



Boomtown in Rot

Es gibt sie immer noch in New York: Jene vergessenen Plätze, deren Wiederentdeckung ist, als würde man einen versunkenen Schatz heben. Das alte Hafenviertel **Red Hook** ist derzeit in aller Munde.

Erzählen Menschen aus Red Hook von ihrem Viertel, mag man kaum glauben, dass sie von New York sprechen: Sie schwärmen von Sonnenuntergängen, beschreiben den Himmel über ihren Häusern, der so weit sei wie in Montana und an dem nachts so viele Sterne leuchten wie Fenster in den Hochhäusern von Manhattan. Am Tage bietet die Küstenlinie einen nahen Blick auf Governors Island – der Freiheitsstatue kann man von hier in die Augen schauen.

Nach Red Hook fährt keine U-Bahn, und die Busse Nummer 61 und 77, die hier halten, sind auch heute noch eher eine Notversorgung denn ein tauglicher Anschluss ans Nahverkehrsnetz. Auch wenn der Service besser geworden ist: Früher, erzählt David Sharps, kürzten die Busfahrer ihre Route oft ab, um Verspätungen aufzuholen, und ließen Red Hook einfach aus. Die kleine Halbinsel zwischen den Vierteln Carroll Gardens und Gowanus fristete ein fast vergessenes Dasein, abgeschnitten vom Rest der Metro-

pole. Jahrzehntlang war Red Hook ein gut gehütetes Geheimnis, das gerade erst gelüftet wird.

David Sharps lebt auf einem alten Frachtkahn, vertäut an Pier 44 am Ende der Conover Street in Red Hook. 1994 legte er hier an, am Rande eines damals nicht gerade als gastfreundlich bekannten Stadtviertels. Streunende Hunde bissen erstmal drei seiner Kat-

Die Bewohner von Red Hook schwärmen von Sonnenuntergängen und betuern, der Himmel über Brooklyn sei hier so weit wie in Montana.

zen tot: „In den späten 80er und frühen 90er Jahren war das hier Niemandsland“, sagt Sharps. Red Hook, das waren nicht nur wilde Hunde, sondern eine verkommene Hafengegend, verfallene Industriebauten und 70 Prozent Arbeitslosigkeit. Hier wollte niemand hin, höchstens weg.

Für David Sharps war es damals genau der Ort, den er suchte. Die Lage, aber auch das proletarische Herz und die verblichene Romantik des Viertels hatten es ihm angetan. Sharps ver-

diente sein Geld mit Zirkusnummern auf Kreuzfahrtschiffen, bis er 1985 in New Jersey ein Bootswrack vom Grund des Hudson River zog. Zwei Jahre hat er es renoviert: 300 Tonnen Schlamm aus dem Rumpf gepumpt und 250.000 Dollar investiert, um den Holzwurmschaden zu beseitigen. Seitdem ist die „Lehigh Valley Barge Nummer 79“, Baujahr 1914, nicht nur

das Zuhause von ihm und seiner Familie, sondern sie schaukelt als öffentliches „Waterfront Museum and Showboat Barge“ am Ufer von Red Hook, Brooklyn. Neben einer Ausstellung zur Schifffahrtsgeschichte bietet Sharps auch Zirkusveranstaltungen für Kinder, auf denen er manchmal seine alten Clownsnummern wieder auspackt.

Doch David Sharps ist auch Aktivist. Er kämpft darum, die Entwicklung von Red Hook in eine verträgliche Richtung zu lenken – jetzt, wo



Vor kurzen noch verkommenes Niemandsland, herrscht in der Van Brunt Street (oben) Aufbruchstimmung. Die Gegend ist eine der angesagtesten New Yorks. Kürzlich hat hier der größte Bio-Supermarkt der Stadt eröffnet (unten).



Fotos: Christian Heeb, Hannes Klug

plötzlich ganz New York von dieser Gegend spricht. Denn Licht und Platz sind in New York Mangelware, und seit die Stadt ihre Küstenflächen entwickelt, herrscht in Red Hook Goldgräberstimmung. Vor einem Jahr hat hier ein „Fairway’s“ eröffnet, in einem denkmalgeschützten Ziegelstein-Lagerhaus aus der Bürgerkriegszeit. Es ist die mit knapp 5.000 Quadratmetern bisher größte Filiale der New Yorker Biosupermarkt-Kette. Aus ganz New York kommen seither die Kunden nach Red Hook um einzukaufen. Schon erstehen innenstadtmüde Kleinfamilien alte Häuser und renovieren sie mit hohem Aufwand. Inzwischen hält auch das New York Water Taxi in Red Hook, was es möglich macht, die schlechte Verkehrsanbindung zu umgehen. Und zu guter Letzt besitzt Red Hook seit eineinhalb Jahren einen Kreuzfahrthafen für 52 Millionen Dollar. Jetzt halten hier Luxusliner, und ihre Passagiere spazieren durch Sträßchen, die noch vor kurzem nur durch vernagelte Fensterfronten auffielen.

Gab sich Fairway’s noch nachbarschaftsverträglich, regt sich heftiger Widerstand gegen die Pläne, die Ikea hier verfolgt: Die schwedische Möbelfirma will historische Industriebauten abreißen und alte Trockendocks aufschütten, um ein Kaufhaus mit einem Parkplatz für 1.400 Autos einzurichten – ein Szenario, das die Anwohner mit Schrecken verfolgen. Am einstigen Hafenviertel Red Hook vollzieht sich gerade die alte Ballade von Vergessen, Neuentdeckung und Verdrängung, die New York schon in so vielen Stadtteilen durchexerziert hat.

Vor einigen Jahren zogen Glasbläser, Schreiner und Künstler wegen der niedrigen Mieten hier her, was zu einer hohen Dichte von Ateliers und Galerien rund um die Van Brunt Street, Red Hooks gemütlicher Hauptstraße geführt hat. Inzwischen säumen Restaurants und Läden die Straßen, in hoher Geschwindigkeit kommen neue Coffee Shops und Bars dazu. Anwohner und Bürgerinitiativen kämpfen für eine behutsame Wiederbelebung des Uferstreifens; für gemeinschaftliche Grünflächen, für den Erhalt der histori-



Die Lehigh Valley (oben). David Sharps (oben rechts) hat sie als Hausboot, Museum und Showboat hergerichtet. Das „Sunny’s“ gehört seit 120 Jahren der Familie Balzano (unten).



schen Bausubstanz und für Freiraum für Kunst, Erholung und Kultur in Red Hook. Das „Save the Graving Dock“-Komitee, dem David Sharps vor-

In den 30er Jahren war Red Hook New Yorks blühende Hafengegend. 1980 war die Gegend zur No-Go-Area verwahrlost.

steht, will das letzte hier verbliebene Trockendock retten. Doch mit derselben Konsequenz, mit der die Port Authority als zuständige Behörde ihre Wassergrundstücke jahrzehntelang ungenutzt vergammeln ließ, verkauft sie sie nun kurzerhand meistbietend – ungeachtet der Konsequenzen. „Es ist,

als würde man den Central Park verkaufen“, sagt die Aktivistin Roberta Weisbrod mit Blick auf den Wert, den eine Gegend wie Red Hook für die

Lebensqualität im dicht besiedelten New York besitzt.

In den 1930er und 40er Jahren war Red Hook New Yorks blühende Hafengegend mit Werften und Piers. Hier legten die Frachtschiffe an, wurden Waren umgeschlagen, und mit Kähnen wie dem von David Sharps wurden

Kaffee, Datteln oder Oliven über den East River nach Manhattan geschafft. Allein in der Todd-Werft, die Ikea nun einebnen will, arbeiteten 20.000 Menschen. Das staatliche Bauprogramm „Red Hook Houses“ war das größte seiner Art in den USA. First Lady Eleanor Roosevelt war im Juni 1940 begeistert von den „gut geplanten Appartements, den Gärten, den Spielplätzen für Kinder“. Der Stadtteil wurde auch kulturell verewigt: In Hubert Selby Jr.’s Roman „Last Exit to Brooklyn“, in Budd Schulbergs Drehbuch für den Film „On the Waterfront“ und in Arthur Millers Theaterstück „A View From the Bridge“.

Doch in den 1970er Jahren wanderten die Docks nach New Jersey, wo mehr Raum für das Verladen von Containern und die Verkehrsanbindung besser waren. Dazu kamen die Folgen einer stadtplanerischen Entscheidung: Der Brooklyn Queens Expressway und der Gowanus Expressway schnitten Red Hook praktisch vollständig vom restlichen New York ab. 1980 war die Bevölkerung hier von zuvor 21.000 auf die Hälfte gesunken. Red Hook verfiel und wurde für die meisten New Yorker zur No-Go-Area.

Die alteingesessenen Bewohner von Red Hook dürfen sich heute fühlen wie Überlebende. Noch haben Besucher hier die Möglichkeit, ein Viertel im Aufbruch kennen zu lernen. Wie vieles in Red Hook ist auch der Frachtkahn Nummer 79 von David Sharps der

einzig erhaltene seiner Art. Aus alten Tagen ist auch das „Sunny’s“ geblieben, eine Taverne gleich an den Kais, die seit 1890 in Besitz der Balzano-Familie ist. Gäste werden hier angeblich gerne auch mal mit einer kräftigen Umarmung begrüßt. hk

AMERICA GUIDE

New York und Red Hook

TRANSPORT

Die besten Verkehrsmittel, um in New York unterwegs zu sein, sind nach wie vor U-Bahnen und Busse. Das Zauberwort dafür heißt **MetroCard**: Eine Fahrt auf der Pay-per-Ride-MetroCard kostet zwei Dollar, ab zehn Dollar Guthaben gibt es einen 20-prozentigen Bonus. Außerdem gibt es Dauerkarten für einen (sieben Dollar), sieben (24 Dollar) und 30 Tage (76 Dollar). Können pro Einzelfahrt bis zu vier Personen mitfahren, gelten die Dauerkarten jedoch nur für eine Person.

INFORMATIONEN

Brooklyn Tourism

209 Joralemon St., Tel: +1 (718) 802-3846, www.visitbrooklyn.org

ANFAHRT

Bus 77 (ab Smith/9th Streets, G und F Train) und Bus 61 (ab Jay Street/Borough Hall, A, C und F Train sowie 2,3,4,5) bis **van Brunt Street** (letzte Haltestelle).

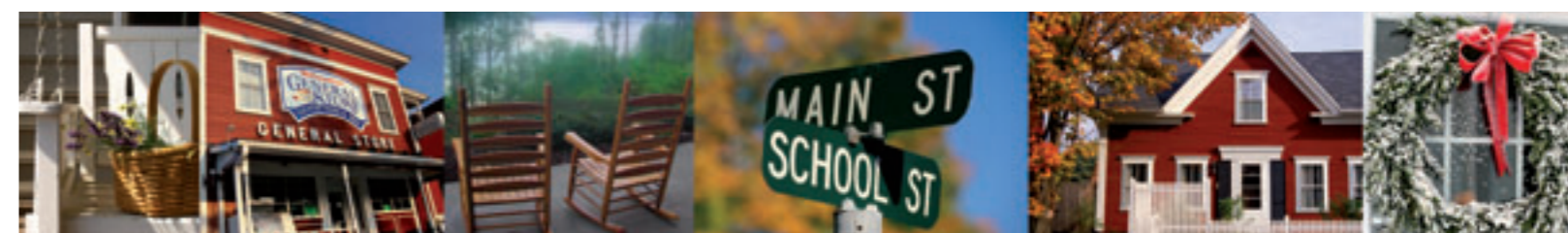
Mit dem **Wassertaxi** kostet der „Hop On/Hop Off“-Pass für Erwachsene für zwei Tage 25 Dollar, für Kinder 15 Dollar, www.nywatertaxi.com

KULTUR

The Waterfront Museum and Showboat Barge, 290 Conover St., Tel. +1 (718) 624-4719, geöffnet Donnerstag 16 bis 20 Uhr oder nach Vereinbarung, www.waterfrontmuseum.org
Kentler International Drawing Space, Galerie für Nachwuchskünstler, 353 Van Brunt St., Tel. +1 (718) 875-2098

ESSEN UND TRINKEN

Hope & Anchor, stilvoller American Diner, 347 van Brunt Street, Tel. +1 (718) 237-0276
360, Restaurant, 360 van Brunt Street, Tel. +1 (718) 246-0360
Sunny’s, traditionsreiche Taverne, seit 1890 an den Kais, 253 Conover St., +1 (718) 625-8211, Mi, Fr und Sa 20 bis 4 Uhr



Authentic American Living

Legendäre Möbel und Wohnaccessoires
Umfangreiches Sortiment an Tapeten, Bordüren, Farben und Stoffen
Beliebte Lebensmittelspezialitäten von Stonewall Kitchen
Einrichtungsberatung und Dekoration

Besuchen Sie uns in unserem Geschäft in der Augsburger Altstadt oder in unserem Online-Shop unter www.american-heritage.de

American Heritage

Sabine Ryan
Mittlerer Lech 50 · 86150 Augsburg
Fon 0821-4397287 · info@american-heritage.de

Info-Karte 02 ankreuzen

American
Heritage 

www.american-heritage.de

