

„Hard times they were, but we survived.“ –

Urbane Lebensstrategien in den Dubliner Hafenvierteln in den 1920er bis 1960er Jahren

von Astrid Wonneberger

Einleitung

Unstetige Arbeitsformen und kulturelles Wissen um optimale Nutzung ökonomischer Ressourcen waren prägend für viele Haushalte in traditionellen Hafengebieten und bildeten einen integralen Teil von urbaner Kultur in Hafenstädten weltweit. Die Gemeinden der Docklands in Dublin waren keine Ausnahme.

Als die traditionellen Hafengebiete durch Containerisierung und zunehmende Technologisierung brachfielen und umstrukturiert wurden, veränderte sich mit ihnen die Arbeitslandschaft und damit auch Leben und Kultur in den bisher vom Hafen abhängigen Hafengebieten. Mit dem Wegfall des Hafens als wichtigster Arbeitgeber und dem Schließen oder Wegzug hafennaher Betriebe und Dockanlagen gerieten die Bewohner vieler Hafengemeinden in Arbeitslosigkeit und damit wachsende Abhängigkeit von sozialer Hilfe des Staates.

Der Schwerpunkt des vorliegenden Artikels soll jedoch nicht auf der Analyse der heutigen Situation der Dubliner Docklands liegen – ein Teil der Ergebnisse meines aktuellen Forschungsprojektes zu diesem Thema ist bereits an anderer Stelle veröffentlicht worden¹ –, sondern auf der vergangenen Hafenkultur der Hafengemeinden in Dublin als prototypisches Beispiel *urbaner Subsistenz*.

Dieses Konzept ist im Rahmen eines EU-Projekts zum Thema „Soziale Ausgrenzung“² auf der Basis empirischer Forschungen entwickelt worden. Im Verlauf dieses Projekts konnten wir eine Reihe von Gemeinsamkeiten in den wirtschaftlichen Strategien verschiedener Akteure in unterschiedlichen lokalen und kulturellen Kontexten feststellen. Mit Bezug auf diese Überlegungen verstehe ich unter urbaner Subsistenz im Folgenden verschiedene Lebensweisen und ökonomische

Strategien, die sich in diesem Fallbeispiel durch hafenabhängige Wirtschaftsweisen und Berufe entwickelt haben. Sie zeichnen sich durch folgende Merkmale aus:

- a) kein oder wenig Investitionskapital
- b) geringes Einkommen und keine oder geringe Kapitalanhäufung
- c) informelles Lernen des job-spezifischen kulturellen Wissens – „learning by doing“
- d) hohe persönliche Flexibilität, die nötig ist, um multiple Ressourcen zu nutzen
- e) keine Trennung bzw. fließende Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit
- f) flexible/mobile Arbeitsplätze.³

Aufgrund des Zeitdrucks und der Tatsache, dass der Schwerpunkt des EU-Projektes nicht auf Forschung, sondern auf der Praxis lag, konnten wir das Konzept der urbanen Subsistenz bisher nicht so detailliert an unseren Fallbeispielen überprüfen, wie es ursprünglich geplant war. Aus diesem Grund dient es hier einerseits als Ausgangsbasis für die folgende Analyse, soll andererseits jedoch auch in seiner Vollständigkeit und Anwendbarkeit am Beispiel der Dubliner Docklands in den 1920er bis 1960er Jahre überprüft werden.

Der vorliegende Artikel gliedert sich in folgende Teile: Nach einer kurzen allgemeinen Beschreibung der geschichtlichen Entwicklung und Situation der Dubliner Docklands in der Mitte des 20. Jahrhunderts werde ich analysieren, inwieweit die verschiedenen Merkmale urbaner Subsistenz auf das irische Fallbeispiel zutreffen, nicht bestätigt werden oder modifiziert werden müssen. Das Ziel besteht darin aufzuzeigen, inwieweit urbane Subsistenz als typisches Element städtischer Kultur in Hafenstädten zu sehen ist bzw. lange Zeit war.

Die ethnographischen Daten wurden während mehreren Feldforschungen in Dublin zwischen 2002 und 2005 aufgenommen. Es handelt sich dabei überwiegend sowohl um Aussagen von Interviewpartnern (im Folgenden jeweils mit C-Nummern gekennzeichnet) als auch um bereits in lokalen Publikationen veröffentlichte Berichte Einheimischer, die das alte „Leben auf den Docks“ aus eigener Anschauung kennen.

Geschichtlicher Abriss

Die heutigen Dubliner Docklands⁴ gehen auf das späte 18. Jahrhundert zurück, als die Quays des Nord- und Südufers der Liffey immer weiter befestigt wurden und das bis dahin im Zentrum der Stadt liegende Zollhaus flussabwärts neu errichtet wurde. Dieser Umzug hatte die Verlagerung der Hafenanlagen und des Hafensbetriebes zur Folge. In den folgenden Jahrzehnten siedelten sich vermehrt Hafearbeiter und ihre Familien in den umliegenden, zum Teil noch brach liegenden und überfluteten Gebieten an, und so entstanden zu Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts neue Stadtteile mit eigenständigen Hafengemeinden auf beiden Seiten des Flusses.⁵ Mit wachsender Hafenwirtschaft und steigender Zahl an Fabriken und Gewerben entwickelte sich der Dubliner Hafen zu einem der wichtigsten Arbeitgeber der Stadt. Mit ihm stieg auch die Bevölkerungszahl in den Hafenvierteln, die ihre Blütezeit zwischen 1900 und den 1950er Jahren erreichten, als die Bevölkerungszahl in nur einer der Dockland-Gemeinden, Westland Row/City Quay, auf über 30.000 Einwohner anstieg und die arbeitskraftintensiven Industrien auf den Docks – darunter Holz-, Vieh- und Kohlehöfe, Gasfabriken, Gießereien, Seifen- und Düngerfabriken, Bootsbaubetriebe oder Läden für Schiffszubehör – Tausende von Menschen beschäftigten.⁶

Mit der Einführung von Containerumschlag und neuen Technologien veränderten sich der Hafen und die umliegenden Hafengemeinden grundsätzlich. Manuelle Arbeit, die insbesondere zum Be- und Entladen der Schiffe benötigt worden war, wurde zunehmend überflüssig. Bessere Transport-, Lager- und Kühlmöglichkeiten ließen Warenhäuser brachfallen und veranlassten Fabriken, ihre hafennahen Standorte aufzugeben und in günstigere und weniger beengte Vororte umzuziehen. Abwanderung in die Vororte, die durch die damalige Stadtplanung unterstützt wurde, Massenarbeitslosigkeit, zunehmende Abhängigkeit vom Sozialwesen und fundamentale Veränderungen der Hafenkultur waren die Folgen für die Hafenviertel. Die Bevölkerung in Westland Row/City Quay sank auf unter 7.000 Bewohner in den 1970er Jahren.⁷

Zwar stieg der Hafenumschlag und damit die ökonomische Bedeutung der Hafenindustrie für die Stadt und das gesamte Land weiter an, wurde jedoch komplett an den äußeren Rand der Stadt verlagert. Aufgrund von zunehmender

Rationalisierung spielt der Hafen, die Dublin Port Co., heute für die lokale Bevölkerung keine Rolle mehr als Arbeitgeber.⁸

Hafenkultur und urbane Subsistenz

Viele ältere Bewohner der Hafenviertel blicken heute mit etwas Wehmut in die Vergangenheit zurück und schwärmen von der Fülle von Arbeitsmöglichkeiten, von fehlender Arbeitslosigkeit, lebendigen Straßen voll von Hafenaktivitäten und Seeleuten aus aller Welt, den Hafenkneipen gefüllt mit Hafenarbeitern und den Quays voller Schiffe und Boote.⁹ Der folgende Gesprächsausschnitt verdeutlicht das:

„C5a: The boats have all gone off the quays. C5b: And the factories closed. C5c: It was a great time, that time. C5a: That’s all gone. C5b: The gas company was a great job. That was there for years. That closed down. Then the Hammond Lane [Foundry] was another [employer]. C5a: There is a lot of the pubs gone. Because there is no boats coming in there now. C5b: There is no work place in there now. [...] C5b: Them times are gone. C5a: They are all gone. They were good old days, but they were poor.“

Obwohl tatsächlich genügend Arbeit vorhanden war, war der Großteil der Bevölkerung jedoch alles andere als wohlhabend nach heutigen Maßstäben. Das lag insbesondere an der Unstetigkeit der meisten Verdienstmöglichkeiten auf den Docks, die – trotz verbesserter Bedingungen im Laufe der Jahrzehnte im Zuge der Arbeiterbewegung – zudem schlecht bezahlt und von vielen Faktoren abhängig waren. Die Beschäftigung als „Docker“, zum Be- und Entladen der Schiffe, war eine häufige Tätigkeit¹⁰, die darüber hinaus zum prototypischen Berufsbild in den Hafenvierteln überhaupt wurde.¹¹ Unterschieden wurde dabei zwischen „cross-channel dockers“ und „deep-sea dockers“. Während die ersteren zumeist fest von Schiffsunternehmen angestellt waren und in erster Linie Viehtransporte nach England beaufsichtigten und begleiteten, waren die letzteren für das Be- und Entladen aller anderen Schiffe zuständig und wurden für jedes Schiff neu angeworben.¹² Der Großteil der folgenden Ausführungen bezieht sich auf diesen letzteren Berufszweig.

Um erfolgreich Arbeit im Hafen zu finden, war zum einen Flexibilität gefordert. Da ein Großteil der ankommenden Schiffe – insbesondere aus Übersee – keine festgelegten Ankunfts- und Abfahrtszeiten hatten und teilweise von den Gezeiten abhängig waren, gab es keine festgelegten Arbeitszeiten.¹³ Das betraf auch die abhängigen Betriebe, wie z.B. die Viehhöfe, deren Mitarbeiter oft kurzfristig Nachtschichten einlegen mussten, wenn Sondertransporte eintrafen.¹⁴ Flexibilität galt auch für den Arbeitsort: Je nachdem, welche Schiffe ankamen und wo sie anlegten, war der Arbeitsort entweder in der Nähe des Wohnortes oder einige Meilen davon entfernt und musste unter Umständen per Fähre erreicht werden¹⁵. Verpasste man einen sogenannten „read“, die Auswahl an Schauerleuten für das gerade zu entladende Schiff, oder wurde nicht ausgewählt, musste man zum nächsten Ort eilen, um dort eventuell wieder nicht genommen zu werden.¹⁶ Bei Viehtransporten konnte es passieren, dass die Mitarbeiter der Viehhöfe die Transporte selbst abholen mussten, und das konnte bedeuten, bis nach Cork oder Limerick zu reisen.¹⁷

Zum anderen spielten persönliche Netzwerke und Abhängigkeiten vom Arbeitgeber sowie Mitgliedschaft in den Gewerkschaften eine wichtige Rolle. Im Zuge der Arbeiterbewegung wurde in den späten 1940ern das sogenannte „button-system“ eingeführt und eine bestimmte Anzahl an „buttons“, kleinen Abzeichen bzw. Marken, an besonders erfahrene Schauerleute ausgegeben. Während die *cross-channel dockers* diese *buttons* nicht weiter vererben konnten, gaben die *deep-sea dockers* ihre an den jeweils ältesten Sohn weiter. War die Idee anfangs gewesen, die erfahrenen Docker zu kennzeichnen und damit die Berufsbezeichnung in gewisser Weise qualitativ zu schützen, so schuf dieses System über die Jahre eine Art Klassensystem und damit auch Neid unter den Hafearbeitern, da die „button men“ bei jedem *read* als erste genommen werden mussten. Da die Anzahl der *buttons* nicht erhöht wurde, blieben sie in der jeweiligen Familie – soweit es Söhne gab, die auf den Docks arbeiteten –, die auf diese Weise ihr Privileg behielt, während für andere die Arbeitssuche umso schwieriger wurde, da sie nicht immer zur Arbeit ausgewählt wurden.¹⁸ Falls der *button*-Besitzer starb, ohne dass sein Abzeichen an einen Sohn weitergegeben werden konnte, war das Privileg ebenfalls für die Familie verloren, die nicht selten in eine wirtschaftliche Notlage geriet.¹⁹

Persönliche Netzwerke waren sowohl zur Arbeitserleichterung als auch zum

Erhalt von Arbeit überhaupt von großer Bedeutung. Da es beim Entladen von Schiffen keine festgelegten Pausen gab, war es wichtig, Freunde oder Verwandte zu haben, die für einen einsprangen, wenn man eine Pause brauchte.²⁰ Aufgrund fehlender Kranken- oder Unfallversicherung sprangen im Krankheits- oder Todesfall oft Kollegen und Freunde ein, die für die Familie Geld sammelten.²¹ Es war zudem üblich, dem jeweiligen *stevedore*, der für die Schiffsgesellschaften die Auswahl der Docker übernahm, regelmäßig im Pub nach der Arbeit, wo auch die Löhne ausgezahlt wurden, ein Bier oder einen Whisky zu spendieren oder ihm einen Teil des Lohns unauffällig in einer Streichholzschachtel zukommen zu lassen, um sicher zu gehen, beim nächsten *read* ausgewählt zu werden. Da die *stevedores* völlig eigenständig entscheiden konnten, wen sie beschäftigten und wen nicht, hatten sie eine große Machtposition inne, und wer mit einem *stevedore* gut stand, hatte auch gute Aussichten auf Arbeit.²²

Gute Netzwerke waren letztlich auch von Vorteil, um möglichst früh Informationen über die Ankunft der nächsten Schiffe zu bekommen, so dass man rechtzeitig bei der Anwerbung der Arbeitskräfte vor Ort sein konnte, wie der folgende Interviewausschnitt verdeutlicht:

„We had come out to the docks, and [my uncle] would be talking to the guys. 'Is there anything to do for tomorrow?' And they'd say, such a ship is coming in and it is going to be berthed in such a place. These would be the guys that were actually berthing. [...] So the berth men would be there on a Sundry after Mass or whatever, and if you knew him and you were talking to him, he would tell you what was coming in and where it was going to be berthed. That was an advantage [...] because you wanted to be there [at the read] early [to be picked].“ (C14)

Darüber hinaus half es vor allem Arbeitern, die nur ab und zu auf den Docks Arbeit suchten – z.B. weil sie zwischen zwei Anstellungen standen –, bereits Verwandte unter den Hafendarbeitern zu haben, die ihren Einfluss bei der Auswahl von zusätzliche Arbeitskräften spielen lassen konnten.²³

Aufgrund dieser Abhängigkeiten und täglichen Unsicherheit, Arbeit zu finden, war es trotz einer Reihe von Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen, die im Zuge der Gewerkschaftsbewegung seit dem Beginn des 20. Jahrhundert statt-

gefunden hatten, nur sehr schwer möglich, Kapital anzuhäufen.²⁴

Als eine Folge dieser Bedingungen wurden Pfandhäuser und Geldverleiher zu einem festen Bestandteil des täglichen Lebens in den Dubliner Hafen- und anderen Arbeitervierteln. Jeden Tag konnte der Lohn ausbleiben, wenn man keine Arbeit fand, und dann blieb das lokale Pfandhaus als letzte Möglichkeit, Geld für das Nötigste zu bekommen.²⁵

Durch das Leben an der Armutsgrenze und die Unsicherheit, täglich Beschäftigung zu finden, war es zudem sinnvoll, multiple Einkommensmöglichkeiten zu nutzen, die nicht selten auch illegal waren. Das Schmuggeln und Entwenden von Waren der ankommenden Schiffe war nicht nur allgemein üblich, sondern auch als Teil einer Hafenkultur allgemein akzeptiert:

„There were quite a few pubs around the area where you could buy pretty well everything you wanted that was smuggled. It doesn't do to mention establishments, but there was one in particular where whatever you wanted they would have it for you. And if they didn't have it today, they would have it for you tomorrow in whatever colour you wanted it.“
(C72)

„Everybody had something going on. There was a lot of pilfering on the docks from the cargos coming in. People often got tea, sugar, other goods, and brought them home. One vision I have of that is, I remember my father coming into the house and I looked at him. I remember him saying to my mother, 'get the newspaper'. I remember him putting the newspaper on the floor. He had two pairs of trousers on him. He had a piece of twine around one pair and he pulled the twine and all the tea rolled down his trousers. The same with the sleeves. We had plenty of tea for a long time. That was part of living on the docks. Some people that got tea would make it up in little packages and sell it around the neighbourhood.“ (C36)

Die entwendeten oder geschmuggelten Güter – darunter Lastwagenladungen von Zement und Holz ebenso wie kleine Mengen Lebensmittel, Tee, Kohle oder Möbel – wurden – wie gerade beschrieben – entweder für den Eigenbedarf verwendet oder weiterverkauft. Zudem wurde oft (von Schiffsgesellschaften überwiegend als illegal gesehener, aber tolerierter) Handel mit Seeleuten getrieben, indem

gewünschte, oft gestohlene Güter gegen Waren aus Übersee eingetauscht wurden.²⁶ Auf diese Weise wurde ein zusätzliches Einkommen gesichert, das bis heute als durchaus weit verbreitetes, positives Merkmal der Hafenkultur angesehen und nicht als kriminelles Handeln problematisiert wird.²⁷ Die folgende Beschreibung ist typisch:

„When the boats used to come in, everybody used to rob the boat. And [the sailors] used to trade with these beautiful tables with real elephant tusks coming out. And [they] used to trade them for push bikes, so everybody used to rob push bikes [...] and bring them down to the boats and they'd be all there. It'd be like an auction. Give me that table for one of these bikes. [...] The people here used the stuff for their own homes or they'd sell it on. [...] That's the way it was. But it was great like that. [...] They were good [old days]. [...] You never heard of a murder then.“ (C48a)

Die teilweise sehr ausgefallenen Ideen, die nötig waren, Güter zu entwenden, sowie die damit verbundenen Geschichten über Ladungen, die mehrmals verkauft, aber nur einmal ausgeliefert wurden, oder Holz, das im Hafen ins Wasser geworfen wurde, mit der Ebbe ins Meer getragen und später an einer bestimmten, dem jeweiligen Arbeiter bekannten Stelle wieder eingesammelt wurde,²⁸ wurden und werden häufig sogar positiv bewertet, was ein Bild des schlaunen Hafenarbeiters als „clever, funny character“ schuf, das zum Teil bis heute besteht.²⁹

Unterstützt wurde die beschriebene Art des Wirtschaftens dadurch, dass es keine langen Ausbildungswege gab, sondern 12-, 13- oder 14-Jährige eines Tages von ihrem Vater in den Hafen mitgenommen wurden und ihren Beruf vor Ort durch Mitmachen erlernten. „All it needed was a strong back and two arms and two legs, and if you didn't have that strong a back, you could develop it over the years“³⁰ war die einzige Voraussetzung, Arbeit zu finden.

Auch das nächste Merkmal urbaner Subsistenz, fließende Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit, trifft zumindest teilweise zu. Zwar wurde die Arbeit auf den Docks selbst auch als solche empfunden und als solche bezeichnet, aber die Freizeit diente neben der Erholung ebenso zum Aufrechterhalten von Netzwerken und Beziehungen, zum Einholen von Informationen über einlaufende Schiffe sowie zu weiteren Nebenjobs, so dass auf diese Weise die Bereiche Arbeit und Freizeit nicht klar zu trennen waren bzw. ineinander griffen.

Schlussbetrachtung

Wie die detaillierte Beschreibung der ökonomischen Strategien in den Dubliner Hafengemeinden bis in die 1960er Jahre zeigt, lässt sich das Konzept der urbanen Subsistenz sehr gut auf dieses Beispiel anwenden. Zwar bildeten die Fülle und die Bandbreite von Beschäftigungsmöglichkeiten im Hafen für die Familien in den umliegenden Gemeinden eine wirtschaftliche Grundlage, gleichzeitig war ein Großteil dieser Arbeitsplätze jedoch von Unstetigkeit, Gefährlichkeit, schlechter Bezahlung und persönlichen Abhängigkeiten und Unsicherheiten geprägt. Aus diesem Grund gehörte die – zumindest zeitweise – Arbeitslosigkeit zu einem normalen Teil der Hafenkultur und war deshalb nicht stigmatisiert. Persönliche Flexibilität und Mobilität waren ebenso überlebensnotwendig wie Nachbarschafts- und Verwandtschaftsnetzwerke, um Arbeit zu finden und Phasen ökonomischer Zwangslagen zu überstehen. Zusätzliche Einkommensmöglichkeiten wurden genutzt, wann immer es möglich war, unabhängig davon, ob es sich um legale oder illegale Tätigkeiten handelte. Aufgrund der Beziehungen zum Hafen und der Möglichkeiten, die das Schmuggeln, der halb-legale Handel oder das Entwenden von Waren boten, wurde diese Art des Wirtschaftens zu einem wichtigen und allgemein akzeptierten Teil der Hafenkultur. Kapitalanhäufung war unter diesen Umständen nur in Ausnahmesituationen möglich, stattdessen war der wöchentliche Gang zum Pfandhaus Normalität. Auf Grund dieser Merkmale kann man in diesem Kontext durchaus von „urbaner Subsistenz“ sprechen.

Mit der Umstrukturierung und Modernisierung des Hafenbetriebes und dem damit verbundenen Zusammenbruch der traditionellen Wirtschaftsweise der Hafenbewohner lassen sich die sozialen und ökonomischen Probleme der folgenden Jahrzehnte zumindest teilweise erklären. Da für manuelle Arbeit auf den Docks oder in hafenbezogenen Betrieben keine besondere Ausbildung nötig und jedes Einkommen für die Familie unerlässlich war, wurde eine lange Schulbildung nie zu einem wichtigen Teil der hafenspezifischen Kultur. Der neue Arbeitsmarkt, der jedoch eine längere und intensivere Ausbildung erfordert, machte es den Hafenbewohnern folglich schwer, neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu finden. Lokale Initiativen, die seit den 1970er Jahren eine Verbesserung der Lebenssituation auf verschiedenen Ebenen anstreben, fokussieren deshalb

ihre Bemühungen unter anderem auf verbesserte Schul- und Ausbildung der Kinder. Gefördert vom Staat und teilweise unterstützt von der DDDA richten sich die Bemühungen besonders auf die Verlängerung der Schulzeit und ein anschließendes Studium oder Praktikum von Kindern und Jugendlichen in den Dockland-Gemeinden. Damit soll langfristig die jahrzehntelange Abhängigkeit von der Sozialhilfe bekämpft werden.

Trotz der Veränderungen haben einige kulturelle Charakteristika der urbanen Subsistenz überlebt, wenn auch in teilweise veränderter Form. Zum Beispiel lässt sich bis heute eine große Jobflexibilität beobachten, auch wenn diese mit zunehmenden Ausbildungszeiten immer weniger wird.

Ein weiteres Merkmal ist die immer noch weit verbreitete Akzeptanz des Handels mit illegaler Ware. Auch wenn diese moderne Form des illegalen Handels mit schwarz gebrannten CDs oder gestohlenen Gütern nichts mehr mit der Nähe zum Hafen zu tun hat, wie das früher der Fall war, so lässt sich die Einschätzung, dass es sich dabei um keine kriminellen Handlungen handle, und die damit verbundene Offenheit, illegale Ware zu kaufen oder verkaufen, durchaus auf die ähnliche, hafenbezogene Wirtschaftsform der vergangenen Jahre zurückführen, in denen solche Geschäfte akzeptierter Teil der Kultur waren.³¹

Ein Ziel dieser lokalen Bemühungen besteht auch in der Aufrechterhaltung einer Identität, die sich auf die ehemalige Hafenökonomie bezieht. Auch wenn sich die traditionellen Wirtschaftsweisen, die lokalen Berufszweige und andere Lebensbereiche radikal verändert haben und sich weiterhin im Zuge von Neustrukturierungen und Gentrifizierung der Hafengebiete verändern, soll die Erinnerung an die Hafentraditionen zumindest im lokalen Wissen und in alten Gebäuden und Denkmälern lebendig bleiben. Publikationen, in denen Gemeindemitglieder vom früheren Leben in den hafenabhängigen Stadtteilen berichten³², dienen diesem Zweck ebenso wie größere Projekte, z.B. das der Liffey Diving Bell. Diese Tauchglocke wurde, nachdem sie jahrzehntelang vor sich hingeroftet war, vom St. Andrew's Heritage Project in Kooperation mit anderen Partnern zwischen 1998 und 2000 restauriert und auf den neu gestalteten *campshires*, der Flusspromenade, als Erinnerung an die alte Hafenindustrie aufgestellt.³³

Auf diese Weise soll auch den nachfolgenden Generationen, die die Hafenvergangenheit nicht mehr aus eigener Erfahrung kennen, eine Identität verschafft

werden, die ihnen hilft, ein größeres Selbstwertgefühl zu entwickeln und mit den kulturellen und ökonomischen Veränderungen besser umzugehen:

„I think it would be important [to teach the kids more about the history of this area] because it would give them a pride in the community they live in. [...] If they can see the community in a historical light as being a little more than a poverty trap, then they are going to see themselves in a better light.“ (C44)

Ein Ziel der lokalen Bemühungen liegt darin, die Stärken der bisherigen urbanen Hafen-Kultur auch für die Zukunft zu nutzen. Dabei liegt ein Fokus auf der immer noch funktionierenden *community*-Struktur sowie lokalen Netzwerken, die nach wie vor eine wichtige Rolle im täglichen Leben in den ehemaligen Hafenvierteln spielen. Erst durch diese engen Beziehungen wurde der Erfolg lokaler Initiativen möglich, da diese in Form von Ausbildungs- oder Arbeitsbeschaffungsprogrammen, Kinder- und Seniorenbetreuung oder Freizeitangeboten auf solch enge Sozialstrukturen angewiesen sind. Durch diese selbstorganisierten Initiativen soll eine Verbesserung der sozialen und ökonomischen Bedingungen in den heutigen Docklands – insbesondere in Anbetracht der aktuellen Umstrukturierungen – erreicht werden, ohne jedoch die alte Kultur völlig zu verändern und deren Stärken zu vergessen:

„We welcome regeneration and embrace all that it brings, but it is vital that the spirit and sense of the character of docklands is preserved and acknowledged at the planning stage.“ (C3)

Anmerkungen

¹ Wonneberger, 2005.

² Das EU-Projekt „European Port Cities: Disadvantaged Urban Areas in Transition“ wurde im Rahmen des „Aktionsprogramms der Gemeinschaft zur Bekämpfung der sozialen Ausgrenzung 2002-2006“ von Dezember 2002 bis Dezember 2005 gefördert. Kurz vorgestellt wurde das Projekt bereits in einer früheren Ausgabe der Ethnoscripts (Alfonso und Trier, 2003).

- ³ Siehe auch den EU Final Report Phase 1 (2003).
- ⁴ Das heutige offizielle, d.h. von der Dublin Dockland Development Authority (DDDA), einer halbstaatlichen Behörde, die seit 1997 für die Regenerierung der brachgefallenen Hafengebiete zuständig ist, definierte Gebiet der „Docklands“ entspricht zwar nicht genau den Grenzen der ehemaligen Hafengemeinden, umfasst jedoch das Kernland und den größten Teil dieser Viertel. Da ich meine Forschung ebenfalls auf die vier Hafengemeinden (Westland Row/City Quay, Ringsend/Irishtown, North Wall und East Wall) konzentriert habe, bezieht sich die folgenden Analyse – wenn nicht anders angegeben – auf diese Docklands. Die genauen Grenzen werden von der DDDA (1997) beschrieben.
- ⁵ Gilligan, 1989:57-64; DeCourcy, 1996:100-102, 268-270; Byrne, 2001:12-24; North Wall Parish Website, 9.11.2005.
- ⁶ Byrne, 2001:37-38; Gilligan, 1989:124-215; St. Andrew's Heritage Project (Hg.), 1992. C3; C14; C41a; C41b; C72.
- ⁷ Byrne, 2001:26-27, 38; C2; C3; C34, C72.
- ⁸ C3, C34, C72. Genaue Zahlen zum wachsenden Umschlag der Dublin Port Co. findet man im jährlich erscheinenden Dublin Port Yearbook (z.B. 1996, 2005).
- ⁹ Z.B. meine Interviewpartner C4, C5a, C5b, C5c, C5, C6, C9, C11a, C11b, C12, C14, C23, C52, C41a, C41b, C42a, C42b u.v.a.
- ¹⁰ Nach Schätzungen eines ehemaligen Angestellten der Dublin Port Co. arbeiteten bis in die 1950er Jahre bis zu 4000 Docker für Dublin Port. Das bedeutet jedoch auch, dass trotz der Häufigkeit dieses Berufes längst nicht alle Bewohner der Hafengegend auch Docker waren. Die bereits erwähnten hafennahen Betriebe waren ebenfalls sehr wichtige Arbeitgeber, die jedoch bei weitem nicht so häufig erwähnt werden. Die Zahl der Docker reduzierte sich in den folgenden Jahrzehnten bis auf heute weniger als 200 Beschäftigte (C72).
- ¹¹ Diese Bedeutung drückt sich unter anderem in der Häufigkeit der Nennungen und Beschreibungen dieser Tätigkeit in lokalen Publikationen aus (s.u.), und während meiner Interviews war das Stichwort „Docker“ immer eines der

ersten Themen, die auf meine grand-tour-Fragen nach dem Leben in den früheren Docklands Erwähnung fanden.

¹² Wie erwähnt finden sich Beschreibungen der Docker in vielen der bereits angesprochenen lokalen Publikationen, z.B. Farrington, 1991:41; North Inner City Folklore Project, 1992:11-16; Fagan und Savage (Hg.), 1995; St. Andrew's Heritage Project (Hg.), o.J. und 1992. Darüber hinaus bekam ich auch ausführliche Beschreibungen von C5, C11b, C14, C28, C34, C35, C72 u.a.

¹³ C72, C14, C34.

¹⁴ C11b.

¹⁵ C14, C72.

¹⁶ St. Andrew's Heritage Project, 1992:52.

¹⁷ C11b.

¹⁸ C72, C52, C14, C36; Kiernan, 1995:17.

¹⁹ C28.

²⁰ C14.

²¹ Preston, 1992:11; St. Andrew's Heritage Project, 1992:54.

²² C34, C36, C28; Curry, 1992:15; St. Andrew's Heritage Project, 1992:53.

²³ C23.

²⁴ C12, C14, C5a, C5b.

²⁵ C12, C36, St. Andrew's Heritage Project (Hg.), 1992:26-27. Die Pfandhäuser als integralen Bestandteil des Lebens in den Hafengemeinden beschreibt auch eine lokale Schriftstellerin in ihren Gedichten (Farrington, 1991:33).

²⁶ C48a, C49, Donnelly, 1995:6.

²⁷ C49, C36.

²⁸ C28, C119.

²⁹ Z.B. C28, C52.

³⁰ C44. Ähnliche Beschreibungen sind häufig, z.B. Kiernan, 1995:17.

³¹ Zur gleichen Einschätzung kommt C49. Beispiele des illegalen Handels mit raubkopierten oder geschmuggelten Waren sind mir während meiner Feldforschung in allen Dockland-Gemeinden immer wieder begegnet.

³² Solche Publikationen finden sich auf beiden Seiten des Flusses. Besonders viele Publikationen wurden vom St. Andrew's Heritage Project, dem North Inner City Folklore Project sowie den Sandymount Community Services herausgegeben. Einige dieser Veröffentlichungen finden sich in der Literaturliste.

³³ C3; C72; St. Andrew's Heritage Project, 2003.

Zitierte Literatur

Alfonso, Carolin; Gandelsman-Trier, Mijal, 2003: Hafenstädte als Orte der Veränderung: Vorstellung eines Forschungsprojekts. In: Ethnoscripts, Jahrgang 5, Nr.1, S. 134-139.

Byrne, Katriona, 2001: Pearse Street D2 – A Study of the Past, A Vision for the Future. Dublin: Dublin Civic Trust.

Curry, Paddy „Fatser“, 1992: (ohne Titel). In: North Inner City Folklore Project (Hg.): Reminiscences North of the Liffey. Dublin, S. 15.

DeCourcy, J.W., 1996: The Liffey in Dublin. Dublin: Gill&Macmillan.

Donnelly, Michael, 1995: Sunday World Streaker. In: Fagan, Terry; Savage, Ben (Hg.): Down by the Dockside – Reminiscences from Sheriff Street. Dublin: North Inner City Folklore Project, S. 5-6.

Dublin Docklands Development Authority (DDDA), 1997: Masterplan. Dublin.

Dublin Port Yearbook 1996. Dublin.

Dublin Port Yearbook 2005. Dublin.

EU-Final Report Phase 1, 2003: European Port Cities: Disadvantaged Urban Areas in Transition, Hamburg (unpublizierter Zwischenbericht an die EU).

Fagan, Terry; Savage, Ben (Hg.), 1995: Down by the Dockside – Reminiscences from Sheriff Street. Dublin: North Inner City Folklore Project.

Farrington, Theresa, 1991: Smiles and Tears of Sherrif Street Years. Dublin: North Inner City Folklore Project.

Gilligan, H.A., 1989: The History of the Port of Dublin. Dublin: Gill&Macmillan.

Kiernan, Jem, 1995: Long Trousers on the Longshore. In: Fagan, Terry; Savage, Ben (Hg.): Down by the Dockside – Reminiscences from Sheriff Street. Dublin: North Inner City Folklore Project, S. 17.

North Inner City Folklore Project (Hg.), 1992: Reminiscences North of the Liffey, Dublin.

North Wall Parish Website: www.northwallparish.dublindiocese.ie [letzter Zugriff: 9.11.2005].

Preston, Bill, 1992: (ohne Titel). In: North Inner City Folklore Project (Hg.): Reminiscences North of the Liffey, Dublin, S. 11.

St. Andrew's Heritage Project (Hg.), 1992: Along the Quays and Cobblestones. Dublin.

St. Andrew's Heritage Project (Hg.), 2003: Dublin's Diving Bell – A History. Dublin.

St. Andrew's Heritage Project (Hg.), o.J.: Journeys from the Steyne. Dublin.

Wonneberger, Astrid, 2005: Vom Schmuddelimage zur Weltstadt: Bilder der Stadt Dublin im Kontext der Hafenranderneuerung. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1/2005, S. 18-25.

Dr. Astrid Wonneberger ist Lehrbeauftragte am Institut für Ethnologie der Universität Hamburg.