispiel: [...] wenn Laden angesetzt war und es hat geregnet und es waren feuchtigkeitsempfindliche Produkte, dann wurde angedeckt, und zum Teil ham wir ein bis zwei Schichten nicht gearbeitet. Also es war alles etwas geruhsamer.«⁵⁸

Einige Aussagen deuten zudem darauf hin, dass sich die Veränderungen zunächst kaum bemerkbar vollzogen:

»Als Arbeiter selber kriegst du den Wandel gar nicht so mit wie er stattgefunden hat. [...] Auf einmal haben wir da 60 bis 70 Stapler gehabt, nur um Container zu beladen oder leer zu machen. Warum das dann so war, das kriegte man gar nicht so mit.«⁵⁹

Den tiefgreifenden Strukturwandel erkannten viele Arbeiter demnach erst spät: »Man hat die Container ja selbst noch gepackt. Aber dass das so unsere ehemalige Arbeit verdrängen würde, die allgemeine Hafendarbeit so verdrängen würde, das hat keiner so schnell gesehen.«⁶⁰ Die Technisierung wird häufig als ein fast unsichtbarer, schleichender Prozess beschrieben.⁶¹ Der Umbruch kann folglich als andauernder Bestandteil des Lebens- und Arbeitsalltags der Hafendarbeiter gedeutet werden.

Janine Schemmer M.A.
 Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg
 Beim Schlump 83
 20144 Hamburg
 schemmer@zeitgeschichte-hamburg.de

⁵⁷ Paul Wonner, Interview am 20.05.2010.

⁵⁸ Theo Förster, Interview am 03.12.2009.

⁵⁹ Vorgespräch mit Walter Wittmann am 30.09.2009.

⁶⁰ Philip Hidde, wie Anm. 31.

⁶¹ Vgl. *Martin Scharfe*: Utopie und Physik. Zum Lebensstil der Moderne. In: Michael Dauskardt/Helge Gerndt (Hg.): *Der industrialisierte Mensch*. Münster 1993, S. 73–90, hier S. 80.