

"Welthafenstadt" und "Tor zur Welt": Selbstdarstellung und Wahrnehmung der Hafenstadt Hamburg 1900-1970

Amenda, Lars

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Amenda, L. (2006). "Welthafenstadt" und "Tor zur Welt": Selbstdarstellung und Wahrnehmung der Hafenstadt Hamburg 1900-1970. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 29, 137-158. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59694-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

HÄFEN

► LARS AMENDA

»Welthafenstadt« und »Tor zur Welt«

Selbstdarstellung und Wahrnehmung der Hafenstadt Hamburg 1900–1970

Der Slogan »Tor zur Welt« nimmt heute in der Selbstdarstellung und Wahrnehmung der Freien und Hansestadt Hamburg einen wichtigen Platz ein. Die Tor-Metapher ist zu einem Synonym für die Stadt geworden und besitzt mittlerweile bereits eine längere Geschichte. Das verbreitete Schlagwort verweist vor allem auf den Hamburger Hafen und die Seeschifffahrt, welche lange die dominierenden Wirtschaftsfelder in der norddeutschen Handelsmetropole waren und auch heute noch besondere Bedeutung haben. In der jüngeren Vergangenheit steht es auch für die touristische Attraktivität Hamburgs und kulturelle Aspekte wie das Nachtleben in St. Pauli. Die Popularität des Begriffes zeigt sich daneben in einer Reihe von Wortspielen – die Universität Hamburg hat sich 1998, um nur ein Beispiel zu nennen, das Motto »Tor zur Welt der Wissenschaft« gegeben. Im großen Gegensatz zur weiten Verbreitung des Slogans ist über dessen Geschichte und Verwendung bislang nur wenig bekannt.¹

In diesem Artikel möchte ich am Beispiel Hamburgs, des größten deutschen Seehafens, die Selbstdarstellung und Wahrnehmung einer Großstadt untersuchen. Wie wirkte die hafensteinische Mobilität auf die Stadtrepräsentationen ein und wie stellte die Fremdenverkehrswerbung den Hamburger Hafen zwischen lokalen Spezifika und weltweiten Verbindungen dar? Mittels der Untersuchung der Außendarstellung des maritimen Hamburg soll der Zusammenhang zwischen lokaler, städtischer Identität und der Geschichte der »Globalisierung« in den Blick genommen werden.²

Großstädte und Metropolen waren und sind Verdichtungsräume historischer Entwicklungen und avancierten seit dem späten 19. Jahrhundert zu medial vermittelten Bildern und Symbolen.³ Dies war sowohl Vereinfachungen gesellschaftlicher Wahrnehmung als auch gezielter Standortpolitik lokaler Akteure geschuldet. Signifikante Stadtrepräsentationen und Kurzformeln besaßen eine große Werbekraft, welche für die Konkurrenz untereinander um wirtschaftliche Ressourcen und private Besucher ausgesprochen nützlich war.⁴ Neben wirtschaftlichen Zahlen waren es zunehmend auch »weiche«, kulturelle Faktoren, die im gegenseitigen Wettbewerb für die Außendarstellung von Städten im 20. Jahrhundert an Bedeutung gewannen. Hamburg stand beispielsweise lange in einer Rivalität zur Hansestadt Bremen, da die beiden bedeutendsten deutschen Seehäfen um die gleiche Klientel wie Reedereien und Auswanderer warben.⁵

»Tor zur Welt« verweist direkt auf die Kategorie Raum.⁶ Der Begriff beinhaltet zwei unterschiedliche Räume: Erstens meint er den urbanen Raum des Hafens und der Hafenviertel, die »Wasserkante« mit Landungsbrücken, Reeperbahn, Großer Freiheit usw. Zweitens verweist er auf die maritimen Verbindungen in alle Welt, denn das Zentrale am Bild des Tores ist schließ-

lich, dass es durchschritten werden kann. Die Schlagworte »Tor zur Welt« und das ältere »Welthafenstadt« repräsentieren mithin die Einbindung der Hafenstadt Hamburg in ein globales Netzwerk von Mobilität, Handel und Verkehr.⁷ Die Wahrnehmung globaler Verflechtungen möchte ich anhand der maritimen Bilder und Repräsentationen Hamburgs in diesem Artikel untersuchen. Stadtrepräsentationen der Hansestadt eignen sich sehr gut, um die Relevanz transnationaler Geschichte an einem lokalen Beispiel zu veranschaulichen.⁸ Hafenstädte bieten sich als Umschlagplätze und kulturelle Kontaktzonen allgemein für eine transnationale Erweiterung auf die deutsche Geschichte geradezu an.

Im ersten Teil sollen die Entstehungsgeschichte und der Kontext des Slogans »Tor zur Welt« rekonstruiert werden. Danach werde ich den Begriff in seiner Funktion für die Stadtrepräsentation untersuchen. Bezüglich der Verbreitung des bildhaften Schlagworts dürfen historische Akteure nicht vergessen werden, weshalb neben der Politik und ihren Protagonisten auch die »Macher« der Fremdenverkehrswerbung und städtische Jubiläen wie der 750. Hafengeburtstag 1939 in den Blick genommen werden sollen. Schließlich soll im dritten und letzten Teil die Selbstdarstellung Hamburgs als »Tor zur Welt« als Maßnahme der Identitätspolitik untersucht werden. Den hamburgischen Lokalpatriotismus möchte ich dabei auf die Richtungen seiner Abgrenzung hin untersuchen. Der Referenzrahmen Hamburgs als Hafenstadt war gegenüber anderen Standorten sowohl ein nationaler (Bremen) wie auch ein europäischer (Rotterdam, London u.a.) und globaler (New York u.a.). Wegen des langen Untersuchungszeitraums von ungefähr 1900 bis 1970 kann und soll hier keine lückenlose Untersuchung vorgelegt werden; vielmehr gilt es Tendenzen des Zusammengangs von Fremdenverkehrswerbung, Lokalität und Globalisierung herauszuarbeiten.

Die Expansion des Hamburger Hafens und die Erfindung des Slogans »Tor zur Welt«

In zahlreichen Veröffentlichungen wird »Tor zur Welt« oder auch »Des Deutschen Reiches Tor zur Welt« als zeitgenössisches Etikett für Hamburg während des Kaiserreichs verwendet.⁹ Eine Auswertung von Stadtführern und Beschreibungen Hamburgs aus dieser Zeit zeigt, dass der Hafen und die »Wasserkante« zwar als zentrale Sehenswürdigkeiten charakterisiert wurden, die Tor-Metapher hingegen noch nicht verwendet wurde.¹⁰ Vor dem Ersten Weltkrieg war vielmehr vom »Welthafen« und der »Welthafenstadt« Hamburg die Rede, womit auf den erheblichen Ausbau und Aufstieg des Hamburger Hafens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts verwiesen wurde.¹¹ Eine wichtige Etappe der Entwicklung des Hafens war 1888 die Schaffung eines zollfreien Bezirks (Freihafen), der einem Kompromiss zwischen Deutschem Reich und Hamburger Senat entsprang und eine Gegenleistung für den Eintritt der Hansestadt in den Zollverein war.¹² Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges expandierte der Hamburger Hafen zum viertgrößten Hafen der Welt und stand nach der Statistik des Verkehrsaufkommens nur hinter London, Liverpool und New York.¹³ Wurden 1870 in Hamburg lediglich 4144 ankommende Seeschiffe gezählt, so stieg ihre Zahl bis 1913 auf 15 073.¹⁴ Noch aussagekräftiger ist der Anstieg des Güterumschlags von 1,8 Mio. auf 25,5 Mio. t im selben Zeitraum. Die ungleich größere Zunahme lag an der sukzessiven Durchsetzung der Dampfschiffahrt – Dampfschiffe waren im Vergleich zu Segelschiffen deutlich größer und konnten deshalb mehr Ladung transportieren.¹⁵

Der Erste Weltkrieg beendete diese hanseatische Erfolgsstory mit einem Schlag, da wegen der britischen Nordseeblockade der überseeische Schiffsverkehr vollständig ausblieb.¹⁶ Es ist wohl kein Zufall, dass die Metapher vom Tor für den Hamburger Hafen gerade während des Krieges zum ersten Mal in einer Veröffentlichung schriftlich verwendet wurde. Unter dem Pseudonym Lo Lott veröffentlichte Lotte Huebner 1916 »Das Tor der Welt. Ein Hamburger Roman«, der in Hamburger Kaufmannskreisen spielt.¹⁷ In einer Passage des schwülstigen Romans sagt ein

Kaufmann über die Handelsunternehmungen in Hamburg vor dem Ersten Weltkrieg pathetisch: *Mit unserer Arbeit, mit unserem Blute schmiedeten wir das neue Tor zur Welt. Der Krieg schlug es zu. Der Friede wird kommen und soll es uns öffnen für alle Ewigkeit.*¹⁸

Gerade die aus Hamburger Sicht schmerzhafteste Erfahrung des Kriegaubruchs und des britischen Eintritts in den Krieg gegen Deutschland legte das Bild des Tors – das nun schlagartig verschlossen war – nahe. Die politischen Ereignisse hatten die mentalen Bilder des Raums unvermittelt verändert beziehungsweise den neuen Status bewusst gemacht. Die nachträgliche Charakterisierung Hamburgs als »Tor der Welt« für die Zeit des Kaiserreichs, in der Handel und Schifffahrt in Hamburg blühten und der Hamburger Hafen expandierte, passte sehr gut, um ein verklärtes Bild der Vergangenheit von der tristen Kriegssituation abzuheben.

In den 1920er Jahren wurde der Slogan »Tor zur Welt« popularisiert. Schriftsteller spielten hierbei wieder eine zentrale Rolle; so verfasste Hermann Claudius, Enkel von Matthias Claudius, das Gedicht »Hamburg«, in dem er die Vorzüge und Einzigartigkeit seiner Heimatstadt besang und das er mit den Zeilen enden ließ: *Du schaust und fühlst: Du stehst am Tor der Welt.*¹⁹ Der Schriftsteller Frank Thiess veröffentlichte 1926 seinen Roman »Tor zur Welt«, der in den folgenden Jahren einige Auflagen erleben sollte. Darin geht es um das Thema Jugend, wie Gymnasiasten auf verschlungenen Pfaden die Welt der Liebe entdecken.²⁰ Der Slogan entwickelte sich zu dieser Zeit zum Synonym für die Hansestadt und wurde gegen Ende des Jahrzehnts in Reisebeschreibungen als mittlerweile allgemein bekannter inoffizieller Name für Hamburg verwendet.²¹ Auch in Werbebroschüren diente das Schlagwort – »Deutschlands Tor zur Welt« hieß es jetzt auch – als Markenzeichen der Hansestadt und sollte die maritimen Reize der Hamburger Wasserkante verdeutlichen.²²

Über weitere Einflüsse für die Entstehung der maritimen Stadtrepräsentation Hamburgs lässt sich nur spekulieren. Ein Bild, auf das möglicherweise rekurriert wurde, war das Hamburger Wappen, das eine Burg mit drei Türmen zeigt, dessen Tor verschlossen ist und damit die Wehrhaftigkeit der Stadt verdeutlichen soll.²³ Die Metapher vom Tor verwies neben dem Hafen auch auf die Hamburger Reedereien. Unter diesen war die Hapag, seit 1893 auch Hamburg-Amerika Linie genannt, mit weitem Abstand die größte in der Hansestadt.²⁴ Die Hapag stieg unter Albert Ballin Ende des 19. Jahrhunderts zur größten Reederei der Welt auf und verfügte bei ihrem 50-jährigen Bestehen 1897 über 58 Seeschiffe mit 250 000 Bruttoregistertonnen und über 4000 Seeleuten.²⁵ Das maritime Großunternehmen war ein Repräsentant des hamburgischen Staates und entwickelte eine rege Werbetätigkeit für sich und den Heimatstandort.²⁶ 1903 verlegte die Reederei ihren Sitz an die Binnenalster – über dem Portal des repräsentativen Baus des Architekten Martin Haller prangte in goldenen Lettern das Leitmotiv der Hapag und ihres Generaldirektors: »Mein Feld ist die Welt.«²⁷ Dieser Spruch befand sich auch im »Abfertigungsraum« der Auswandererhallen im Stadtteil Veddel in unmittelbarer Nähe des Hafens, wo er angesichts wartender Auswanderer vor ihrer Überfahrt in die »Neue Welt« einen doppelten Sinn machte.²⁸ Auswanderung über den Hamburger Hafen spielte für die Wirtschaft der Stadt eine herausragende Rolle und trug zum Erfolg der Hapag maßgeblich bei.²⁹ Seit den 1880er Jahren wanderten hunderttausende Migrantinnen und Migranten aus Osteuropa, unter ihnen viele Juden, über Hamburg und Bremerhaven in die Neue Welt aus. Bis zum Bau von Auswandererhallen im Jahr 1892 kamen sie inmitten der Stadt bei privaten Logiswirten unter.³⁰ Aber auch nach der Segregation in unmittelbarer Hafennähe war ihre Existenz im Bewusstsein der Hamburger präsent. Für Auswanderer war Hamburg buchstäblich ein »Tor zur Welt«, eine Durchgangsstation in die Neue Welt. Angesichts der großen Bedeutung des Auswanderergeschäfts für den Aufstieg der Hapag liegt es somit nahe, dass das Schlagwort »Tor zur Welt« auch auf diese Migration nach Nordamerika anspielte.

Ein weiterer wichtiger Hintergrund für das Schlagwort vom »Tor zur Welt« war der deutsche Kolonialismus.³¹ Hamburg war neben der Hauptstadt Berlin die wichtigste deutsche Kolonial-



metropole und versuchte während des Kaiserreichs diesbezüglich Standortpolitik zu betreiben. Berlin war zwar das koloniale Herrschaftszentrum, Hamburg war aber wegen der regelmäßigen Schifffahrtlinien in die deutschen Kolonien, der Handelsbeziehungen und häufigen Truppen Transporte die koloniale Drehscheibe Deutschlands. Die Hansestadt versuchte sich zudem als koloniales Wissenszentrum zu etablieren – 1900 wurden das Tropeninstitut³² und 1908 das Kolonialinstitut³³ gegründet, die sich beide explizit in den Dienst der deutschen Kolonialpolitik stellten.

Fremdenverkehrswerbung und Stadtpäsentationen Hamburgs als »Tor zur Welt«

Interessanter als die genaue Herkunft und Autorenschaft des Slogans »Tor zur Welt« ist seine Verwendung. Das Schlagwort entwickelte sich in den 1920er Jahren zu einem Markenzeichen der Hansestadt Hamburg – es tat dies selbstverständlich nicht ohne die Einwirkung historischer Akteure. Es waren dabei keineswegs nur die städtischen Eliten wie die Kaufmannschaft, die das Schlagwort verbreiteten. Naheliegenderweise waren vor allem solche Personen Multiplikatoren, die an einer positiven und prägnanten Außendarstellung Hamburgs interessiert waren. Wegen seiner Bildhaftigkeit und Einprägbarkeit schien das Schlagwort vor allem für die Fremdenverkehrswerbung geradezu wie geschaffen zu sein, und so verwundert es nicht, dass gerade der Fremdenverkehrsverein und seine Mitarbeiter »Tor zur Welt« als Werbeslogan rasch aufgriffen und eifrig verwendeten. Seit den frühen 1920er Jahren setzte eine zunehmende Werbung um Städtetouristen in Deutschland ein, die in Hamburg erst mit einiger Verspätung als mittlerweile notwendiges Mittel akzeptiert wurde.³⁴ Viele Hanseaten dachten anfangs recht dünnköpfig, eine international bekannte Großstadt wie Hamburg bedürfe eigentlich keiner Reklame. Hamburg hatte zudem strukturell eine andere Ausgangslage als andere Großstädte im Binnenland, da wegen des erheblichen Personenverkehrs im Hafen ohnehin sehr viele Menschen nach Hamburg kamen. Aufgabe der Hamburger Fremdenverkehrswerbung war es folglich, die Durchreisenden zu einem mehrtägigen Aufenthalt in der Stadt zu bewegen.³⁵ Nicht zuletzt wegen des »Zeitgeistes« der 1920er Jahre, seiner urbanen Beschleunigung und offensiveren Produktpreisung wurde die hanseatische Zurückhaltung in der Außendarstellung Hamburgs sukzessive aufgegeben.³⁶

Die skizzierte Entwicklung lässt sich – allerdings mit einiger Verzögerung – auch an den Publikationen des Hamburger Fremdenverkehrsvereins ablesen. Ein voluminöses *Hamburg-Propagandawerk* des Vereins aus dem Jahr 1926 kam beispielsweise noch ganz ohne das Schlagwort aus.³⁷ Nur wenig später wurde es jedoch in Publikationen bereits als Etikett für den touristischen Reiz der Hansestadt verwendet.³⁸ Für die Selbstdarstellung einer Großstadt wie Hamburg war es wichtig, die Besonderheiten und Attraktionen plakativ zu bündeln.³⁹ Hamburg und sein Fremdenverkehrsverein setzten dabei vor allem auf den international bedeutenden Hafen.⁴⁰ Der Hamburger Hafen bot dabei nicht nur national die Gelegenheit, die Hansestadt als »Tor zur Welt« zu präsentieren, sondern auch international für die Elbmetropole zu werben. Hamburg habe, einer Betrachtung aus den 1920er Jahren zufolge, aufgrund seines Hafens das Potential, eine *Weltpropaganda wirksamster Art* zu betreiben.⁴¹ Die enge Verknüpfung Hamburgs mit dem Wasser war auch in Stadtführern aus der Zeit des Kaiserreichs zentral, was in den Begriffen *Welthafen* und vereinzelt *nordisches Venedig* für Städtetouristen verdichtet wurde.⁴²

Links Abb. 1 National gesinnte künstlerische Repräsentation des maritimen Hamburg mit Bismarck-Denkmal, Hafen, Alster sowie Cuxhaven, Helgoland und Blankenese durch den Fremdenverkehrsverein, um 1909, im Original farbig. (Aus: Illustriertes Album-Werk »Hamburg«, herausgegeben von Franz Harmsen unter dem Protektorat des Vereins zur Förderung des Fremden-Verkehrs in Hamburg, Hamburg o.J. [1909], S. VI)

Die Entstehung und Förderung des Städtetourismus in Hamburg ist nicht ohne einen kurzen Rückblick auf die verheerende Choleraepidemie des Jahres 1892 zu verstehen.⁴³ Hamburgs Ruf war seinerzeit nachhaltig beschädigt worden, und der 1899 gegründete »Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in Hamburg« setzte sich deshalb zum Ziel, das Image der Stadt zu verbessern.⁴⁴ Dem Verein gehörten zahlreiche Hamburger Geschäfte und Einzelpersonen an, neben anderen bekannten Persönlichkeiten war auch Albert Ballin im Vorstand. 1898 kamen 300 000 Fremde nach Hamburg, 1913 bereits annähernd 650 000, 1925 sank die Zahl auf 550 000.⁴⁵ Die Hansestadt Hamburg war zu dieser Zeit in der Wahrnehmung auch ein Aushängeschild nationaler Größe, ein *Symbol des neuen Deutschtums*, wie es der Volkswirtschaftler Heinrich Flügel vor dem Hintergrund wilhelminischer Weltpolitik und dem wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands begeistert bezeichnete.⁴⁶

»Tor zur Welt« betonte im Gegensatz zu vorangegangenen Etiketten wie »Welthafenstadt«, das allerdings auch noch lange Zeit weiterhin für die Charakterisierung Hamburgs verwendet wurde⁴⁷, stärker die vermeintliche Einzigartigkeit der Hansestadt. Für die Fremdenverkehrswerbung war der Slogan deshalb – und weil er die maritimen Reize Hamburgs betonte – sehr wertvoll. Schließlich war es gerade der Hamburger Hafen, der seit dem Ende des Ersten Weltkrieges zunehmend binnenländische Touristen anlockte. Der Slogan kam deshalb dem Fremdenverkehrsverein Hamburg wie gerufen und schien prädestiniert für eine Werbetätigkeit zu sein.

Die Verbreitung des Slogans »Tor zur Welt« nahm im Laufe der 1920er Jahre solche Ausmaße an, dass ein Hamburgführer aus dem Jahr 1930 die Begriffe »Deutschlands Tor zur Welt« und »Schönste Welthafenstadt Europas« bereits als *zeitgemäße Propaganda-Superlative* charakterisierte, die dem auf Understatement bedachten hanseatischen Kaufmann eigentlich zu markt-schreierisch erscheinen müssten.⁴⁸ Der Verfasser Hans Harbeck wies damit auf einen Widerspruch zwischen vermeintlicher Mentalität und Außendarstellung der Stadt hin, den er auf moderne Zeitphänomene zurückführte.

Auch in der Politik wurde das Schlagwort in der Endphase der Weimarer Republik verwendet.⁴⁹ Die Parteien der Hamburger Regierungskoalition (SPD, DDP und DVP) riefen die Wählerinnen und Wähler der Stadt im Vorfeld der Bürgerschaftswahl am 27. September 1931 dazu auf, keine radikalen Parteien zu wählen: *Haltet das Tor offen! Haltet den Hafen offen! Hamburg ist Deutschlands Tor zur Welt! Radikalismus von rechts und links kämpft mit allen Mitteln um die Macht. Nationalsozialismus heißt: das Tor schließen. Kommunismus heißt: das Tor schließen. Haltet das Tor zur Welt, haltet den Hafen offen!*⁵⁰ Ein dazu geschaffenes Plakat zeigte einen Hamburger Arbeiter, der vor anstürmenden Kommunisten und Nationalsozialisten ein Tor offen hält, durch das Handel und Schifffahrt strömen.⁵¹ »Tor zur Welt« war hier ein direkter Hinweis auf spezifische Hamburger Traditionen wie politische Liberalität und wirtschaftliche Außenhandelsorientierung, welche durch KPD und NSDAP massiv bedroht seien. In dieser politischen Instrumentalisierung seitens der demokratischen Parteien stand das geflügelte Wort für Weltoffenheit und Stabilität, welche von Kommunisten und Nationalsozialisten bedroht werde.

Wie elastisch der Slogan vom »Tor zur Welt« war und wie unterschiedlich er benutzt werden konnte, offenbarte sich während der NS-Herrschaft.⁵² Anders als es vielleicht zu erwarten wäre, war die Selbstdarstellung Hamburgs unter diesem Motto bei Nationalsozialisten keineswegs verpönt. Im Gegenteil wurde der Begriff weiter popularisiert, allerdings mit anderen Konnotationen. Neben der Fremdenverkehrswerbung bedienten sich auch nationalsozialistische Repräsentanten der Tor-Metapher, um auf die wirtschaftlichen Besonderheiten hinzuweisen. In einem offiziellen Bildband aus dem Jahr 1938 betonte Reichsstatthalter und Gauleiter Karl Kaufmann in seinem Vorwort, dass Hamburg nicht eigensinnig Handel und Schifffahrt betreibe, sondern wirtschaftlich wie kulturell als deutsche Brücke für das Ausland fungiere.⁵³ Um nicht in den Ruf

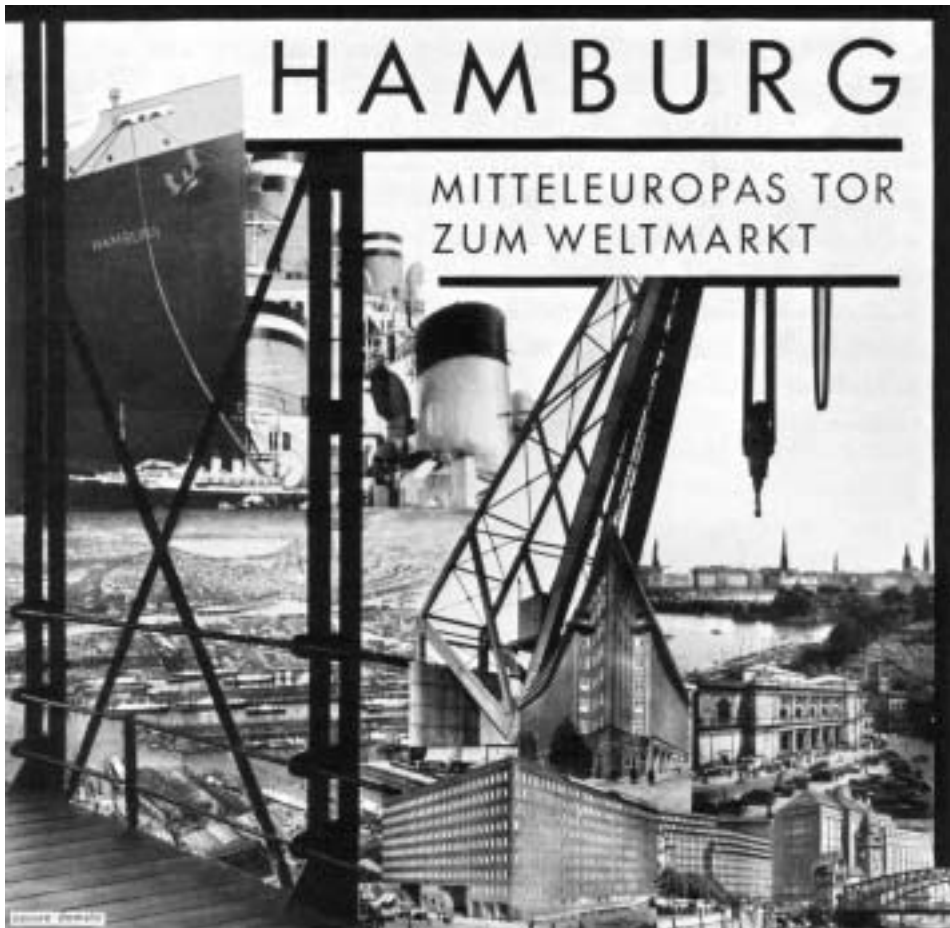


Abb. 2 Wirtschaftswerbung mittels einer Montage von Cesare Domela aus dem Jahr 1930. (Aus: Hamburg als Industriepflicht. Herausgegeben von Hans Reymann im Auftrag der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1930, S. 112)

einer zu großen Weltoffenheit und Ausländerfreundlichkeit zu kommen, betonte Kaufmann jedoch reflexartig im Anschluss, die Hansestadt sei *dabei bewußt dem Ausländer nicht nachgelaufen*, sondern habe vielmehr auf seiner niedersächsischen und friesischen Kultur aufgebaut.⁵⁴

»Tor zur Welt« war aus Sicht Hamburger Nationalsozialisten ein willkommenes Etikett für ihre lokale Standortpolitik. Hamburg war in den 1930er Jahren noch eine ausgesprochene Handelsmetropole, erst mit der Eingemeindung der preußischen Nachbarstädte Altona und Wilhelmsburg im Zuge des Groß-Hamburg-Gesetzes 1937 erhöhte sich der Anteil der Industrie deutlich.⁵⁵ Hamburg blieb wegen seiner angespannten wirtschaftlichen Lage bis 1937 Notstandsgebiet, und mittels des Slogans sollte auch die weltwirtschaftliche Einbindung Hamburgs herausgestrichen werden. Dass sich aber die Lobbyisten der Hamburger Wirtschaft nicht zu große Hoffnungen machen konnten, dafür sorgte Adolf Hitler persönlich. Anlässlich des Stapellaufs des KdF-Schiffes WILHELM GUSTLOFF besuchte Hitler Ende März 1938 zum wiederholten Male die Hansestadt.⁵⁶ In der Hanseatenhalle hielt er am 29. März 1938 eine Grundsatzrede

über die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik, welche in der Handelsmetropole Hamburg auf besonderes Interesse stoßen musste.⁵⁷ Hitler bemühte sich, das Hamburger Publikum mit einigen Komplimenten zu umgarnen, benannte die Maximen seiner Politik danach aber unmissverständlich: *Hamburg ist für Deutschland das Tor zur Welt. Was würde diese Stadt sein, wenn hinter ihr nicht das ganze Deutsche Reich stünde?*⁵⁸ Nicht das Geld sei die entscheidende Kategorie seiner Wirtschaftspolitik, sondern die Produktion, was in der Hansestadt keine großen Beifallstürme ausgelöst haben dürfte.⁵⁹ Während Hamburg demnach ein deutsches Aushängeschild für die Welt sein und bleiben sollte, forcierte die nationalsozialistische Führung die Kriegsvorbereitungen.

Der 750. Hafengeburtstag im Jahr 1939 sollte aus Sicht des Hamburger Senats eine große Festveranstaltung werden, mit der die Hansestadt im In- und Ausland präsentiert werden sollte.⁶⁰ Aus Hamburger Sicht bot sich hier die Chance, sowohl eine intensive Werbung für den eigenen Standort als auch für das nationalsozialistische Deutschland zu betreiben. Die seit 1937 laufenden Planungen sahen eine große internationale Hafen- und Schifffahrtsausstellung sowie eine Festveranstaltung im Mai 1939 vor. Die ambitionierten Pläne, Hamburg bei dieser Gelegenheit international in Szene zu setzen, mussten dann aber wegen anderer Prioritäten in Berlin – eine Verkehrsausstellung in Köln 1940 sollte bevorzugt werden – deutlich kleiner ausfallen. Dennoch gab es anlässlich des Jubiläums zahlreiche Darstellungen Hamburgs als »Tor zur Welt« und das Bild der wirtschaftlichen und kulturellen Mittlerfunktion Hamburgs.⁶¹ Der Fremdenverkehrsverein beauftragte zu diesem Zweck den Künstler Bruno Karberg mit der Schaffung eines Plakats, auf dem die Burg des Stadtwappens mit geöffnetem Tor auf dem Globus stehend zu sehen war.⁶² Der Direktor des Fremdenverkehrsvereins, Hans Aichholz, initiierte zu Beginn des Jahres 1939 eine regelrechte Kampagne unter dem Motto »Hamburg, das Tor zur Welt«, in welcher er die Außendarstellung im Vorfeld des Hafengeburtstages zu bündeln versuchte.

Hamburg als einer der fünf »Führerstädte« war von Adolf Hitler eine besondere Repräsentationsaufgabe zugedacht worden. Dafür sollte am Elbufer eine imposante Bebauung entstehen: eine sich über die Elbe spannende gigantische Brücke und ein 250 Meter hohes Gauhochhaus samt Aufmarschfeld sollten die nationalsozialistische Herrschaft und Bedeutung Deutschlands architektonisch symbolisieren.⁶³ Die Beteiligten dachten dabei gerade auch an die vielen Ausländer, die über den Hamburger Hafen erstmals deutschen Boden betraten und sich hier einen ersten Eindruck des nationalsozialistischen Deutschland verschafften.⁶⁴ Um den enormen Bedarf an Ziegelsteinen für die Planungen zu gewährleisten, schloss der Hamburger Senat eigens einen Vertrag mit dem SS-Unternehmen Deutsche Erd- und Steinwerke ab, woraufhin die SS 1938 im ländlich geprägten Neuengamme in den zu Hamburg gehörenden Vierlanden ein Konzentrationslager am Standort eines alten Klinkerwerks eröffnete.⁶⁵ In einer nationalsozialistischen Chronik Hamburgs wurden die Pläne als verheißungsvolles Symbol bejubelt: *Hamburg erhält ein neues Gesicht, ein deutsches und weltweites Gesicht. Denn vor Hamburg, dem Reichsgau, liegt nunmehr sonnenhell eine neue Zukunft als Deutschlands Tor zur Welt.*⁶⁶

Die Stadtrepräsentation »Tor zur Welt« war für Hamburger Nationalsozialisten ausgesprochen attraktiv, gerade weil sie eine hanseatische Tradition und nationalsozialistische Gegenwart und Zukunft miteinander zu verbinden schien. Bekanntermaßen war die Zukunft Hamburgs weniger sonnenhell, vielmehr legten wenige Jahre später britische und US-amerikanische Bomber große Teile der Stadt in Schutt und Asche. Selbst in Geschichtsbüchern aus der NS-Zeit wurde das junge Schlagwort für einen Rückblick auf 1000 Jahre Hamburger Geschichte verwendet und damit insinuiert, dass die historische Entwicklung der Hansestadt im »Dritten Reich« kulminierte.⁶⁷

Abb. 3 Plakat von Bruno Karberg zum 750-jährigen Hafenjubiläum 1939. (Aus: Hamburg – dreiviertel Jahrtausend Hafen-, Handels- und Stapelplatz. Hamburg o.J. [ca. 1939], S. 75)



Aufgrund der massiven Bombenschäden in der Hansestadt und ihrem Hafen war der Slogan vom »Tor zur Welt« in der unmittelbaren Nachkriegszeit für repräsentative Zwecke unbrauchbar geworden. Das Tor des Hamburger Hafens schien im Kontrast zur Vergangenheit – wie bereits während des Ersten Weltkrieges – verschlossen zu sein.⁶⁸ Ebenso wie die zahlreichen zerbombten Häuser in der Stadt legten die Zerstörungen im Hamburger Hafen die Vermutung nahe, dass der wirtschaftliche Wiederaufbau einen langen Zeitraum in Anspruch nehmen würde.

Mit den Jahren des Wiederaufbaus, dem Anstieg von Handel und Schifffahrt und der allmählichen Normalisierung des Alltags wurde aber wieder zunehmend auf den alten Slogan zurückgegriffen. Zwölf Jahre nach Kriegsende schrieb Wolf Strache beispielsweise: *Mit unablässigem*

*Fleiß, mit hanseatischer Beharrlichkeit und hanseatischem Wagemut arbeitet sich Hamburg wieder nach vorn. Schon heute ist es wieder, als was es einst galt: Deutschlands Tor zur Welt.*⁶⁹ Der Bezug auf den populären Slogan war hier der Gradmesser für den Wiederaufbau, gerade weil er mit wirtschaftlicher Prosperität gleichgesetzt wurde. Seit dieser Zeit konnte kaum ein literarischer Hamburgführer auf die Stadtrepräsentation als »Tor zur Welt« verzichten. Zahlreiche Broschüren nahmen den Slogan auf und popularisierten ihn weiter und weit über die Grenzen Hamburgs hinaus.⁷⁰ Der Begriff wurde dann schnell für das Selbstbild und die Außen-darstellung der Hansestadt wieder zentral und galt gewissermaßen als die Essenz hamburgischer Wirtschaft und Stadtkultur.

Bilder spielten für die Repräsentation Hamburgs als »Tor zur Welt« eine signifikante Rolle, schließlich war der Slogan selbst eine Metapher und erhielt seine Wirkungskraft gerade aus der Bildhaftigkeit. Um die Werbekraft Hamburgs als »Tor zur Welt« noch zu verstärken, mussten die Darstellungen zusätzlich mit Fotografien versehen werden. Hamburgbücher, Werbebroschüren usw. bildeten immer wieder den Hafen ab, der neben anderen Motiven wie der St. Michaeliskirche (»Michel«), dem Hamburger Wahrzeichen, als Stellvertreter für Hamburg fungierte. Auf unzähligen Bildpostkarten erschien der Hamburger Hafen als Motiv, seit den 1920er Jahren war neben Bildunterschriften wie *Deutschlands größter Hafen* bisweilen vereinzelt auch das populäre Schlagwort zu finden.⁷¹ *Der Hamburger Hafen – das Tor zur Welt* war beispielsweise eine Werbepostkarte des Hamburger Anzeigers aus den frühen 1930er Jahren unternitelt, welche eine Zeichnung der Landungsbrücken und eines auslaufenden Seeschiffes zeigte.⁷² Der Blick von den Landungsbrücken auf den Hafen sowie ein- und auslaufende Schiffe stand für den Verkehr in der Hansestadt und erinnerte auch ohne direkte Erwähnung des Slogans an die weltweiten Verflechtungen. Besonders beliebt wurde die Darstellung des Michels von der Elbe aus, um somit das Wahrzeichen und den Hafen als »Herz« der Stadt auf einer Fotografie einfangen zu können.

Auch Filme bedienten seit den 1920er Jahren das Bild Hamburgs als international bedeutsamer Hafenstadt. Immer wieder war es der Hamburger Hafen, der auch hier als Erkennungszeichen der Hansestadt fungierte und auf diese Weise die Bilder zum Schlagwort vom »Tor zur Welt« lieferte.⁷³ Dies traf insbesondere auf den Film »Weltstraße See – Welthafen Hamburg« von Walter Ruttmann aus dem Jahr 1938 zu, der im Auftrag des Hamburger Senats gezielt zu Werbezwecken geschaffen worden war.⁷⁴ Zum Sinnbild des maritimen Hamburgfilms geriet dann vor allem der Spielfilm »Große Freiheit Nr. 7« mit Hans Albers in der Rolle des Seemanns Hannes Kröger.⁷⁵ Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand eine ganze Reihe von Filmen, die den Slogan »Tor zur Welt« im Titel führten.⁷⁶ Auch auf diese Weise wurde in der Nachkriegszeit das maritime Bild Hamburgs inszeniert.

Es war kein Zufall, dass St. Pauli in der filmischen Repräsentation Hamburgs zumindest bei Spielfilmen einen hohen Stellenwert hatte. »Große Freiheit Nr. 7« war nur der bekannteste St. Pauli-Film, neben dem seit den 1920er Jahren zahlreiche weitere produziert worden sind.⁷⁷ Dies geschah auch vor dem Hintergrund einer umfangreichen maritimen Zeichenproduktion seit dem frühen 20. Jahrhundert, die das bekannteste deutsche Hafenviertel für die Öffentlichkeit inszenierte.⁷⁸ St. Pauli hatte einen weltweiten Ruf und wurde häufig als *Seemanns-Eldorado*⁷⁹ stilisiert und verkürt.⁸⁰ Das besondere an St. Pauli war die Gleichzeitigkeit von Hafenviertel und großstädtischem Vergnügungsviertel, wobei sich das Verhältnis im Laufe des 20. Jahrhunderts zunehmend zum Letzteren verschob. Der abnehmenden seemännischen Prägung stand seit der Zwischenkriegszeit eine intensive massenkulturelle Thematisierung St. Paulis in Film und Schlager gegenüber, in der die Mythen der Seeschiffahrt mit dem Bild des Hafenviertels verschmolzen. Zahlreiche maritime Zeichen wie Postkarten⁸¹, Tätowierungen⁸², Hafenkaschemmen⁸³, in denen es wiederum vor Souvenirs aus aller Welt wimmelte, beeinflussten das Bild St. Paulis und verwiesen gleichzeitig auf die weltweiten Verbindungen Hamburgs.

Abb. 4 Ausschnitt aus einem Prospekt des Fremdenverkehrsvereins Hamburg, um 1960, im Original farbig. (Archiv der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, 241-9)



Ungefähr zur gleichen Zeit wie der Slogan »Tor zur Welt« breitete sich auch der Werbespruch »Ankerplatz der Freude« für St. Pauli aus.⁸⁴ Dieses maritime Bild entstand nun gerade deshalb, weil der Charakter des Hafenviertels in St. Pauli kontinuierlich abnahm und es deshalb vorteilhaft erschien, mit Zeichen auf die maritime Tradition zu verweisen. Trotz einiger »Säuberungsmaßnahmen« in St. Pauli während der NS-Herrschaft, wie beispielsweise gegenüber der Straßenprostitution, gab es eine Kontinuität in der maritimen Zeichenproduktion. Nur wenige Wochen vor dem Angriff der Wehrmacht auf Polen war in der Presse über entsprechende Pläne in St. Pauli zu lesen: *Zu diesem Zweck denkt man an die Neuerrichtung von türkischen Mokkastuben, amerikanischen Bars, chinesischen und japanischen Restaurants, spanischen und griechischen Weinhäusern, in denen also der Besucher den Eindruck gewinnen soll, daß er in der Tat hier in einer Welthafenstadt ist.*⁸⁵

Solche »multikulturellen« Absichten während der NS-Zeit waren nur wegen der maritimen Bilder Hamburgs denkbar. In der Nachkriegszeit war St. Pauli dann auch ein Ort, an dem die Internationalität Hamburgs verortet wurde, wenngleich nun unter veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen wie der jugendlichen Musikszene im 1962 eröffneten »Star Club« in der Großen Freiheit.

Einige Gedanken zum Zusammenhang globaler Verflechtungen und lokaler Identität

Es ist problematisch, angesichts unterschiedlicher Klassen und Milieus in einer Großstadt wie Hamburg eine gemeinsame lokale Identität erkennen zu wollen. Die Repräsentation Hamburgs als »Tor zur Welt« war aber zweifelsfrei für sehr viele Bewohnerinnen und Bewohner vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen Lebenswelt nachvollziehbar. Die Begriffe »Welthafenstadt« und etwas abgeschwächt auch »Tor zur Welt« drückten das Selbstbewusstsein einer Großstadt und Hafenstadt aus, die 1910 die Marke von einer Million Einwohnern überschritt. Sie waren ein Nachklang des hamburgischen Partikularismus, der Ende des 19. Jahrhunderts gegenüber dem Deutschen Reich zwar die Segel strich, aber in eine ausgeprägte Verbundenheit mit der Heimatstadt überführt wurde.⁸⁶ Die beiden Begriffe verdichteten die zentralen Faktoren hamburgischer Standortpolitik – Seeschifffahrt und Handel – und boten sowohl für einheimische Kaufleute als auch für Arbeiter ein Etikett, das aus unterschiedlicher Perspektive mit Sinn versehen werden konnte.

Der Slogan »Tor zur Welt« verweist auch auf einen Hamburger Lokalpatriotismus. Dieser richtete sich sowohl gegen andere deutsche Regionen, die aus hanseatischem Blickwinkel nicht in den Vorzug gekommen waren, bedeutende Seehafenstädte zu werden. Die Verwendung des Schlagworts war aber auch auf den traditionellen Konkurrenten Hamburgs, die hanseatische Schwesterstadt Bremen, gemünzt und sollte nahelegen, dass erstere die einzige international bedeutende deutsche Hafenstadt sei.⁸⁷ Die Verbreitung des Slogans »Tor zur Welt« ist nicht zuletzt ein deutlicher Verweis auf die Selbstwahrnehmung der Globalisierung und der Verortung Hamburgs in der zunehmenden weltweiten Verflechtung. Es ist ein gutes Beispiel für eine *Glokalisierung*, ein Begriff, den Roland Robertson vorgeschlagen hat, um auf lokale Reaktionen auf Globalisierung hinzuweisen.⁸⁸ Globalisierung sei ihm zufolge keineswegs nur als kulturelle Homogenisierung zu deuten, sondern habe im Gegensatz dazu lokale Identität und »Heimat« erst produziert.

Es gibt zahlreiche Quellen, denen zufolge die geographische Weltoffenheit Hamburgs auch in gesellschaftlichen Dispositionen einen Widerhall gefunden habe. In Hamburger Stadtführern wurde die tolerante, entspannte Atmosphäre und Mentalität der Bewohner regelmäßig besonders herausgestrichen. In einer Schrift des Hamburger Fremdenverkehrsvereins aus dem Jahr 1907 hieß es exemplarisch: *Das Leben in Hamburg ist ein kosmopolitisches im besten Sinne. Die Bevölkerung in fast allen ihren Schichten steht mit der ganzen Welt in direkten und persönlichen Beziehungen; man ist entweder selbst zur See gefahren oder übersee gewesen, oder der Sohn, Bruder, Vetter war übersee oder ist noch dort oder fährt zur See.*⁸⁹

Diese Inszenierung entbehrte zwar nicht einer gewissen realen Grundlage, dennoch war sie für die Außendarstellung geschönt. Dies war besonders dann offensichtlich, wenn es regelmäßig apodiktisch hieß, dass es in Hamburg keine Standesunterschiede gäbe, weil nicht die Herkunft sondern allein das Handelsgeschick zähle. Für Hamburger Kaufleute war eine »kosmopolitische« Einstellung eine Notwendigkeit ihres Berufes, da sie Handelsverbindungen in viele Teile der Welt aufbauten und aufrechterhielten und deshalb auch über globale wirtschaftliche und politische Entwicklungen informiert sein mussten.⁹⁰ Es gehörte zum guten Ton, die Söhne im Ausland wie beispielsweise in der britischen Handelsmetropole London ausbilden zu lassen.

Die viel beschriebene »Anglophilie« des Hamburger Bürgertums war dabei paradoxerweise ein Ausdruck der lokalen Identität und gewissermaßen ein Baustein und Stellvertreter der kosmopolitischen Einstellung.⁹¹ Über den Eindruck der ostentativ englisch sprechenden Hamburger Jugend auf in der Stadt weilende Ausländer hieß es in einer Beschreibung zugespitzt: *Die Engländer, Franzosen, Amerikaner und Exoten können viel eher glauben, in einem Ablegerort ihres eignen Landes zu sein, als im großen Deutschland, im Lande der Dichter und Denker.*⁹²

Die Inszenierung einer kosmopolitischen und klassenlosen Stadtgesellschaft war trotz der liberalen Traditionen und der Abwesenheit eines Herrscherhauses ein Trugbild. Die erheblichen sozialen Spannungen, die schlechten Wohnquartiere der Arbeiterbevölkerung und Arbeitskämpfe wie der große Hafentarbeiterstreik 1896/97 zeigen dies unmissverständlich.⁹³ Ein weiteres beredtes Beispiel für die gesellschaftlichen Friktionen in Hamburg ist die Person Albert Ballin. Als überaus erfolgreicher Generaldirektor der Hapag war er eine Lichtgestalt der Hamburger Wirtschaft – seine Strahlkraft wurde in den Augen mancher nur durch seine jüdische Herkunft etwas verdunkelt. Für die Hamburger Arbeiterschaft war Ballin hingegen die Verkörperung eines rücksichtslosen Kapitalisten, und auch aus ihren Reihen gab es bisweilen antisemitische Schmährufe gegen seine Person.⁹⁴

Auch Hafentarbeiter, die tagtäglich die Ladungen der einlaufenden Seeschiffe löschten, hatten ein klares Bewusstsein weltweiter Zusammenhänge.⁹⁵ Die Handelsverbindungen mit der Welt wurden ihnen tagtäglich vor Augen geführt und haben den Einblick in globale Verflechtungen verstärkt, wie es beispielsweise die geheimen Überwachungsberichte der Politischen Polizei aus Hamburger Arbeiterkreisen nahelegen.⁹⁶ Dass der Hamburger Hafen jedoch kein Erziehungsinstrument für gesellschaftliche Toleranz war, dokumentiert die Stärke der antisemitischen und völkischen Rechten in der Hansestadt.⁹⁷

Bisweilen wird in der Forschung gefragt, wieso gerade im »weltoffenen« und liberalen Stadtstaat Hamburg mit seinem einflussreichen Bürgertum und der starken Arbeiterbewegung die völkische und antisemitische Rechte so stark werden konnte.⁹⁸ Die Eingebundenheit Hamburgs in ein globales Netzwerk von Handel und Mobilität wird dabei in der Regel nicht berücksichtigt. Dabei haben gerade diese in Hamburg besonders sichtbaren »Fäden« ohne Zweifel erheblich dazu beigetragen, nationalistische und rassistische Antworten auf die zunehmende Globalisierung zu suchen und zu finden. Die Mobilität in der Hafenstadt Hamburg, die sichtbare Anwesenheit von vielen »Fremden«, ausländischen Seeleuten und Auswanderern, haben eine nationalistisch übersteigerte Identität in einem Teil der Bevölkerung zumindest gefördert. Nationalismus als *vorgestellte Gemeinschaft* (Benedict Anderson) und auch seine völkischen Varianten, wie bei den Mitgliedern des Alldeutschen Verbands, waren auf eine Abgrenzung gegenüber Anderen angewiesen.

Es gibt zudem eine auffällige Koinzidenz von zunehmender Mobilität und lokalen Ausprägungen des Rassismus. Mit der erfolgten Durchsetzung der Dampfschiffahrt, also seit den 1880er Jahren, kamen in den Hamburger Hafen vermehrt ausländische Seeleute und osteuropäische Auswanderer. Unter letzteren befanden sich viele osteuropäische Juden, die bis zur Eröffnung der Auswandererhallen auf der Veddel in der hafennahen Gegend bei privaten Logiswirten unterkamen.⁹⁹ Diese Auswanderer, die als »Ostjuden« besonders stark angefeindet und diskriminiert wurden, waren somit bis in die 1890er Jahre sehr präsent in der Stadt und lösten starke Abwehrreaktionen aus, da befürchtet wurde, sie könnten sich dauerhaft in Hamburg niederlassen.¹⁰⁰ Es ist zudem ein bezeichnender Widerspruch, dass die Hapag, das wichtigste wirtschaftliche Aushängeschild der Stadt im Kaiserreich, sehr gut an den osteuropäischen jüdischen Migranten verdiente, während ihr Bild auch in Hamburg von rassistischen Stereotypen dominiert wurde.

Hamburgerinnen und Hamburgern aus unterschiedlichen Milieus war die Einbindung ihrer

Heimatstadt in ein Geflecht von weltweiten Verbindungen nur zu bewusst. An der Hamburger »Wasserkante«, an den Landungsbrücken, ließen sich mit Blick auf den Hafen die maritimen Handelsverbindungen ausschnittsweise verfolgen. Aber auch politische Ereignisse waren im Hafen regelmäßig ablesbar. Die deutsche Kolonialpolitik und ihre Truppentransporte waren hier vor Ort regelmäßig sichtbar und werden trotz aller Ablehnung auf Seiten der Arbeiterbewegung den Nationalismus in der »Weltpolitik« gefördert haben.¹⁰¹ Regelmäßig wurden hier deutsche Kolonialtruppen verabschiedet und begrüßt, was der Hamburger Senat als eine Art koloniale Bühne zu nutzen wusste, um seine eigene koloniale Standortpolitik zu betreiben.¹⁰²

Mit Hinweis auf die hamburgische Identität und Mentalität wurde nach dem Untergang des »Dritten Reiches« häufig kolportiert, in der Hansestadt sei die NS-Herrschaft hanseatisch gemäßigt vonstatten gegangen.¹⁰³ Diese Mär ermöglichte es auch kurz nach Kriegsende, die hamburgische Stadtgesellschaft als fremdenfreundlich zu inszenieren. »Tor zur Welt« war hier eine Chiffre für die vermeintliche Weltoffenheit Hamburgs gegenüber anderen Ländern, Kulturen und Menschen. In literarischen Beschreibungen der Hansestadt sprachen einige, wie der Schriftsteller Otto Erich Kiesel – lediglich fünf Jahre nach dem Untergang des »Dritten Reiches«, Judenvernichtung und massenhaftem Einsatz von Zwangsarbeitern¹⁰⁴ –, von der *herzerfrischenden Toleranz*¹⁰⁵ der Hamburger gegenüber Fremden. Bei einem näheren Blick auf die Migrationsgeschichte der Hansestadt ist davon freilich sehr wenig zu erkennen.¹⁰⁶ Dennoch erschien einigen Betrachtern Hamburg als ein Vorbild einer friedlichen und multikulturellen Gesellschaft zu sein. In Hamburg, dieser »Vielvölkerstadt«, sei Migration eine Erfolgsgeschichte mit vielen nützlichen Fremden für die Stadt.¹⁰⁷ Ein wichtiger Begriff in diesem Zusammenhang war jener der »Internationalität«, mit dem auf den Hafen, Mobilität und Migration angespielt wurde. Ein wichtiges Feld der Internationalität war seit den 1950er Jahren die ausländische Gastronomie in der Hansestadt, was in Stadtführern besonders hervorgehoben wurde.¹⁰⁸

Fazit

Es überrascht nicht, dass der Slogan »Tor zur Welt« in Hamburg eine derart steile Karriere gemacht hat. Die Worte verwiesen auf die im 20. Jahrhundert lange Zeit zentralen Wirtschaftsfelder der Seeschifffahrt und des Handels, auf den Hamburger Hafen und das Hafenviertel St. Pauli. Für die Beteiligten der Fremdenverkehrswerbung war das Schlagwort ein Glücksfall, wie es die Verwendung seit den 1920er Jahren deutlich zeigt. »Tor zur Welt« geriet schnell zum semantischen Mittel der Standortpolitik, sowohl in wirtschaftlicher und politischer als auch in kultureller Hinsicht. Es dürfte überraschen, dass es gerade die Nationalsozialisten waren, die den Slogan erstmals in größerem Umfang als Etikett für einige Aspekte ihrer Politik auswählten. Sie wollten damit die Hamburger Geschichte mit den geschichtslosen Plänen des Ausbaus Hamburgs zur »Führerstadt« zusammenführen. »Tor zur Welt« hatte jedenfalls für sehr viele einen positiven Klang. Es war eine Erinnerung an eine wirtschaftlich prosperierende Zeit während des Kaiserreichs, als sich der Hamburger Hafen zum international führenden Umschlagplatz entwickelte. Es ist wohl kein Zufall, dass das Schlagwort während einer Krisenzeit entstand (Erster Weltkrieg) und während einer nachfolgenden (Weltwirtschaftskrise 1929) schlagartig popularisiert worden ist. Die Ausbreitung des Slogans fiel zudem in eine Zeit, in der Werbung und Propaganda als wichtige moderne Errungenschaften und als Manifestationen des »Zeitgeistes« galten.

Die Reichweite des Schlagworts wäre trotz aller Bemühungen der Fremdenverkehrswerbung und Politik nur begrenzt gewesen, wenn sich große Teile der Stadtgesellschaft nicht mit ihm hätten identifizieren können. »Tor zur Welt« machte hier klassenübergreifend einen Sinn, auch

wenn dieser mit unterschiedlichen Inhalten gefüllt wurde. Es waren eben nicht nur die Hamburger Kaufleute, die ihr Feld in der Welt sahen, sondern auch Seeleute und Hafentarbeiter, die täglich die Rohstoffe und Erzeugnisse der Welt im Hafen löschten. Die Einbindung Hamburgs in ein globales Netz von Wirtschaft und Handel bekam mit dem Slogan eine in ganz Deutschland populäre Kurzformel. Die Selbstdarstellung Hamburgs als »Tor zur Welt« zeigt, dass Mobilität und Globalisierung auch als eine Chance für den Tourismus erkannt wurden und auf die lokale Identität – irgendwo zwischen den Polen der Abgrenzung und Aneignung – einwirkten.

Anmerkungen:

- 1 Vgl. die knappen Ausführungen von Helmut Stubbe-da Luz: Tor zur Welt. In: Franklin Kopitzsch und Daniel Tilgner (Hrsg.): Hamburg Lexikon. Hamburg 1998, S. 489f. – Wolfgang Settekorn: Tor des Monats – Tor zur Welt. Zum Metapherngebrauch in Massenmedien. In: Dieter Möhn, Dieter Roß und Marita Tjarks-Sobhanim (Hrsg.): Medien-sprache und Medienlinguistik. Festschrift für Jörg Henning. Frankfurt/M. u.a. 2001, S. 93-109, erwähnt den Slogan trotz des Titels mit keinem einzigen Wort.
- 2 Zu Aspekten einer hamburgischen Identität des Bürgertums zwischen Lokalpatriotismus und Nationalismus siehe Renate Hauschild-Thiessen: Bürgerstolz und Kaisertreue. Hamburg und das Deutsche Reich von 1871. Hamburg 1979. – Zur geschichtswissenschaftlichen Analyse globaler Verflechtungen siehe Jürgen Osterhammel und Niels P. Petersson: Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen. München 2003; Anthony G. Hopkins: Introduction: Globalization – An Agenda for Historians. In: Ders. (ed.): Globalization in World History. London 2002, S. 1-10.
- 3 Zu Stadtbildern und ihren Wahrnehmungen – am Beispiel der US-amerikanischen Städte Los Angeles, Boston und Jersey City – siehe die Pionierstudie von Kevin Lynch: The Image of the City. Cambridge (MA) 1965 (Erstauf-l. 1960); Andrew Lees: Cities perceived. Urban Society in European and American Thought, 1820-1940. New York 1985; Daniel Kiecoll: Selbstbild und Image zweier europäischer Metropolen. Paris und Berlin zwischen 1900 und 1930. Frankfurt/M. u.a. 2001; zur Neuzeit siehe Wolfgang Behringer (Hrsg.): Das Bild der Stadt in der Neuzeit 1400-1800. München 1999.
- 4 Zu Stadtrepräsentationen siehe jetzt Adelheid von Saldern (Hrsg.): Inszenierter Stolz. Stadtrepräsentation in drei deutschen Gesellschaften (1935-1975). Stuttgart 2005; Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2005, Heft 1: Stadtbilder und Stadtrepräsentationen. – Zur kulturgeschichtlichen Kategorie der Repräsentation siehe Roger Char-rier: Die unvollendete Vergangenheit. Geschichte und die Macht der Weltauslegung. Berlin 1989, bes. S. 11-19.
- 5 Frank Broeze: Albert Ballin, the Hamburg-Bremen Rivalry and the Dynamics of the Conference System. In: Inter-national Journal of Maritime History 3, 1991, S. 1-32.
- 6 Vgl. Karl Schlögel: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München 2003; Simon Gunn: The Spatial Turn. Changing Histories of Space and Place. In: Ders. and Robert J. Morris (eds.): Identities in Space. Contested Terrains in the Western City since 1850. Aldershot 2001, S. 1-14.
- 7 Die Vernetzung der Welt verdichtete auch der damalige Terminus Weltverkehr, vgl. Richard Hennig: Die Hauptwege des Weltverkehrs, Jena 1913 (über Hamburg heißt es hier, es sei *Zentralpunkt des deutschen Seeverkehrs* und übe *eine ungemein starke, ansaugende Wirkung auf die Reisenden* aus, S. 5); Ders.: Von Deutschlands Anteil am Welt-verkehr. Berlin 1911.
- 8 Sebastian Conrad: Doppelte Marginalisierung. Plädoyer für eine transnationale Perspektive auf die deutsche Geschichte. In: Geschichte und Gesellschaft 28, 2002, S. 145-169; Jürgen Osterhammel: Transnationale Gesell-schaftsgeschichte: Erweiterung oder Alternative? In: Geschichte und Gesellschaft 27, 2001, S. 464-479; Kiran Klaus Patel: Überlegungen zu einer transnationalen Geschichte. In: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 52, 2004, S. 626-645; Sebastian Conrad und Jürgen Osterhammel (Hrsg.): Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871-1914. Göttingen 2004.
- 9 Vgl. exemplarisch Volker Plagemann (Hrsg.): Industriekultur in Hamburg. Des Deutschen Reiches Tor zur Welt. München 1984; Hermann Hipp: Freie und Hansestadt Hamburg. Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster. Köln 1996 (Die Großstadt – »des deutschen Reiches Tor zur Welt«, S. 46-69).
- 10 Vgl. etwa H. Käse: Führer durch Hamburg. Mit einem Stadt-Plan von Hamburg. O.O., o.J. (um 1900); Hans Satow: Von der Wasserkante. Bilder vom Leben und Treiben an der Wasserkante und von ihrem Wesen. Für die Jugend und das Volk. Reutlingen 1911, S. 102-110; Hamburg-Altona und Umgebung nebst Ausflügen nach Helgoland und Kiel. Führer mit Plan der Städte Hamburg und Altona-Ottensen, einer Karte der Elbufer bei Hamburg, Plänen der Vor-ortsbahn und der Hochbahn, des Zoologischen und Botanischen Gartens, einem Plan der Insel Helgoland, der Kunst-halle, 2 Theaterplänen, 34 Illustrationen. 43. Aufl. Berlin u.a. 1913.
- 11 Vgl. Kurt Wiedenfeld: Hamburg als Welthafen. Ein Vortrag. Dresden 1906; Ders.: Die nordwesteuropäischen Welt-häfen London, Liverpool, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Havre in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Berlin 1903; Heinrich Flügel: Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen. Jena 1914.

- 12 Vgl. Dieter Maaß: Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840 bis 1910. Hamburg 1990; Arnold Kludas, Dieter Maaß und Susanne Sabisch: Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988; Jürgen Ellermeyer und Rainer Postel (Hrsg.): Stadt und Hafen. Hamburger Beiträge zur Geschichte von Handel und Schifffahrt. Hamburg 1986; Werner Skrentny (Hrsg.): Der Hafenfürer. Schiffe und Menschen, Lieder und Geschichten an 99 Stationen. Hamburg 1989; allgemein Wolfgang Rudolph: Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte. Oldenburg u.a. 1980; Stan Hugill: Sailortown. London, New York 1967; zeitgenössisch Alexander Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs, Bd. 1: Häfen Europas sowie der asiatischen und afrikanischen Küsten des Mittelmeerbeckens. Wien 1891.
- 13 Vgl. Flügel (wie Anm. 11), S. 2.
- 14 Statistische Angaben nach Ilse Möller: Hamburg, 2., völlig neu bearb. Aufl. Gotha, Stuttgart 1999 (Perthes Länderprofile), S. 171 (dort ist auch ein anschauliches Diagramm der Verkehrsentwicklung zu finden).
- 15 Vgl. Heide Gerstenberger und Ulrich Welke: Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung. Münster 1996.
- 16 Paul G. Halpern: A Naval History of World War I. Annapolis (MD) 1994, S. 21-50.
- 17 Lo Lott [= Lotte Huebner]: Das Tor der Welt. Ein Hamburger Roman. Dresden 1916. – Siehe dazu auch die knappen Unterlagen aus dem Jahr 1940 im StA Hamburg, Staatliche Pressestelle I-IV, 7813.
- 18 Lott (wie Anm. 17), S. 267.
- 19 Zit. nach Percy Ernst Schramm: Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürger­tums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck. Ein Kapitel deutscher Geschichte. München 1943, S. 5; Erich von Lehe: Hamburg. In: Ders., Heinz Ramm und Dietrich Kausche: Heimatchronik der Freien und Hansestadt Hamburg. Köln 1967 (Erstauf. 1958), S. 7-262, hier S. 7.
- 20 Frank Thiess: Das Tor zur Welt. Roman. Stuttgart 1926.
- 21 Siehe beispielsweise Max Barthel: Deutschland. Lichtbilder und Schattenrisse einer Deutschlandreise. Berlin 1929 (über den Hamburger Hafen: »Das Tor zur Welt«, S. 21-31; über St. Pauli: »Das Tor zur Unterwelt«, S. 35-45).
- 22 Siehe dazu ausführlich das nächste Kapitel.
- 23 Zur Geschichte des Stadtwappens siehe Helga Kutz-Bauer: Einige Anmerkungen zum Hamburger Wappen. In: Paul O. Vogel: Kleine Geschichte Hamburgs von 1918 bis zur Gegenwart. 3., überarb. Aufl. Hamburg 2000, S. 32-37. – Zum Wappen der preußischen Nachbarstadt Altona, das in bewusster Abgrenzung zu Hamburg ein offenes Stadttor zeigt, siehe Torkild Hinrichsen: Altona – Stadt der Fremden. Ein Modell gelebter Toleranz. In: Uwe Meiners und Christoph Reinders-Düselder (Hrsg.): Fremde in Deutschland – Deutsche in der Fremde. Schlaglichter von der Frühen Neuzeit bis in die Gegenwart. Cloppenburg 1999, S. 113-118, hier S. 113.
- 24 Zur Hapag siehe die populärwissenschaftlichen Schriften von Hans Jürgen Witthöft: HAPAG, Hamburg-Amerika-Linie. 3., überarb. Aufl. Hamburg 1997, S. 58; Susanne und Klaus Wiborg: Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd 1847-1997. Hrsgg. von der Hapag-Lloyd AG. Hamburg 1997. – Zur Geschichte der deutschen Seeschifffahrt in globaler Perspektive siehe jetzt Hartmut Rübner: Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 1). Bremen 2005.
- 25 Witthöft (wie Anm. 24), S. 44.
- 26 Die Repräsentationsaufgaben der Hapag betont auch Balder Olden: Der Hamburger Hafen. Berlin, Leipzig o.J. (1908), S. 8, 65f. – Eine außerordentlich große Bedeutung, ja sogar Dominanz der Hapag in der Hansestadt konstatiert Frank Broeze: Albert Ballin, the Hamburg-America Line and Hamburg. Structure and Strategy in the German Shipping Industry (1886-1914). In: DSA 15, 1992, S. 135-158.
- 27 Vgl. Peter Franz Stubmann: Mein Feld ist die Welt: Albert Ballin. Sein Leben. Hamburg 1960, S. 7; Witthöft (wie Anm. 24), S. 58; Wiborg/Wiborg (wie Anm. 24), S. 119. Zu Albert Ballin (1857-1918) siehe Susanne Wiborg: Albert Ballin. Hamburg 2000; Eberhard Straub: Albert Ballin. Der Reeder des Kaisers. Berlin 2001; Broeze (wie Anm. 26).
- 28 Die Auswandererhallen auf der Veddel wurden 1900/01 errichtet und waren eine kleine abgeschlossene Stadt mit Unterkünften, Speisesälen und Gotteshäusern. Vgl. Günter Moltmann: Hamburg als Auswanderungshafen. In: Ellermeyer/Postel (wie Anm. 12), S. 166-179; Mein Feld ist die Welt. Die Hamburger Auswandererhallen in Johann Hamanns Fotografien (1909). Köln 1981; siehe auch die offizielle Broschüre der Hapag von [Friedrich] Sthamer: Die Auswanderer-Hallen in Hamburg. Hamburg 1900, bes. S. 10-18.
- 29 Vgl. Birgit Gelberg: Auswanderung nach Übersee. Soziale Probleme der Auswandererbeförderung in Hamburg und Bremen von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg. Hamburg 1973; Birgit Ottmüller-Wetzl: Auswanderung über Hamburg: Die H.A.P.A.G. und die Auswanderung nach Nordamerika 1870-1914. Phil. Diss. Berlin, Hamburg 1986; Günter Moltmann: Hamburg als Auswanderungshafen. In: Ellermeyer/Postel (wie Anm. 12), S. 166-179; Katja Wüstenbecker: Hamburg and the Transit of East European Emigrants. In: Andreas Fahrmeir, Olivier Faron and Patrick Weil (eds.): 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, S. 223-236.
- 30 Siehe Mein Feld ist die Welt (wie Anm. 28); Sthamer (wie Anm. 28).
- 31 Helmut Washausen: Hamburg und die Kolonialpolitik des Deutschen Reiches 1880 bis 1890. Hamburg 1968; Heiko Möhle (Hrsg.): Branntwein, Bibeln und Bananen. Der deutsche Kolonialismus in Afrika – Eine Spurensuche [in Hamburg]. Hamburg 1999; für die NS-Zeit siehe Karsten Linne: Auf dem Weg zur »Kolonialstadt Hamburg« – eine spezifische Form der Standortpolitik. In: Angelika Ebbinghaus und Karsten Linne (Hrsg.): Kein abgeschlossenes

- Kapitel: Hamburg im »Dritten Reich«. Hamburg 1997, S. 177-212; zeitgenössisch Adolf Coppius: Hamburgs Bedeutung auf dem Gebiete der deutschen Kolonialpolitik. Berlin 1905.
- 32 Erich Mannweiler: Geschichte des Instituts für Schiffs- und Tropenkrankheiten in Hamburg, 1900-1945. Keltern-Weiler 1998.
- 33 Karl Rathgen: Beamtentum und Kolonialunterricht. Rede, gehalten bei der Eröffnungsfeier des Hamburgischen Kolonialinstituts am 20. Oktober 1908. Hamburg 1908; Woldemar Schütze: Kolonialpolitik und Kolonialinstitut in Hamburg. Hamburg 1909; Günter Moltmann: Die »Übersee- und Kolonialkunde« als besondere Aufgabe der Universität. In: Eckart Krause, Ludwig Huber und Holger Fischer (Hrsg.): Hochschulalltag im »Dritten Reich«. Die Hamburger Universität 1933-1945. Bd. 1. Berlin, Hamburg 1991, S. 149-178.
- 34 Siehe dazu die umfangreichen Unterlagen im StA Hamburg, Staatliche Pressestelle I-IV, 2064, 2066, 2084, 7770. Siehe hier insbesondere die umfangreiche Zwischenbilanz des Leiters der Staatlichen Pressestelle, Alexander Zinn: Hamburgische Werbeprobleme. Fremdenverkehrspropaganda, Wirtschaftspropaganda, Organisationsfrage. Hamburg 1929, unveröffentlichtes Manuskript (vertraulich!), und den Artikel des Direktors des Fremdenverkehrsvereins, Hans Aichholz: »Hamburg wirbt für sich selbst!« Drei Jahre Propaganda für den Hamburger Fremdenverkehr. Erfahrungen und Forderungen. In: Hamburgischer Correspondent vom 3.2.1929.
- 35 StA Hamburg, Staatliche Pressestelle I-IV, 2064, Schreiben der Staatlichen Pressestelle (Zinn) an das Statistische Landesamt vom 23.5.1927.
- 36 Vgl. Michael Weißer: Deutsche Reklame. 100 Jahre Werbung 1870-1970. Ein Beitrag zur Kunst- und Kulturgeschichte. München 1985; Christiane Lamberty: Reklame in Deutschland 1890-1914. Wahrnehmung, Professionalisierung und Kritik der Wirtschaftswerbung. Berlin 2000; zeitgenössisch Gerhard Schultze-Pfälzer: Propaganda, Agitation, Reklame. Eine Theorie des gesamten Werbewesens. Berlin 1923. Erkenntnisse der modernen Werbung auf die Außerdarstellung der Weimarer Republik zieht Hans Domizlaff; Propagandamittel der Staatsidee. Leipzig 1932.
- 37 Fremdenverkehrsverein in Hamburg (Hrsg.): Hamburg. Hamburg 1926, Zitat S. VII.
- 38 Fremdenverkehrsverein Hamburg (Hrsg.): Elbtunnel und St. Pauli-Landungsbrücken. Ihr Wesen und ihre Bedeutung. Hamburg 1928, S. 15; Fremdenverkehrsverein Hamburg (Hrsg.): Hamburg. Hamburg 1931, S. 3; Fremdenverkehrsverein Hamburg und Landesfremdenverkehrsverband Nordmark (Hrsg.): Hamburg Führer. 4., völlig neu bearb. Aufl. O.O. 1936, S. 11; Fremdenverkehrsverein der Hansestadt Hamburg und Landesfremdenverkehrsverband Nordmark: Hamburg im Alphabet. Hamburg 1939, S. 30 (die Titelillustration zeigt den Slogan »Tor zur Welt«, eine Weltkugel und ein Hamburgwappen).
- 39 Zum englischsprachigen Raum siehe Stephen V. Ward: Selling Places. The Marketing and Promotion of Towns and Cities 1850-2000. London 1998.
- 40 Zur Geschichte des Tourismus in Hamburg siehe Hans Harbeck: Hamburger Lockbuch. 50 Jahre Hamburger Fremdenverkehr. O.O. 1949; allgemein Hasso Spode (Hrsg.): Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte. Berlin 1991; Ders. (Hrsg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989. Berlin 1996; für die 1950er Jahre siehe Axel Schildt: Moderne Zeiten. Freizeit, Massenmedien und »Zeitgeist« in der Bundesrepublik der 50er Jahre. Hamburg 1995; zum Zusammenhang von Tourismus und Bildern siehe Cord Pagenstecher: Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History: Urlaubsprospekte, Reiseführer, Fotoalben 1950-1990. Hamburg 2003.
- 41 E. Forster: Die Werbekraft des Hamburger Hafens und ihre Ausnutzung. In: H. Pfeiffer (Hrsg.): Hamburg im Spiegel der Welt. Hamburg 1927, S. 24-27, hier S. 27.
- 42 Verein zur Förderung des Fremden-Verkehrs in Hamburg: Wegweiser durch Hamburg und Umgebung, 5., verb. u. verm. Aufl. Hamburg 1907, S. 4; Der Hafen-Lotse. Führer durch die Hafenanlagen Hamburg-Altonas. Hamburg 1912, S. 4.
- 43 Richard J. Evans: Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830-1910. Reinbek bei Hamburg 1990.
- 44 Vgl. die journalistischen Jubiläumsschriften von Harbeck (wie Anm. 40); Christian Müller: Von der blühenden Hansestadt zum Erlebnispark. 100 Jahre Engagement für den Fremdenverkehr. In: Fremdenverkehrsverband Hamburg: 1899-1999 – 100 Jahre Fremdenverkehrsverband. Hamburg 1998, S. 9-44.
- 45 Detaillierte Statistiken befinden sich im StA Hamburg, Staatliche Pressestelle I-IV, Z III C a 4. Die Zahlen enthalten jedoch auch anwesende Seeleute und sind deshalb sehr ungenau.
- 46 Flügel (wie Anm. 11), S. 366. Ähnlich triumphierend angesichts des Anblicks des Hamburger Hafens ist Satow (wie Anm. 10), S. 102-110, bes. S. 102.
- 47 In der Präambel der Hamburger Verfassung vom 1.7.1952 steht: *Die Freie und Hansestadt hat als Welthafenstadt eine ihr durch Geschichte und Lage zugewiesene besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volk zu erfüllen. Sie will im Geiste des Friedens eine Mittlerin zwischen allen Erdteilen und Völkern der Welt sein.* Zit. nach Paul O. Vogel: Kleine Geschichte Hamburgs von 1918 bis zur Gegenwart. In: Ders.: Kleine Geschichte Hamburgs von 1918 bis zur Gegenwart und zwei weitere Beiträge. Hamburg 2002, S. 5-17, hier S. 12.
- 48 Hans Harbeck: Das Buch von Hamburg. München o.J. (1930), S. 14. – Einige Broschüren befinden sich im StA Hamburg, Staatliche Pressestelle I-IV, 2066.
- 49 Vgl. zur Politik- und Parteigeschichte Hamburgs in den 1920er Jahren Ursula Büttner: Politische Gerechtigkeit und Sozialer Geist. Hamburg zur Zeit der Weimarer Republik. Hamburg 1985; Dies.: Der Stadtstaat als demokratische Republik. In: Werner Jochmann und Hans-Dieter Loose (Hrsg.): Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner, Band II: Vom Kaiserreich bis zur Gegenwart. Hamburg 1986, S. 131-264.

- 50 Zit. nach Werner Jochmann: Nationalsozialismus und Revolution. Ursprung und Geschichte der NSDAP in Hamburg 1922-1933. Dokumente. Frankfurt/M. 1963, S. 341.
- 51 Siehe die Reproduktion in Forschungsstelle für Zeitgeschichte (Hrsg.): Hamburg im »Dritten Reich«. Göttingen 2005, S. 41 (das Original befindet sich im StA Hamburg, Plankammer).
- 52 Vgl. dazu jetzt Forschungsstelle für Zeitgeschichte (Hrsg.): Hamburg im »Dritten Reich« (wie Anm. 51); Ebbinghaus/Linne (wie Anm. 31); Frank Bajohr und Joachim Szodrzynski (Hrsg.): Hamburg in der NS-Zeit. Ergebnisse neuerer Forschungen. Hamburg 1995.
- 53 Hansestadt Hamburg. Das Tor zur Welt. Ein Bildbuch. Mit einem Geleitwort von Reichsstatthalter und Gauleiter Karl Kaufmann. Hamburg 1938, unpaginiert. Zu Kaufmann siehe Frank Bajohr: Hamburgs »Führer«. Zur Person und Tätigkeit des Hamburger NSDAP-Gauleiters Karl Kaufmann (1900-1969). In: Bajohr/Szodrzynski (wie Anm. 52), S. 59-91.
- 54 Hansestadt Hamburg. Das Tor zur Welt (wie Anm. 53).
- 55 Zur Wirtschaft im nationalsozialistischen Hamburg siehe jetzt mit einem Schwerpunkt auf Werften und Ölindustrie Klaus Weinbauer: Handelskrise und Rüstungsboom: Die Wirtschaft. In: Forschungsstelle für Zeitgeschichte (Hrsg.): Hamburg im »Dritten Reich« (wie Anm. 51), S. 191-223.
- 56 Zu den zahlreichen Besuchen Hitlers siehe Werner Johe: Hitler in Hamburg. Dokumente zu einem besonderen Verhältnis. Hamburg 1996.
- 57 Die Rede ist wiedergeben in Johe (wie Anm. 56), S. 173-185. – Zur NS-Gemeinschaft »Kraft durch Freude« siehe jetzt Shelley Baranowski: Strength through Joy. Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich. Cambridge u.a. 2004; die begehrteten KdF-Seereisen untersucht Claudia Schallenberg: KdF – »Kraft durch Freude«. Innenansichten der Seereisen. Bremen 2005; über die intensive Betreuung der KdF-Urlauber in Hamburg befinden sich Unterlagen im StA Hamburg, Staatliche Pressestelle I-IV, 2088, 2089; eine Kurzvorstellung Hamburgs für KdF-Urlauber stammt vom Schriftsteller Hans Leip: Hamburg. In: Gustav Bodo von Bodenhausen-Bennhausen (Hrsg.): Wir entdecken Deutschland. Hamburg, Bremen und die Waterkant unter besonderer Berücksichtigung der »Kraft durch Freude«-Reisen. Berlin-Halensee o.J., S. 6-19.
- 58 Zit. nach Johe (wie Anm. 56), S. 173.
- 59 Ebd., S. 176.
- 60 Vgl. Peter Gabrielsson: Die 750-Jahr-Feier des Hamburger Hafens 1939. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 74/75, 1989 (= Geschichte in Hamburg. Erforschen – Vermitteln – Bewahren. Festschrift zum hundertfünfzigjährigen Bestehen des Vereins), S. 189-206. Archivalische Unterlagen dazu finden sich im StA Hamburg, Senatskanzlei – Prädiabteilung, 1939 A IX/18; 1935 A 89 Bde. 1 u. 2.
- 61 Vgl. Erich von Lehe und Friedrich Böer: 750 Jahre Hamburger Hafen. Hrsgg. von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft/Betriebsgesellschaft der Hamburger Hafenanlagen. Hamburg 1939.
- 62 Vgl. StA Hamburg, Staatliche Pressestelle I-IV, 2065.
- 63 Michael Bose u.a.: »... ein neues Hamburg entsteht ...« Planen und Bauen von 1933-1945. Hrsgg. von der Technischen Universität Hamburg-Harburg. Hamburg 1986; Dirk Schubert: ... ein neues Hamburg entsteht. Planungen in der »Führerstadt« Hamburg zwischen 1933-1945. In: Hartmut Frank (Hrsg.): Faschistische Architekturen. Planen und Bauen in Europa 1930-1945. Hamburg 1985, S. 299-318; Hartmut Frank: »Das Tor der Welt«. Die Planungen für eine Hängebrücke über die Elbe und für ein Hamburger »Gauforum« 1935-1945. In: Ulrich Höhns (Hrsg.): Das ungebaute Hamburg. Visionen einer anderen Stadt in architektonischen Entwürfen der letzten hundertfünfzig Jahre. Hamburg 1991, S. 78-99.
- 64 Rudolf Schmidt: Hamburgs deutsche Aufgabe. In: NS-Lehrerbund, Gau Hamburg (Hrsg.): Hamburg und die deutsche Seegeltung. Eine Werbe- und Leseschrift anlässlich der gleichnamigen Ausstellung in dem Schulausstellungsgebäude Spitalerstraße 6 vom 21.2. bis 10.4.38. Hamburg 1938, S. 9-14, hier S. 13.
- 65 Vgl. Hermann Kaienburg: »Vernichtung durch Arbeit«. Der Fall Neuengamme. Die Wirtschaftsbestrebungen der SS und ihre Auswirkungen auf die Existenzbedingungen der KZ-Gefangenen. Bonn 2¹1991, S. 97-112.
- 66 Johannes Saß und Hermann Okraß: Chronik der Stadt Hamburg. Berlin 1939, S. 79.
- 67 Vgl. die nationalsozialistische und antisemitische Darstellung von Ludwig Lahaine und Rud[olf] Schmidt in Verbindung mit Karl Hansing: Hamburg. Das deutsche Tor zur Welt. 1000 Jahre hamburgische Geschichte. Hamburg 1936.
- 68 Wolf Strache: Verschlossenes Tor zur Welt – Hamburg 1946. In: Hamburg in alten und neuen Reisebeschreibungen, ausgewählt von Henning Berkefeld. Düsseldorf 1990, S. 237-242. – Zum Bombenkrieg und dem »Feuerturm« im Juli 1943 siehe Ursula Büttner: »Gomorra«: Hamburg im Bombenkrieg. Die Wirkung der Luftangriffe auf Bevölkerung und Wirtschaft. Hamburg 1993; Hans Brunswig: Feuerturm über Hamburg. Stuttgart 1978; Joachim Szodrzynski: Das Ende der »Volksgemeinschaft«? Die Hamburger Bevölkerung in der »Trümmersgesellschaft« ab 1943. In: Bajohr/Szodrzynski (wie Anm. 52), S. 281-305.
- 69 Wolf Strache: Zur Einführung. In: Hamburg. Deutschlands Tor zur Welt. Stuttgart 1957, S. 3f., hier S. 4; siehe dazu auch: Dokumente vorbildlichen Wiederaufbaus der Hansestadt Hamburg. Hamburgs Hafen – wieder Tor zur Welt. Hamburg 1957.
- 70 Hamburg. Tor zur Welt. Einleitender Text von O.E. Kiesel. Hamburg 1950; Hamburg – Tor zur Welt. Einleitung von E.A. Greeven. 6. Aufl. Hamburg 1957.
- 71 Im Altonaer Museum – Norddeutsches Landesmuseum befindet sich eine große Sammlung historischer Postkarten, von denen sehr viele den Hamburger Hafen darstellen. Vgl. auch Karl-Theo Beer (Hrsg.): Der Hamburger Hafen auf alten Ansichtskarten 1888-1914. Kommentiert von Arnold Kludas. Herford 1988. – Zu Postkarten als Quellen-

- gattung siehe Rudolf Jaworski: Alte Postkarten als kulturhistorische Quellen. In: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 51, 2000, S. 88-103.
- 72 Vgl. Altonaer Museum – Norddeutsches Landesmuseum, Postkartensammlung, Landungsbrücken.
- 73 Michael Töteberg: *Filmstadt Hamburg. Von Hans Albers bis Wim Wenders, vom Abaton zu den Zeise-Kinos: Kino-Geschichte(n) einer Großstadt*. 2., überarb. u. erg. Aufl. Hamburg 1997. – Eine Auflistung der überlieferten Filmdokumente zeigt ebenfalls die große Bedeutung des Hamburger Hafens: Landesmedienzentrum Hamburg/Medienarchiv Film: *Filmdokumente zur Entwicklung Hamburgs*. O.O. ³1999.
- 74 Vgl. Töteberg (wie Anm. 73), S. 17.
- 75 Vgl. Michaela Krützen: Hans Albers. Eine deutsche Karriere. Berlin 1995, S. 274-281; Timo Heimerdinger: »Große Freiheit Nr. 7«. Zur Popularität eines Filmes zwischen Musik, Milieu und Melodramatik. In: *Kieler Blätter zur Volkskunde* 34, 2002, S. 183-204.
- 76 Deutschlands Tor zur Welt, Bodo Menck, Real-Film, 19 min., sw (englische Fassung: *Germany's Gateway to the World*); Am Tor zur Welt, Willi Beutler, 1953, 32 min., sw (anlässlich des Deutschen Turnfests 1953); Tor zur Welt, Adalbert Baltes, 1955, 13 min. Vgl. Landesmedienzentrum Hamburg/Medienarchiv Film (wie Anm. 73), S. 57f., 64, 78.
- 77 Vgl. Töteberg (wie Anm. 73), S. 14, 72f., 86-91, 184-192.
- 78 Zur Geschichte St. Paulis siehe die populäre Schrift von Carl Thinius: *Damals in St. Pauli. Lust und Freude in der Vorstadt*. Hamburg 1975. – Die Armut abseits des öffentlichen Bildes St. Paulis als Vergnügungsviertel betont Hele- ne Manos: *Soziale Lagen und soziale Fragen im Stadtteil Sankt Pauli*. Hamburg 1989, S. 79-116. – Für die NS-Zeit siehe u.a. Asmus Henkel: Sankt Pauli während des Nationalsozialismus. Ein historischer Stadtteil-Rundgang. Hrsgg. von der Gemeinwesenarbeit St. Pauli-Süd. Hamburg ²1989. – Zeitgenössische Beschreibungen stammen von Kurt Tucholsky: *Auf der Reeperbahn nachts um halb eins 1927/28*. In: *Hamburg in alten und neuen Reisebeschreibungen*, ausgewählt von Henning Berkefeld. Düsseldorf 1990, S. 227-231; Ludwig Jürgens: *Sankt Pauli. Bilder aus einer fröhlichen Welt*. Hamburg 1930; Philipp Paneth: *Nacht über St. Pauli*. Ein Bildbericht. Leipzig 1931; St. Pauli Verein von 1843: *St. Pauli wirbt! Fünfzehn ausgewählte Gedichte aus dem Ergebnis des Preisausschreibens des St. Pauli-Vereins von 1843 um das beste Werbegedicht von St. Pauli*. Hamburg 1935; Maria Plog: *Matrosenparadies St. Pauli*. In: Hans Leip (Hrsg.): *Das Hapagbuch von der Seefahrt*. München 1936, S. 96-100. – Zur medialen Konstruktion der Figur des Seemanns siehe jetzt Timo Heimerdinger: *Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003)*. Köln u.a. 2005.
- 79 Olden (wie Anm. 26), S. 47.
- 80 Hugill (wie Anm. 12), bes. S. 4.
- 81 Eine umfangreiche Sammlung von Bildpostkarten über St. Pauli befindet sich im St. Pauli-Archiv in Hamburg.
- 82 Adolf Spamer: *Die Tätowierung in den deutschen Hafenstädten. Ein Versuch zur Erfassung ihrer Formen und ihres Bildgutes. Mit einem Beitrag von Werner Petermann und einem Verzeichnis deutscher Tätowierstudios*, hrsgg. von Markus Eberwein und Werner Petermann. München 1993 (Erstaufl. 1934).
- 83 Eine der bekanntesten Hamburger Hafenkneipen war die von »Käppen Haase«, der in seinem obskuren »Museum für Heimat und Kolonie« gerne für Einheimische und Besucher sein Seemannsgarn strickte. Vgl. Ludwig Jürgens: *Sankt Pauli. Bilder aus einer fröhlichen Welt*. Hamburg 1930, S. 23-31; Philipp Paneth: *Nacht über St. Pauli*. Ein Bildbericht. Leipzig 1931, S. 62-65.
- 84 Der Slogan entstand vor dem Hintergrund der forcierten Fremdenverkehrswerbung Ende der 1920er/Anfang der 1930er Jahre im Umfeld der Unterhaltungsbetriebe in St. Pauli, deren Inhaber eine offensivere Reklame für das Vergnügungsviertel wünschten. Wiederholt wird er aufgegriffen in: *St. Pauli Verein von 1843: St. Pauli wirbt!* (wie Anm. 78).
- 85 *St. Pauli im Licht. Pläne für die Reeperbahn*. In: *Deutsche Allgemeine Zeitung*, Nr. 347/348, 23.7.1939.
- 86 Vgl. Hauschild-Thiessen (wie Anm. 2); Ekkehard Böhm: *Überseehandel und Flottenbau. Hanseatische Kaufmannschaft und Seerüstung 1879-1902*. Düsseldorf 1972; Ders.: *Der Weg ins Deutsche Reich 1860-1888*. In: Werner Jochmann und Hans-Dieter Loose (Hrsg.): *Hamburg. Geschichte seiner Stadt und ihrer Bewohner*, Bd. I: *Von den Anfängen bis zur Reichsgründung*. Hamburg 1982, S. 491-539.
- 87 In Bremen antwortete man auf die hamburgische Imagekampagne, indem man eingestand, Hamburg sei zwar das »Tor zur Welt«, aber Bremen habe den Schlüssel. Für diesen Hinweis danke ich Hartmut Rübner.
- 88 Vgl. Roland Robertson: *Glokalisierung. Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit*. In: Ulrich Beck (Hrsg.): *Perspektiven der Weltgesellschaft*. Frankfurt/M. 1998, S. 192-220; siehe dazu auch Osterhammel/Petersson (wie Anm. 2), S. 12.
- 89 *Verein zur Förderung des Fremden-Verkehrs in Hamburg: Wegweiser durch Hamburg und Umgebung*. 5., verb. u. verm. Aufl. Hamburg 1907, S. 8.
- 90 Vgl. Klaus Weber: *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*. München 2004; Percy Ernst Schramm: *Kaufleute zu Haus und über See. Hamburgische Zeugnisse des 17., 18. und 19. Jahrhunderts*. Hamburg 1949; Bernd Eberstein: *Der Ostasiatische Verein 1900-2000*. Hamburg 2000.
- 91 Helmut Böhme: *Frankfurt und Hamburg. Des Deutschen Reiches Silber- und Goldloch und die allerenglischste Stadt des Kontinents*. Frankfurt/M. 1968; Eckart Kleßmann: »Ausländer in Hamburg«. Hrsgg. vom Ausländerbeauftragten des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1993, S. 28. – London war bereits vor 100 Jahren wegen des britischen Kolonialreichs, internationaler Handelsbeziehungen und Migration eine ausgesprochen kosmopolitische Metropole; vgl. Jonathan Schneer: *London 1900: The Imperial Metropolis*. New Haven, London 1999.

- 92 Triton: Der Hamburger »Junge Mann«. Berlin 21907, S. 39f.
- 93 Zur Geschichte der Hamburger Hafendarbeiter, die wegen der Dominanz maritimer Bilder in der Hansestadt als *die* Arbeiter schlechthin galten, und zum erwähnten Streik siehe Michael Grüttner: Arbeitswelt an der Wasserkante. Sozialgeschichte der Hamburger Hafendarbeiter 1886-1914. Göttingen 1984.
- 94 Vgl. beispielsweise die hasserfüllten Verunglimpfungen Ballins in dem Artikel: Ausländische Streikbrecher in Deutschland. In: Der Hafendarbeiter, Nr. 16 vom 3.8.1907; siehe dazu auch Grüttner (wie Anm. 93), S. 303, Anm. 157.
- 95 Vgl. Grüttner (wie Anm. 93); Klaus Weinbauer: Alltag und Arbeitskampf im Hamburger Hafen. Sozialgeschichte der Hamburger Hafendarbeiter 1914-1933. Paderborn u.a. 1994; Ludwig Eiber: Arbeiter und Arbeiterbewegung in der Hansestadt Hamburg in den Jahren 1929 bis 1939. Werftarbeiter, Hafendarbeiter und Seeleute: Konformität, Opposition, Widerstand. Frankfurt/M. 2000.
- 96 Vgl. Richard J. Evans (Hrsg.): Kneipengespräche im Kaiserreich. Die Stimmungsberichte der Hamburger Politischen Polizei 1892-1914. Reinbek bei Hamburg 1989, bes. S. 341-346.
- 97 Vgl. zum Alldeutschen Verband, der in Hamburg eine starke und aktive Ortsgruppe hatte; jetzt Rainer Hering: Konstruierte Nation. Der Alldeutsche Verband. Hamburg 2003. – Zum antisemitischen Deutschvölkischen Schutz- und Trutzbund, der in Hamburg eine der mitgliederstärksten Ortsgruppen hatte, siehe Uwe Lohalm: Völkischer Radikalismus. Die Geschichte des Deutschvölkischen Schutz- und Trutzbundes 1919-1923. Hamburg 1970.
- 98 Vgl. Axel Schildt: Einleitung. In: Forschungsstelle für Zeitgeschichte (Hrsg.): Hamburg im »Dritten Reich«, (wie Anm. 51), S. 9-23, hier S. 16; Hering (wie Anm. 97), S. 221.
- 99 Sthamer (wie Anm. 28), S. 8-10, betont sowohl den quantitativen Anstieg der Auswanderer in den 1880er und 1890er Jahren und ihre Unterbringung inmitten der dicht besiedelten Innenstadt.
- 100 Vgl. Michael Just: Ost- und südosteuropäische Amerikaauswanderung 1881-1914. Stuttgart 1981; Jack Wertheimer: Unwelcome Strangers. East European Jews in Imperial Germany. Oxford 1987; Trude Maurer: Ostjuden in Deutschland 1918-1933. Hamburg 1986; Ludger Heid: Maloche – nicht Mildtätigkeit. Ostjüdische Arbeiter in Deutschland 1914-1923. Hildesheim u.a. 1995; demnächst Tobias Brinkmann und Jochen Oltmer (eds.): Refugees, Innovators, or Enemies? Migrants from Eastern Europe in Weimar Germany. Oxford, New York.
- 101 Olden (wie Anm. 26), S. 48f.
- 102 Für den feierlichen Empfang des Grafen Waldersee im August 1901, der die internationale Militärmission gegen die »Boxer« in China geleitet hatte, siehe etwa die Unterlagen im StA Hamburg, 622-1 Rapp, 352. Zur Rolle Deutschlands in diesem ersten Kolonialkrieg des Kaiserreichs siehe Susanne Kuß und Bernd Martin (Hrsg.): Das Deutsche Reich und der Boxeraufstand. München 2002.
- 103 Vgl. Peter Reichel und Harald Schmid: Von der Katastrophe zum Stolperstein. Hamburg und der Nationalsozialismus nach 1945. München, Hamburg 2005, S. 16, 22f.; Axel Schildt: Von der Kaufmann-Legende zur Hamburg-Legende. Heinrich Heffters Vortrag »Hamburg und der Nationalsozialismus« in der Hamburger Universität am 9. November 1950. In: Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (Hrsg.): Zeitgeschichte in Hamburg 2003. Hamburg 2004, S. 10-46.
- 104 Vgl. Uwe Lohalm: Hamburg im Dritten Reich: Die nationalsozialistische Judenverfolgung 1933 bis 1945. Ein Überblick. Hamburg 1999; Friederike Littmann: Ausländische Zwangsarbeiter in der Hamburger Kriegswirtschaft 1939 bis 1945. München, Hamburg 2006.
- 105 O[tto] E[rich] Kiesel: Lebensvolle Hansestadt. In: Hamburg, Tor zur Welt. Hamburg 1950, S. IX-XI, hier S. XI.
- 106 Siehe beispielsweise jetzt die Hamburg betreffenden Artikel in Angelika Eder unter Mitarbeit von Kristina Vagt (Hrsg.): »Wir sind auch da!« Das Leben von und mit Migranten in europäischen Großstädten. München, Hamburg 2003; Elia Morandi: Italiener in Hamburg. Migration, Arbeit und Alltagsleben vom Kaiserreich bis zur Gegenwart. Frankfurt/M. 2004; Lars Amenda: Fremde – Hafen – Stadt. Chinesische Migration und ihre Wahrnehmung in Hamburg 1897-1972. München, Hamburg 2006.
- 107 Vgl. Rolf Italiaander: Vielvölkerstadt. Hamburg und seine Nationalitäten. Düsseldorf 1986. – Bisweilen recht krude Interpretationen stammen von Eckart Kleßmann: Ausländer in Hamburg. Hrsgg. vom Ausländerbeauftragten des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1993; Frank Kürschner-Pelkmann: Fremde bauen eine Stadt. Hrsgg. vom Ausländerbeauftragten des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg. O.O., o.J.
- 108 In Hamburg spielte die chinesische Küche dabei eine Vorreiterrolle, gerade weil sie eng mit Bildern und Traditionen der Hansestadt verknüpft war; siehe dazu meine Studie: Fremde – Hafen – Stadt (wie Anm. 106).

“World Port” and “Gateway to the World:” How Hamburg Harbour Conceived of and Presented itself between 1900 and 1970

Summary

Hamburg, the largest German harbour city, has long stressed its maritime character when presenting itself to the outside world. The popular slogan “Gateway to the World” played a central role here, and referred not only to Hamburg's harbour but also to its entertainment district of St. Pauli, with its notorious *Reeperbahn* and *Grosse Freiheit*. So far almost nothing is known about Hamburg's historical image of itself as a maritime city, despite the fact that this self-conception was closely connected with the economic ups and downs in the shipping trade. This article examines Hamburg harbour's perception of itself during the course of the twentieth century.

The term “Gateway to the World,” first coined during World War I, was suddenly popularised at the end of the 1920s. It had a resounding ring to it that was perfect for the tourist trade. The slogan was also used in politics by Democrats and Nazis alike – which is somewhat surprising when one considers its associations with a cosmopolitan “openness to the world.” In the post-war period, the term became associated with a return to normality, and has been an integral part of the city's marketing image ever since.

Hamburg's portrayal of itself by means of maritime images not only reveals the central importance of shipping and trade for the city but also underlines its perception of globalization during the period under discussion. The international nature of the city, especially of districts such as St. Pauli, became an important aspect of tourism very early on. This article also discusses the social attitudes connected with Hamburg's presentation of itself as a “Gateway to the World.” Ultimately it becomes clear how flexibly the term has been applied.

«*Welthafenstadt*» (Ville portuaire mondiale) et «*Tor zur Welt*» (Porte ouverte sur le monde). Représentation et perception de la ville portuaire de Hamburg 1900-1970

Résumé

Hambourg, la plus grande ville portuaire allemande, a longtemps misé sur son caractère maritime pour asseoir son image. Le slogan populaire «*Tor zur Welt*» (Porte ouverte sur le monde) y tenait la place centrale, et désignait aussi bien le port de Hambourg que Sankt Pauli, quartier du port et quartier chaud s'il en est, avec le *Reeperbahn* et la *Große Freiheit*. Jusqu'à présent, on connaît peu de choses sur l'histoire de la représentation maritime, celle-ci, cependant, était étroitement liée aux conjonctures de la marine. L'article examine la mise en scène maritime et la perception du port de Hambourg au cours du XX^e siècle.

«*Tor zur Welt*», la formule qui s'affirma pour la première fois pendant la Première Guerre mondiale, et fut tout d'un coup popularisée en raison de sa concision et de force d'évocation vers la fin des années 20, était idéale pour promouvoir la ville auprès des étrangers. Également au sein de la politique, le slogan fut volontiers employé, des démocrates aux nazis, ce qui, peut-être, pourrait surprendre si l'on établit un éventuel rapport avec une «ouverture sur le monde». Dans la période d'après-guerre, le slogan devint promptement l'étiquette d'une normalité regagnée, et depuis cette époque, il est inséparable du marketing de la ville hanséatique.

La présentation au travers d'images maritimes ne témoigne pas seulement de la signification centrale de la marine et du commerce pour Hambourg, mais montre également la perception de la globalisation de l'époque. Celle-ci expliquait l'internationalité de la ville hanséatique, en particulier dans les quartiers comme Sankt Pauli; elle devint un facteur important de l'attractivité exercée sur les touristes. L'article examine également les dispositions sociales liées à la représentation de Hambourg en tant que «Porte ouverte sur le monde». Il devient alors clair à quel point ce slogan pouvait être élastique dans l'utilisation qu'en faisait l'image de Hambourg.