

# Handelsmetropole und Pilgerstation: Djidda in spätosmanischer Zeit

Ulrike Freitag

## SUMMARY

### Ulrike Freitag: Commercial Center and Pilgrims' Thoroughfare: Jeddah in the Late Ottoman Period

This article discusses changing notions of „foreignness“ in nineteenth century Jeddah. This was a town where traders of the Red Sea and adjacent oceans, as well as pilgrims en route to Mecca met, and often settled. The article argues that Jeddah was a cosmopolitan city in the sense that it allowed, for most of the century, for these different groups to co-exist peacefully. In the course of the nineteenth century, legal as well as political and economic conditions changed and, arguably, increasingly regulated and complicated this co-existence. The article describes on the basis of a number of examples how ethnic, political and sectarian identities were constructed and changed over time. Arguably, this impacted most dramatically on those Muslims stemming from regions which had come under European protection. Earlier considered predominantly as co-religionists, they now came to be regarded as potential European agents in the age of imperialism. The influx, notably, of Indian Muslim traders added an economic dimension as British protection afforded them advantages in a changing international trade system. Another group whose presence increased, but was regarded with high suspicion were Christians of various nationalities. The Jeddah uprising of 1858 can be interpreted as the most prominent expression of these tensions.

## 1. Einführung<sup>1</sup>

*Auf einer sanften Anhöhe gelegen, von zwei schönen, langen Quai's auf der Meerseite begrenzt, auf den anderen Seiten von hohen Mauern umgeben, von welchen hie und*

1 Die Forschungen für diesen Aufsatz wurden von der Deutschen Forschungsgemeinschaft im Rahmen der Förderung des Zentrums Moderner Orient unterstützt. Eine erste Fassung wurde am 30. Januar 2007 im Rahmen der Vorlesung zum Gedenken an Ulrich Haarmann in Kiel vorgetragen. Den dortigen Diskutanten und Malte Fuhrmann danke ich für Anregungen.

*da Wachthürme mit Zinnen und Kanonen emporragten, zeigte die Stadt längs des Landungsplatzes, der auch wieder durch eine stattliche Batterie beschützt war, eine lange Reihe schöner, weisslicher Häuser aus Korallen- und Madreporestein erbaut, über welche die zwei Hauptmoscheen mit luftigen Kuppeln und schlanken Minarets emporragten, denen zur Seite sich hie und da eine federblättrige Acacia vera erhob...<sup>2</sup>*

Die durch den Reisenden Heinrich von Maltzan 1860 so wohlwollend beschriebene Stadt Djidda (auch als Jidda oder Dschidda bekannt) galt im Europa des 18. und 19. Jahrhunderts als eine der abweisendsten Hafenstädte des arabischen Orients. Kein anderer als Carsten Niebuhr, der im September 1762 von Suez über Djidda nach Bombay reiste, hatte im Vorfeld die schlimmsten Befürchtungen:

*Wir haben uns nirgends vor den Einwohnern einer Stadt so sehr gefürchtet als zu Dsjidda. Weil man den Europäern in Ägypten mit so vieler Verachtung begegnet, so glaubten wir, daß der Eifer der Mohammedaner gegen die Christen sich immer mehren würde, je mehr wir uns den von ihnen für heilig gehaltenen Städten näherten...<sup>3</sup>*

Niebuhr wurde allerdings gründlich überrascht:

*Allein wir fanden, daß wir uns sehr geirret hatten. [...] Wir besuchten auch hier die Kaffeehäuser, den Suk oder die Marktstraßen und gingen sonst an der Seeseite sowohl in als außerhalb der Stadt spazieren, ohne daß uns jemand übel begegnet hätte. Der Pöbel will hier nur niemandem, der nicht ein Mohammedaner ist, erlauben, sich dem Tore zu nähern, welches nach der Seite von Mekka liegt. Dies sagte man uns gleich anfangs. Es war also billig, daß wir uns darnach richteten.<sup>4</sup>*

Für zeitgenössische Muslime war hingegen die Präsenz von Fremden in Djidda ein geradezu konstitutiver Normalzustand, wie der als Muslim auftretende Reisende Johann Ludwig Burckhardt feststellte:

*Die Einwohner von Djidda sind, wie die von Mekka und Medina, beinahe ausschließlich Fremde. Die Abkömmlinge der alten Araber, welche einst diese Stadt bevölkerten, sind durch die Hand der Gouverneure umgekommen, oder haben sich nach anderen Gegenden gewendet.<sup>5</sup>*

Diese ausländische Präsenz hatte zwei wesentliche Gründe: Zum einen hatte der dritte islamische Kalif 'Uthman b. Affan (644–656) das Dorf Djidda aufgrund seiner Nähe zu Mekka zum offiziellen Hafen der damaligen islamischen Hauptstadt erklärt.<sup>6</sup> Historisch

2 H. von Maltzan, *Meine Wallfahrt nach Mekka. Reise in der Küstengegend und im Innern von Hedschas*, Bd. 1, Leipzig 1865, S. 224.

3 C. Niebuhr, *Reisebeschreibung nach Arabien und andern umliegenden Ländern*, Zürich 1992, S. 279–280.

4 Ebenda.

5 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien*, enthaltend eine Beschreibung derjenigen Gebiete in Hedjaz, welche die Mohammedaner für heilig achten, Weimar 1830, S. 21–22.

6 M. al-Fasi, *Shafa' al-Gharam bi-Akhbar al-Balad al-Haram*, 819, hrsg. von F. Wüstenfeld, *Die Chroniken der Stadt Mekka*, Bd. 2, Leipzig 1859, S. 75.

langfristig wichtiger war die Tatsache, dass Djidda damit zum Hafen der muslimischen Pilger wurde, welche zur Pilgerfahrt (Hadsch) zu den Heiligen Stätten in Mekka und Medina über das Meer anreisten. Diese einzige regelmäßige Passagierroute in der vor-modernen Periode wurde von einer jährlich stark schwankenden Zahl an Pilgern in Anspruch genommen, die zwischen einigen hundert und mehreren zehntausend variierte und im Zeitalter der Dampfschiffahrt in Spitzenjahren über hunderttausend lag.<sup>7</sup> Während immer wieder Pilger aus religiösen Gründen in Mekka und Medina blieben, so blieben häufig jene in Djidda zurück, welche sich erst die Rückfahrt verdienen mussten. Dieser Umstand beschäftigte im 19. Jahrhundert, wie noch gezeigt wird, osmanische Behörden wie ausländische Konsuln gleichermaßen. Obwohl eine wesentliche Funktion der Stadt damit der Transit vom Meer zum Hinterland war, blieben die Beduinen, welche den Weitertransport der Pilger organisierten, ein von den Städtern als Bedrohung wahrgenommener Fremdkörper: Ihre Unterkünfte und auch ihr Markt befanden sich weitgehend außerhalb des nach Mekka benannten Tores.

Die andere wichtige Funktion Djiddas war diejenige als Handelsemporium. Die Mamluken bauten Djidda nach 1425 zum wichtigsten Importhafen ihres Reichs aus, eine Funktion, die sich unter den Osmanen (ab 1517) zeitweilig fortsetzte und vor allem im frühen 19. Jahrhundert erneut an Bedeutung gewann.<sup>8</sup> Die Notwendigkeit, die lukrativen Gewürze und den Kaffee in Djidda für die Einfuhr zu verzollen, erforderte nun für alle Importeure einen zwingenden Halt in der Stadt. Dies führte gleichzeitig dazu, dass Djidda zu einem bedeutenden Zwischenhandelszentrum nicht nur für die Arabische Halbinsel, sondern auch für die Westküste des Roten Meeres aufstieg – nicht zufällig hatten die meisten Djiddaer Handelsfamilien auch Häuser in der am anderen Ufer des Roten Meeres gelegenen Stadt Suakin. Bis 1865 unterstanden beide Städte sogar der gleichen Provinzverwaltung.<sup>9</sup> Diese Regelung begünstigte die Niederlassung von Händlern, die im Roten Meer und Indischen Ozean aktiv waren. Sie siedelten sich teils selbst an, teils richteten sie Dependancen ein, die von einheimischen Händlern betrieben wurden, so wie umgekehrt Händler aus Djidda in Kairo, Bombay oder Maskat Niederlassungen unterhielten.<sup>10</sup> Dabei gab es, abhängig von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwick-

7 M. N. Pearson, *Pilgrimage to Mecca. The Indian Experience 1500–1800*, Princeton 1996, S. 4, zu den Pilgerzahlen im 19. Jahrhundert W. Ochsenswald, *Religion, Society and the State*, Columbus 1984, S. 60-61.

8 U. Haarmann, *Der arabische Osten im späten Mittelalter 1250–1517*, in ders., *Geschichte der arabischen Welt*, München 1987, S. 217-263, hier S. 241-243; M. Tuschere, *Trade and Port Cities in the Red Sea – Gulf of Aden Region in the Sixteenth and Seventeenth Century*, S. 28-45; A. Raymond, *A Divided Sea: The Cairo Coffee Trade in the Red Sea Area during the Seventeenth and Eighteenth Century*, S. 46-57; C. Dubois, *The Red Sea Ports During the Revolution in Transportation, 1800–1914*, S. 58-74, alle in L. Fawaz/C. Bayly (Hrsg.), *Modernity and Culture*, New York 2002.

9 A. I. Diyab, *al-‘Ilaqa bayna Jidda wa-Sawakin (allati kanat tabi’a li-wilayat Jidda) fi fatrat al-hukm al-‘uthmani*, in: A.-R. al-Ansari (Hrsg.), *Dirasat tarikh al-Jazir al-‘Arabiyya*, Bd. 1;2, Riyadh 1979, S. 207-220 u. G. H. Talhami, *Suakin and Massawa under Egyptian Rule 1865–1885*, Washington 1975.

10 M. al-Mu‘abbadi, *al-Nashat al-tijari li-mina’ Jidda khilal al-hukm al-‘uthmani al-thani 1840–1916*, Djidda 1993, S. 187-213.

lung, im Laufe des 19. Jahrhunderts gewisse Verschiebungen zwischen den Händlergruppen, die sich möglicherweise in der Bevölkerung niederschlug.<sup>11</sup>

Die Wahl Djiddas als Hafen entsprang übrigens im Wesentlichen nautischen Bedürfnissen: An dieser Stelle endeten die Winde, die Segelschiffen die Fahrt nordwärts im Roten Meer ermöglichten. Die Verladung auf kleinere Boote, die auch gegen den vorherrschenden Nordwind Richtung Suez segeln konnten, war daher unumgänglich.<sup>12</sup> Dies ist insofern von Bedeutung, als Djidda wesentliche Elemente fehlten, die ansonsten Hafenstädte auszeichnen: Weder verfügte es über eine zuverlässige Süßwasserversorgung noch über einen natürlichen Hafen. Vielmehr war der Quai nur durch einen Kanal in den Korallenriffen zu erreichen, die das ganze Rote Meer durchziehen, Navigation also überaus kompliziert. Es ist insofern nicht verwunderlich, dass viele ortskundige Jiddawis Kapitäne und Lotsen wurden.<sup>13</sup> Noch 1946 fand der Verkehr zwischen Schiffen und Stadt „nur auf kleinen Segelbooten statt, die sich im Zickzackkurs zwischen den Riffen hindurchschlängeln“, die großen Schiffe lagen etwa zwei Meilen vor der Küste und wurden über die kleinen Boote be- und entladen.<sup>14</sup>

Dieser Beitrag geht der Frage nach, wie in Djidda im 19. Jahrhundert mit Fremden umgegangen wurde. Dabei wird von der These ausgegangen, dass Djidda zumindest im vormodernen Sinn kosmopolitisch war, d. h. Menschen unterschiedlicher Herkunft, die durch Handel und Verkehr intensiver miteinander in Kontakt kamen, nicht nur ein Besuchsrecht im Kantschen Sinne einräumte, sondern auch als ihre mögliche Heimat in Frage kam.<sup>15</sup> Anstelle eines moralischen Konzepts von Kosmopolitismus, wie es beispielsweise von Kant vertreten wurde, liegt dieser Einschätzung allerdings eher ein pragmatischer Ansatz zugrunde. Dieser sieht Kosmopolitismus als das Ergebnis von Mobilitätsprozessen, welche „zuverlässig durch Weltstädte zirkulieren und sich in ihnen niederschlagen“.<sup>16</sup> Es geht folglich um die Existenz von Pluralität, nicht um die Frage nach ihrer positiv-emphatischen Bewertung.<sup>17</sup>

Das Ziel dieses Aufsatzes ist zunächst eine ganz empirisch orientierte und vorläufige Darstellung unterschiedlicher Gruppen, die in Djidda lebten, und erste Überlegungen dazu, wie diese Gruppen betrachtet und klassifiziert wurden. Dabei sind nicht nur sehr unterschiedliche, teilweise überlappende Kategorien zu beachten, sondern auch die Verschiebung von Parametern im Verlauf des 19. Jahrhunderts. Um diesen Prozess zumin-

11 W. Ochsenwald, *The Commercial History of the Hijaz Vilayet, 1840–1908*, in: *Arabian Studies* VI (1982), S. 57–76.

12 W. Facey, *The Red Sea: the wind regime and location of ports*, in: P. Lunde/A. Porter (Hrsg.), *Trade and Travel in the Red Sea Region*, Basingstoke 2004, S. 7–18.

13 Zum Beruf der Lotsen W. Kabili, *al-Hirafiyun fi madinat Jidda*, o. O., 3. Aufl. 1425 (2004/5), S. 82 f.

14 C. Rathjens/H. von Wissmann, *Landschaftskundliche Beobachtungen im südlichen Hedjaz*, *Erdkunde* 1 (1947), S. 76.

15 I. Kant, *Zum ewigen Frieden. Ein philosophischer Entwurf*, Königsberg 1795 (<http://www.textlog.de/3671.html>, Zugriff am 15.5.2007).

16 C. Cartier, *Cosmopolitics and the Maritime World City*, in: *The Geographical Review* 89;1 (1999), S. 278–289, hier S. 284 (meine Übersetzung), zum moralischen Kosmopolitismus vgl. P. Kleingeld, *Six Varieties of Cosmopolitanism in Late Eighteenth-Century Germany*, in: *Journal of the History of Ideas* 60;3 (1999), S. 502–524.

17 H. Driessen, *Mediterranean Port Cities: Cosmopolitanism Reconsidered*, in: *History and Anthropology* 16; 1 (2005), S. 129–141.

dest in Umrissen skizzieren zu können, ist es notwendig, zunächst einige grundlegende Entwicklungen darzulegen, um anschließend auf die Frage nach dem Umgang und Zusammenleben mit Fremden einzugehen.

## 2. Djidda im 19. Jahrhundert

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts verschoben sich die oben skizzierten ökonomischen Parameter, welche Djiddas Aufstieg unter den Mamluken gefördert hatten, nicht unwesentlich. Zwischen 1811 und 1840 wurde Djidda von Muhammad 'Ali, dem Herrscher Ägyptens, regiert, der im osmanischen Auftrag zwischen 1811 und 1840 das Vordringen der Wahhabitiden aus dem Nadschd bekämpft hatte. Er setzte zunächst die dirigistische osmanische Wirtschaftspolitik fort. Die 1838 im Vertrag von Balta Limanı durch die Briten erzwungene Handelsliberalisierung des Osmanischen Reichs galt in Djidda ab der Restauration osmanischer Herrschaft 1840. Dies bedeutete, dass Handelsschiffe aus dem Indischen Ozean nun direkt ägyptische und osmanische Häfen ihrer Wahl ansteuern konnten, ohne dem vorherigen Regime eines festgelegten Importhafens folgen zu müssen. Dennoch blieb die Stadt in den darauf folgenden Jahrzehnten zunächst noch eine wichtige Station im Handel zwischen dem Indischen Ozean und dem mediterranen Raum. Die frühe Dampfschiffahrt in der Region scheint zunächst sowohl Handel als auch Pilgerfahrt gefördert zu haben, zumal Djidda eine Kohlenstation war. Mit der Eröffnung des Suezkanals 1869 stieg die Zahl der Pilger, die mit dem Schiff kamen, sogar erheblich an.<sup>18</sup> Gleichzeitig sank die Bedeutung im Handel in den späten siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts. Ein wichtiger Grund dafür ist vermutlich die wachsende Zahl von Schiffen, die längere Strecken ohne Kohlenaufnahme fahren konnten. Es ist insofern typisch für den Wandel der Handelswege, dass britische Güter Ende des 19. Jahrhunderts auf dem Weg über Indien nach Djidda gelangten. Aufgrund der Transportstrukturen, aber auch der deutlich günstigeren Preise bei Großeinkäufen für den indischen Markt kam dies billiger als der Direktimport.<sup>19</sup> Ferner gab es zunehmend kleinere Dampfer, welche auch flache Häfen direkt anlaufen konnten. Dadurch wurde die vorherige Verladung auf Segelboote in Djidda überflüssig.<sup>20</sup>

All dies wirkte sich auf die Strukturen der städtischen Wirtschaft aus: Die Bedeutung der Segelschiffahrt, an der Djiddawis als Schiffs Eigentümer, aber auch als Kapitäne, Lotsen und Matrosen einen großen Anteil gehabt hatten, ließ nach, der Schiffsbau kam gegen Ende des Jahrhunderts fast ganz zum Erliegen. Die Dampfschiffahrt hingegen

18 W. Ochsenwald, *The Commercial History* (Anm. 11), S. 60 f., abweichende Zahlen bei J.-L. Miegé, *Djeddah Port D'Entrepot Au XIXe Siecle*, in *Les Ports de l'Océan Indien XIXe et XXe s.*, Université de Provence, Table ronde de l'I.H.P.O.M., 1981, S. 92-108, hier S. 106.

19 Public Record Office, Foreign Office (FO) No. 1451, Turkey, Report for the Year 1893, S. 2.

20 W. Ochsenwald, *The Commercial History* (Anm. 11), S. 64-65, C.-E. d'Héricourt, *Second voyage sur la côte orientale de la mer Rouge, dans le pays d'Adel et le royaume de Choa*, Paris 1846, S. 26-27.

war überwiegend in europäischer, indischer und ägyptischer Hand.<sup>21</sup> Gleichzeitig scheinen die steigenden Pilgerzahlen zumindest ansatzweise die Einbußen im Handel kompensiert zu haben. Insgesamt lässt sich – sowohl anhand der Bevölkerungsschätzungen verschiedener Reisender als auch anhand der Beschreibungen der städtischen Bebauung – ein leichter Anstieg der Stadtbevölkerung von ca. 12-15.000 auf 20.000 (und mehr) Einwohner vermuten.<sup>22</sup>

Politisch war die Epoche nach der osmanischen Rückeroberung durch die osmanische Reformperiode (Tanzimat) geprägt, die u. a. in den 1860ern die Provinzverwaltung auf eine neue Basis stellte.<sup>23</sup> Dies kann hier nicht im einzelnen dargestellt werden, für die Entwicklung im Hedschas ist jedoch von Bedeutung, dass eine der Triebkräfte für diese Reform der Versuch war, im Rahmen der Modernisierung der Verwaltung, die Effizienz der Herrschaftsausübung zu straffen und zentrifugalen Tendenzen entgegenzuwirken. Vor der Invasion durch Muhammad 'Ali hatten die Scherifen von Mekka weitestgehend die lokale Herrschaft unter osmanischer Oberhoheit ausgeübt, wie dies im 18. Jahrhundert keineswegs unüblich war. Hieran knüpften die Osmanen zunächst an, bemühten sich jedoch, deren Rechte einzuschränken. Schon 1844 übertrugen sie ihrem Gouverneur die Verantwortung für die Sicherheit der Überlandrouten und die Verwaltung der Heiligen Städte Mekka und Medina sowie die Justizverwaltung. Dies verstärkte die ohnehin latenten Reibungen zwischen beiden – Scherif und osmanischem Gouverneur –, etwa über die Aufteilung der Zolleinnahmen, so dass es zunehmend zu Konflikten kam.<sup>24</sup> Ein Indikator für die jeweilige Stärke war, ob die osmanischen Gouverneure in Djidda oder in der (ab 1863–64) offiziellen Provinzhauptstadt Mekka residierten.<sup>25</sup> Djidda, die ökonomisch wichtigere Stadt, wurde von einem dem Gouverneur unterstellten Qa'immaqam regiert. Dieser stand allerdings – in Spiegelung der gesamten Regierungsproblematik – in einer gewissen Konkurrenz zum Vertreter (*wazir*, ab 1848 *wakil*) des Scherifen in der Stadt.<sup>26</sup> Auch wenn die Entwicklung im Einzelnen noch sehr unklar erscheint, so lässt sich doch als genereller Trend feststellen, dass die Osmanen im Verlauf des 19. Jahrhunderts die Vorrechte des Scherifen stark einschränkten.<sup>27</sup>

### 3. Kategorien des Fremden im Wandel

Die Veränderungen des 19. Jahrhunderts berührten in ganz zentraler Weise die Frage, wer in einer so offensichtlich ethnisch heterogenen Stadt wie Djidda als Fremder, wer als

21 W. Ochsenswald, *The Commercial History* (Anm. 11), S. 70-73.

22 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien* (Anm. 5), S. 21; H., von Maltzan, *Meine Wallfahrt nach Mekka* (Anm. 2), S. 256; D. Hogarth, *Hejaz before World War I*, 2<sup>nd</sup> ed., 1917, with introduction by R. L. Bidwell, Cambridge 1978, S. 29.

23 R. Davison, *Reform in the Ottoman Empire, 1856–1876*, New York 1973, speziell zu Djidda S., Isma'il, *Jidda khilala 'l-fatra 1286-1326h./1869-1908*, Riyadh 1418/1997-98, S. 12-31.

24 W. Ochsenswald, *Religion, Society, and the State* (Anm. 7), S. 133 f.

25 'A.-Q. al-Ansari, *Ta'rikh Madinat Jidda*, 2. Aufl. 1980, S. 323, 325; M. S. Diyab, *Jidda, al-ta'rikh wa-l-hayyat al-ijtima'iyya*, 2. Aufl. Djidda 2003, S. 29; A. Sabri, *Mira'at al-haramayn*, Bd. 3, o. O. 1886, S. 184.

26 'A.-Q. al-Ansari, *Ta'rikh Madinat Jidda* (Anm. 25), S. 328.

27 W. Ochsenswald, *Religion, Society, and the State* (Anm. 7), Kap. 7-9, M. S. Diyab, *Jidda* (Anm. 25), S. 28-34.

Einwohner galt und wie die verschiedenen Gruppen rechtlich gestellt waren. Immerhin nennt Burckhardt eine Vielzahl unterschiedlicher Volksgruppen, welche die politischen, wirtschaftlichen und religiös-kulturellen Bande des Hedschas in alle Teile der muslimisch geprägten Welt illustrieren: Südaraber aus dem Jemen und Hadhramaut, mehr als einhundert indische Familien aus Surat und Bombay, einige Malayen und Omanis. Ferner nennt er Siedler aus Ägypten, Syrien, der Barbarei (d. h. Nordafrika), den europäischen Provinzen des Osmanischen Reichs sowie Anatolien, also Osmanen aus anderen Teilen des Reichs. Burckhardt weist darauf hin, dass nur die muslimischen Inder durch ihre Kleidung zu unterscheiden gewesen seien.<sup>28</sup>

Man kann wohl grundsätzlich davon ausgehen, dass zumindest zu Beginn des 19. Jahrhunderts für diese Gruppen galt, was André Raymond bei der Betrachtung anderer osmanischer Großstädte konstatiert hat: Das Hauptdifferenzierungsmerkmal war die Religion, ein weiteres jenes der Sprache, wohingegen die geografische Herkunft relativ irrelevant blieb.<sup>29</sup> Innerhalb des Islams wurden muslimische Minderheiten wie Zwölfschiiten und Ismailiten von den sunnitischen Scherifen ebenso wie von den Osmanen geduldet, auch wenn sie zusätzliche Steuern zahlen mussten.<sup>30</sup>

Bevor auf die Unterschiede zwischen den Muslimen näher eingegangen wird, werden deshalb nun zunächst jene nichtmuslimischen Gruppen betrachtet, die oben noch gar nicht genannt wurden, Christen, Juden und andere Nichtmuslime. Dabei ist auf ein generelles Quellenproblem hinzuweisen: Die bislang ausgewerteten Quellen stellen meist Konflikte in den Mittelpunkt, die oft unter sehr spezifischen Bedingungen entstanden. Dies reflektiert die folgende Darstellung, wobei die Existenz der Konflikte allerdings auch Rückschlüsse auf den Alltag zulässt.

### 3.1. Christen in Djidda

Carsten Niebuhrs Furcht vor der Ablehnung von Nichtmuslimen war keineswegs vollkommen unbegründet gewesen, nicht nur aufgrund seiner schlechten Erfahrungen in Ägypten. Relativ kurz nach seinem Besuch scheint der herrschende Scherif, Surur b. Mas'ad (reg. 1773–1778), die bis dahin in Djidda ansässigen Juden, die vor allem als Makler eine zentrale wirtschaftliche Funktion innehatten, in den Jemen vertrieben zu haben.<sup>31</sup> Christen, insbesondere Griechen, aber auch westliche Kaufleute, besuchten die Stadt zwar gelegentlich, scheinen sich dort aber nur in Ausnahmefällen längerfristig niedergelassen zu haben. Eher siedelten sie auf den Inseln vor der Stadt. Zwar akzeptierten Muslime im Prinzip Christen und Juden als „Leute des Buchs“, jedoch wurden diese ungern in der Nähe der für Nichtmuslime verbotenen Heiligen Stätten gesehen. Auch

28 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien* (Anm. 5), S. 22.

29 A. Raymond, *Grandes villes arabes à l'époque ottomane*, Paris 1999, S. 101.

30 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien* (Anm. 5), S. 312.

31 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien* (Anm. 5), S. 23, dies erscheint mir aufgrund der größeren zeitlichen Nähe von Burckhardts Besuch wahrscheinlicher als von Maltzans Vermutung (ebenda, S. 265), der berichtet, die Wahhabiten hätten die Juden vertrieben.

indische Banianen, die nicht in die vom Islam als Buchreligion tolerierten Kategorien fielen, kamen nur besuchsweise mit Handelsschiffen nach Djidda und wurden, glaubt man von Maltzan, „aufs äusserste verachtet“.<sup>32</sup>

Die Einschränkungen für Nichtmuslime in Djidda scheinen während der Herrschaft Muhammad ‘Alis weitgehend aufgehoben worden zu sein.<sup>33</sup> So siedelten sich zunächst osmanische, oft griechische, ägyptische und irakische Christen in der Stadt als Händler an, die diese zumeist über Ägypten erreichten.<sup>34</sup> Erstmals wurde Christen auch gestattet, in bzw. nahe Djidda verstorbene Religionsangehörige auf einem eigenen Friedhof zu beerdigen.<sup>35</sup> In der Zeit Muhammad ‘Alis gehört auch die Etablierung der ersten formellen westlichen Konsulate, nachdem schon im 18. Jahrhundert Vertreter der französischen und britischen Handelskompagnien zumindest zeitweilig in Djidda präsent gewesen waren.<sup>36</sup> Allerdings residierten die Konsuln zunächst vorzugsweise außerhalb des Hedschas.

Im Prinzip wurde diese Politik der Tolerierung von Nichtmuslimen unter den Osmanen fortgesetzt, die im Rahmen der Tanzimat den Nichtmuslimen gleiche Rechte zusprachen. Möglicherweise ließen sich auch einige osmanische Juden in dieser Periode in Djidda nieder.<sup>37</sup> Interessant ist eine Beobachtung des französischen Reisenden d’Héricourt, der 1841 beschrieb, wie ein abessinischer Pater auf der Pilgerfahrt nach Jerusalem in Djidda strandete, nachdem ihn Matrosen bei der Überfahrt furchtbar malträtiert hatten. Der osmanische Gouverneur, an den er sich mit Unterstützung des französischen Konsuls um Hilfe wandte, bestrafte die Schuldigen und entschädigte den Pater.<sup>38</sup>

Nicht nur Besucher wurden toleriert, es gibt zahlreiche Hinweise darauf, dass sich Christen seit der Zeit Muhammad ‘Alis in der Stadt bzw. an deren Rändern ansiedelten. Auch westliche Handelsfirmen wurden ab Mitte des 19. Jahrhunderts in Djidda zunehmend aktiv. Nun scheint es für den lokalen Status eine erhebliche, tendenziell vermutlich zunehmende Rolle gespielt zu haben, ob diese Christen aus dem Osmanischen Reich stammten oder ausländische Staaten repräsentierten. Erstere scheinen zumindest gegen Mitte des 19. Jahrhunderts durchaus die Möglichkeit gehabt zu haben, als wohlhabende und angesehene Kaufleute in der Stadt zu leben – Burton, der 1853 nach Djidda

32 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien* (Anm. 5), Auszug aus einem Schreiben des Russ. Kais. Kammer-Assessors Dr. U. J. Seetzen, *Monatl. Corresp.* 27 (Febr. 1813), S. 160-176, hier S. 161, H. von Maltzan, *Meine Wallfahrt nach Mekka* (Anm. 2), S. 274.

33 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien* (Anm. 5), S. 310-11.

34 R. Burton, *Personal Narrative of a Pilgrimage to al-Madinah & Meccah* (Hrsg. von I. Burton), Bd. 2, London 1818, S. 272.

35 FO 78/1538, Stanley to FO, 28.1.1860 u. Jeddah 68/69, Nairobi u. Tavistock 1968, S. 62.

36 Ali Bey, *Travels of Ali Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria, and Turkey, Between the Years 1803 and 1807*, Bd. 2, London 1816, S. 44; R. Burton, *Personal Narrative of a Pilgrimage to al-Madinah & Meccah* (Anm. 34), S. 269. Nach India Office, R19, Introduction, wurde 1837 ein Konsulat in Alexandria mit einem Packet Agent in Djidda eingerichtet, während das französische Konsulat 1839 gegründet wurde; s. A.-S., Cras, *Répertoire Numérique détaillé des archives rapatriées de l’agence consulaire, vice-consulat, consulat pour légation de France à Djeddah 1857–1943*, Nantes 2001, S. 1.

37 M. Tarablusi, *Jidda, hikayat madina*, Djidda 2006, S. 70.

38 C.-E.-X. d’Héricourt, *Voyage sur le côte orientale de la mer Rouge, dans le pays d’Adel et le royaume de Choa*, Paris 1841, S. 26-27.

kam, berichtet, dass er unter anderem einen „Griechen“ getroffen habe (möglicherweise handelte es sich bei dem Khawaja Sower Genannten um einen griechisch-orthodoxen Christen) sowie einen irakischen Christen, M. Anton.<sup>39</sup>

Für europäische Besucher, deren Zahl mit dem wachsenden Handel ebenfalls anstieg, galten zeitweilig bestimmte Auflagen, so etwa das Verbot, sich dem Mekka Tor zu nähern. Dies wurde aber zu unterschiedlichen Zeiten verschieden gehandhabt.<sup>40</sup> Die Sorge, dass (v. a. westliche) Christen trotz des Verbots Mekka besuchen könnten, war keineswegs unbegründet, wie die europäischen Reiseberichte aus dem 19. Jahrhundert belegen.<sup>41</sup> Dies löste vor Ort erhebliche Unruhe aus, wie die Beschwerde eines Mekkaner Shaykhs über den Besuch von Christen belegt.<sup>42</sup>

Auch die Zahl der europäischen Konsulate stieg im Laufe des 19. Jahrhunderts an: Das Jahrbuch von 1888 verzeichnet neben den britischen und französischen Konsuln solche aus Österreich-Ungarn, ferner in Personalunion Holland und Schweden/Norwegen, ferner Griechenland. Auch der persische Schah unterhielt ein Konsulat.<sup>43</sup> Gerade die Präsenz der westlichen Konsuln gab immer wieder Anlass zu Auseinandersetzungen, wie die Angriffe auf Konsuln in den Jahren 1846 und 1851, der Mordversuch am britischen Vizekonsul 1856, die Unruhen mit der Ermordung mehrerer Diplomaten von 1858 sowie endlich der Angriff auf eine Reihe ausländischer Diplomaten im Jahr 1895 zeigen.<sup>44</sup> Hier lässt sich durchaus eine gewisse Korrelation mit der Steigerung europäischer Einflussnahme im Osmanischen Reich im Allgemeinen, und speziell im Hinblick auf Fragen, welche die Bewohner des Hedschas besonders betrafen, herstellen.

Gerade die Ermordung von Christen im Jahr 1858 erscheint in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung, da sich in ihr verschiedene Themen bündeln: Ressentiments gegen christliche Präsenz im Hedschas, erhöhter europäischer politischer Druck, gestiegene wirtschaftliche Konkurrenz und der Versuch, neue Abgrenzungsstrategien zu entwickeln. Es gibt verschiedene Interpretationen des Vorfalls, Einigkeit besteht allerdings über den Auslöser, nämlich den Streit über die Flagge, unter welcher ein Dampfschiff fuhr. Es gehörte einem Inder, Salih Jauhar, der mit Einverständnis der Osmanen die britische gegen die osmanische Flagge auswechselte, als die Briten von ihm Aufschluss über finanzielle Transaktionen seines Neffen verlangten. Daraufhin verlangten die Briten die Beschlagnahmung des Schiffes nach britischem Recht und ließen die britische Flagge erneut hissen. Möglicherweise war die Angelegenheit allerdings komplizierter: Der Eigentümer war ein Inder, jedoch gleichzeitig ein Kaufmann aus Djidda. Nach osmanischem

39 R. Burton, *Personal Narrative of a Pilgrimage to al-Madinah & Meccah* (Anm. 34), S. 272.

40 T. F. Keane, *Six Months in the Hejaz: An Account of the Mohammedan Pilgrimage to Meccah and Medinah*, London 1887, S. 283; S. Sabban, *Jidda fi watha'iq 'uthmaniyya*, Djidda o. D., S. 30-31, 34; H. Kazem Zadeh, *Relation d'un Pèlerinage à la Mecque en 1910-1911*, Paris 1912, S. 28; M. S. Diyâb, *Djidda* (Anm. 25), S. 34.

41 Für einen unvollständigen Überblick s. A. Jeffery, *Christians at Mecca*, in: *The Muslim World* 19 (1929), S. 221-232.

42 Başbakanlık Arşivi (BBA), Ird. Dah. 22714, 1 Rabiüevvel 1272, übers. in S. Ma'rufoghlu, *Najd wa-l-Hijaz fi'l-watha'iq al-'uthmaniyya*, London 2002, S. 81 f.

43 *Hicaz Vilayeti Salnamesi* 4, 1306/1888, S. 259-60, Sabban (Anm. 40), S. 29.

44 W. Ochsenwald, *Religion, Society, and the State* (Anm. 7), S. 135, 141-143, 196.

Verständnis fiel er damit unter osmanische Jurisdiktion und hatte damit jedes Recht, die osmanische Flagge zu hissen.<sup>45</sup>

Natürlich spielten eine Reihe anderer Faktoren eine Rolle im Hintergrund, so der europäische Druck, den für Djidda wichtigen Sklavenhandel abzuschaffen, und das lokale Ressentiment dagegen, sowie Rivalitäten zwischen arabischen, indischen sowie europäischen Kauf- und Seeleuten.<sup>46</sup> Der Fall zeigt jedoch auch, wie wichtig neben der religiösen Komponente nun eine formell-juristische wurde, nämlich die Frage der Staatsangehörigkeit. Diese etablierte formelle, aber eben, wie der Fall zeigt, dennoch nicht undurchdringliche Grenzen. Sie erlaubte es Individuen wie Salih Jauhar, verschiedene Rechtssysteme in Anspruch zu nehmen und gleichzeitig Staaten, Souveränität über bestimmte Individuen zu beanspruchen. Dies wurde gerade durch europäische Schutzansprüche gegenüber osmanischen Christen im 19. Jahrhundert ein Politikum, aber auch Muslime konnten davon in unvorhergesehener Weise betroffen werden, wie noch zu zeigen sein wird.<sup>47</sup>

Die Ressentiments gegen die Konsuln kamen 1895 noch einmal hoch, als der britische Vizekonsul bei einem Ausflug vor die Stadt ermordet wurde, der britische Konsul sowie die Vertreter Frankreichs und Russlands wurden verletzt.<sup>48</sup> Diesmal lag es angeblich daran, dass sie die Stadtgrenze überschritten hatten – es scheinen jedoch sowohl lokaler Widerstand gegen Quarantäne- und Gesundheitsmaßnahmen angesichts häufiger Choleraepidemien seit 1890 als auch möglicherweise einmal mehr Widerstand gegen die europäische (auch geheimdienstliche) Präsenz eine Rolle bei dem Anschlag gespielt zu haben.<sup>49</sup> Aber auch diejenigen Europäer, die sich unabhängig von europäischen Institutionen in Djidda niedergelassen hatten, scheinen keine besonders gute Figur gemacht zu haben: Der britische Konsul argumentierte 1861, man könne schon deshalb nicht die Einrichtung eines gemeinsamen osmanisch-europäischen Gerichts vertreten, weil die

45 Ein eigenes Staatsangehörigkeitsgesetz wurde erst 1869 erlassen, vgl. A. Heidborn, *Manuel de droit public et administratif de l'Empire Ottoman*, Bd. 1, Wien/Leipzig 1908, S. 122 u. Anm. 29.

46 Eine Zusammenfassung der verschiedenen Versionen bei W. Ochsenwald, *Religion, Society, and the State* (Anm. 7), S. 143-151; A. I. Diyab, *al-'Ilaqa bayna Jidda wa-Sawakin (allati kanat tabi'a li-wilayat Jidda) fi fatrat al-hukm al-'uthmani* (Anm. 9), S. 30-32, A.-R. al-Ansari, *Dirasat tarikh al-Jazira al-'Arabiyya* (Anm. 9), S. 94-95. Zur Frage des Sklavenhandels und seiner Auswirkungen im Hedschas s. a. E. Toledano, *The Ottoman Slave Trade and its Suppression: 1840-1890*, Princeton 1982, S. 129-135, BBA, Ird. Dah. 22714, 6 Rabi'ulahir 1272/16.12.1855, zit. in S. Ma'rifoghlu, *Najd wa-l-Hijaz fi l-watha'iq al-'uthmaniyya* (Anm. 42), S. 62-68 u. BBA, A.MKT,UM 494-40.

47 Zu der generellen Problematik vgl. A. Hourani, *Ottoman Reform and the Politics of Notables*, in: W. Polk/R. Chambers (Hrsg.), *Beginnings of Modernization in the Middle East*, Chicago, London 1968, S. 41-68.

48 W. Ochsenwald, *Religion, Society, and the State* (Anm. 7), S. 197-200, A.-R. al-Ansari, *Dirasat tarikh al-Jazir al-'Arabiyya* (Anm. 9), S. 95, S. Sabban, *Jidda fi watha'iq, uthmaniyya* (Anm. 40) S. 34.

49 Ebenda, S. 30 f.; W. Roff, *Sanitation and Security. The Imperial Powers and the Nineteenth Century Hajj*, in: *Arabian Studies VI* (1982), S. 143-160, hier S. 155; M. C. Low, *The Twin Infection: Pilgrims, Plagues, and Pan-Islam under British Surveillance, 1865-1924*. Paper at Graduate Conference: *Crossing Boundaries, Spanning Regions: Movements of People, Goods and Ideas*, 10. März 2006, [www.columbia.edu/cu/cih/pdf/gradconf/low.pdf](http://www.columbia.edu/cu/cih/pdf/gradconf/low.pdf), Zugriff 5.11.2006, S. 34. Zum Verbot, die Stadt zu verlassen, s. a. H. Kazem Zadeh, *Relation d'un Pèlerinage à la Mecque en 1910-1911*, Paris 1912, S. 27-28.

meisten Europäer – in der Regel Kleinhändler und Kneipenbesitzer – charakterlich und sozial nicht geeignet seien, als Richter aufzutreten.<sup>50</sup>

Man kann also festhalten, dass Christen im Allgemeinen und Europäer im Besonderen nach der Herrschaftsperiode Muhammad 'Alis nur eine Randstellung in Djidda einnahmen. Die osmanischen Autoritäten spielten zumindest aber eine gewisse Rolle dafür, dass Christen eine (relative) Sicherheit genossen. So scheint es kein Zufall zu sein, dass sich die europäischen Konsulate im späten 19. Jahrhundert im nördlichen Teil Djiddas konsolidierten, der nicht nur von der kühlenden Wirkung der Meeresbrise profitieren konnte, sondern v. a. auch in unmittelbarer Nähe der neuen osmanischen Kasernen lag. Die osmanische Präsenz ebenso wie die größere Offenheit der Djiddawis war wohl ein weiterer Grund dafür, dass sich Djidda in dieser Hinsicht erheblich von seinem Umland unterschied. Dennoch zeigen die gewaltsamen Auseinandersetzungen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts, wie prekär und vor allem wie abhängig von der politischen Großwetterlage ihre Position war.

### 3.2 In Djidda ansässige Muslime

Im Gegensatz zu vielen osmanischen Städten weist Djidda keine so ausgeprägte Stadtviertelstruktur auf wie beispielsweise Aleppo, Damaskus oder Kairo. Zwar existierten diese, sie waren jedoch nicht durch interne Mauern und Tore voneinander abgegrenzt. Auch scheint die Altstadt nur wenige dezidiert ethnisch geprägte Teile aufgewiesen zu haben – die Qasbat al-Hunud (Quartier der Inder) scheint hier eine der Ausnahmen zu sein, welche die Regel bestätigen. Vielmehr scheint die Altstadt eher nach Funktionen bzw. nach den damit einhergehenden sozialen Gruppen gegliedert gewesen zu sein, indem beispielsweise in der Harat al-Bahr (wörtl. „Gasse des Meeres“) vorrangig Fischer und Zimmerleute (die häufig im Bootsbau tätig waren) ansässig waren.<sup>51</sup> Umgekehrt entwickelte sich die Harat al-Sham (das gen Norden gelegene Viertel) zum Sitz der reichen Kaufleute und, wie erwähnt, der ausländischen Konsulate und osmanischen Verwaltung. Eine solche soziale Trennung konnte auch ethnische Aspekte haben, denn es gab Tendenzen zur Konzentration bestimmter Gewerbe in bestimmten Händen.<sup>52</sup> Am Auffälligsten scheint dies in den Vorstädten gewesen zu sein, von denen einige sowohl in der Mitte des 19. wie auch des 20. Jahrhunderts deutlich afrikanisch geprägt waren.<sup>53</sup> Das Beispiel des südöstlichen Vororts Nakatu, bewohnt überwiegend von Sudanesen und anderen Afrikanern, möge dies illustrieren: Die Einwohner verrichteten überwiegend schwere Arbeiten, wie Lastentragen und Ziegelherstellung, während die Frauen als Wasserträgerinnen, Dienerinnen und Prostituierte tätig waren.<sup>54</sup> Einen Sonderfall stellen die Sklaven dar, die häufig in die Haushalte integriert waren und jedenfalls in

50 FO, 685/1, Stanley to Consul-General, Cairo, Jedda, Jan 8, 1861.

51 Auskunft von 'Abdallah b. Zaqr, Djidda, 23.3.2006.

52 Z. B. H. von Maltzan, *Meine Wallfahrt nach Mekka* (Anm. 2), S. 269-277.

53 Ebenda, S. 297-298 u. C. Rathjens/H., von Wissmann, *Landschaftskundliche Beobachtungen* (Anm. 14), S. 82-83.

54 Ebenda, S. 82.

den meisten Fällen zum Islam bekehrt wurden. Burckhardts Schätzung, dass auf ca. zehn Mekkaner ein Sklave komme, mag einen gewissen Anhaltspunkt für die Verbreitung dieses Phänomens geben.<sup>55</sup>

Es gibt gewisse Hinweise auf Animositäten bzw. Rivalitäten, die zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen herrschten. Beispielsweise scheinen sich insbesondere die Gruppe der süd-arabischen Hadhramis häufig unbeliebt gemacht zu haben, durch Abschottung gegenüber anderen, aber vielleicht einfach auch durch ihren besonderen wirtschaftlichen Erfolg. Jedenfalls gibt es Anekdoten, die ihre Rivalität mit der alteingesessenen Familie der Nasif belegen und darauf hinauslaufen, dass die Hadhramis nicht nur politisch loyaler und mutiger, sondern auch ehrlicher als andere Kaufleute agierten.<sup>56</sup> Ähnlich wie eine Reihe anderer Einwanderergruppen, so beispielsweise die Südasiaten oder „Jawa“ hatten sie ein Abkommen mit dem Scherifen, dass sie ihre internen Angelegenheiten selbst regeln durften.<sup>57</sup>

Weiterhin berichten fast alle Reisenden von einer großen Abneigung gegen die „Türken“, und zwar unabhängig von ihrer Einschätzung darüber, wieviel besser oder schlechter deren Herrschaft war als jene der Scherifen.<sup>58</sup> Die Stereotypisierung von Türken durch Araber ist nichts Neues in der arabischen Welt – teilweise mögen sie durch die romantischen Vorstellungen der Reisenden auch noch dramatischer dargestellt worden sein, als sie unter der Bevölkerung waren.<sup>59</sup> Keane, der 1877/78 an der Pilgerfahrt teilgenommen hatte, begründete dies nicht nur mit ihrer Rolle als Herrscher, sondern auch mit ihrer westlichen Kleidung, der Einführung solcher christlicher Innovationen wie Gabeln, Stühlen und ihrer Akzeptanz des Alkohols.<sup>60</sup> Ferner war das Auftreten der Soldaten sicherlich nicht immer vorbildlich.<sup>61</sup>

Es ist etwas unklar, inwieweit sich die Ablehnung der „Türken“ tatsächlich auf ethnische Türken, inwieweit vor allem auf die Repräsentanten der osmanischen Herrschaft (welche unterschiedlichen Ethnien angehören konnten) bezog. Muslimische Osmanen anderer Ethnizität (d. h. v. a. Araber aus Syrien, Irak oder Ägypten, aber auch Kurden, Albaner etc.) konnten hingegen ebenso Bestandteil der Djiddaer Gesellschaft werden wie Jemeniten, Inder oder Perser. Hier scheint der Grad der Integration wesentlich über Sprache, Kleidung, Eheschließung und damit insgesamt die soziale Interaktion bestimmt gewesen

55 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien* (Anm. 5), S. 194.

56 Interview mit Shaykh 'Abdallah al-Nakhibi, Djidda, 11.3.2006.

57 Interview mit Ahmad Ba Dhib, Djidda, 20.3.2006. Laut al-Trabulsi galt dies seit 1848/49, Interview Djidda, 21.3.2006, c.f. A. D'Avril, *L'Arabie contemporaine avec la description du pèlerinage de la Mecque*, Paris 1868, S. 147.

58 J. L. Burckhardt, *Reisen in Arabien* (Anm. 5), S. 74-75; J. R. Wellsted, *Travels in Arabia*, Bd. 2, Graz 1978, S. 284; T. F. Keane, *Six Months in the Hejaz* (Anm. 40), S. 71; C. Kahlenberg, *Djedda und Hodeida*, in: *Österreichische Monatschrift für den Orient* 11 (1885), S. 127-130, hier S. 129.

59 U. Haarmann, *Ideology and History, Identity and Alterity: The Arab Image of the Turk from the 'Abbasids to Modern Egypt*, in: *International Journal for Middle East Studies* 20 (1988), S. 175-196.

60 T. F. Keane, *Six Months in the Hejaz* (Anm. 40), S. 71, zum Alkohol s. a. z. B. S. Sabban, *Jidda fi watha'iq 'uthmaniyya* (Anm. 40), S. 31.

61 E. Rüppell, *Reise in Abyssinien*, Frankfurt 1838, Bd. 1, S. 169.

zu sein.<sup>62</sup> Auch scheinen im 18. und 19. Jahrhundert eine ganze Reihe von Familien zugewandert zu sein, die im frühen 20. Jahrhundert zu den führenden Kaufleuten der Stadt gehörten.<sup>63</sup> Es gibt noch zu wenige Informationen darüber, wie die Immigration und die Integration im Einzelnen vonstatten gingen.

Gerade in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden diese Formen der Mobilität zunehmend schwierig. Osmanen benötigten für Reisen innerhalb des Landes eigene Reise genehmigungen, Ausländer einen Pass.<sup>64</sup> Gleichzeitig stieg, nicht zuletzt aufgrund des zunehmenden britischen Engagements im Bereich des Indischen Ozeans und aufgrund europäischer Handelsaktivitäten, die Anzahl derjenigen Händler, die enge Verbindungen mit europäischen Handelshäusern, insbesondere aber mit Indien unterhielten und deshalb unter britischem Schutz standen.<sup>65</sup>

Dies warf für die Osmanen eine Reihe von Schwierigkeiten auf, da sie, wie bereits im Zusammenhang mit der christlichen Präsenz erwähnt, befürchten mussten, dass dieser „Schutz“ für Ausländer mittelfristig zugunsten stärkerer europäischer Einflussnahme ausgenutzt werden könnte. Die Probleme, die eine zu jener Zeit nicht unübliche mehrfache Staatsangehörigkeit verursachen konnte, wurden bereits im Zusammenhang mit dem Vorfall von 1858 geschildert. Generell scheinen die Osmanen nach 1858 wenig gewillt gewesen zu sein, europäische Interventionen zugunsten Schutzbefohlener zuzulassen. So lehnte der osmanische Qa'immaqam der Stadt, Arifi Pasha, 1888 das Begehren des französischen Konsuls ab, einen Algerier, der sich in Djidda niedergelassen hatte, zu unterstützen.<sup>66</sup> Die Rivalität der französischen und russischen Konsuln darüber, wer von ihnen einigen Bukharis, Samarqandis und Taschkentern seinen Schutz angedeihen lassen dürfe, zeigt das erhöhte europäische Interesse an derartigen Interventionsmöglichkeiten. Dieser konkrete Fall endete 1888 allerdings damit, dass die Franzosen und Osmanen sich einigten, dass jede französische Intervention vorheriger osmanischer Zustimmung bedürfe.<sup>67</sup>

Eine besondere Schwierigkeit war die Frage des Landkaufs im Hedschas, vor allem natürlich in Mekka und Medina, durch nichtosmanische Muslime.<sup>68</sup> Das osmanische Landgesetz vom 9. Juni 1867 hatte stipuliert, dass Ausländer, einschließlich solcher, die unter europäischer Herrschaft standen, im Osmanischen Reich Eigentum erwerben durften. Der Hedschas als Ort der heiligen Stätten des Islam war allerdings ausdrücklich hiervon ausgenommen. Allerdings konnte nach dem neuen Staatsangehörigkeitsrecht von 1869 die Staatsangehörigkeit nicht nur durch Geburt und Heirat (bei Frauen), sondern

62 Interviews in Djidda, März 2006.

63 Z. B. al-Yafi, 'Ali Rida, Bin Zaqr, Zahid.

64 C. Herzog, Migration and the State: On Ottoman Regulations Concerning Migration Since the Age of Mahmud II, Vortrag auf dem Workshop: Migration and Urban Institutions in the Late Ottoman Reform Period, Zentrum Moderner Orient, 10-11.5.2007.

65 Hierzu ausführlich W. Ochsenwald, Religion, Society, and the State (Anm. 7), S. 106-112.

66 S. Isma'il, Jidda khilala 'l-fatra (Anm. 23), S. 185.

67 Ebenda, S. 185-186.

68 Für den Fall, um den es geht, vgl. S. Sabban, Jidda fi watha'iq 'uthmaniyya (Anm. 40), S. 54-58, es bleibt unklar, ob es nur um Landbesitz in Mekka und Medina, oder auch anderswo im Hedschas geht.

auch durch fünfjährige Residenz im Osmanischen Reich erworben werden.<sup>69</sup> Verließ ein solcher Neuosmane den Herrschaftsbereich des Osmanischen Reichs wieder, musste er sein Eigentum an einen osmanischen Bürger überschreiben oder es verkaufen.<sup>70</sup> 1882 richtete der Verwaltungsrat der Provinz einen dringenden Appell an die osmanische Regierung: Einzelne Kadis hatten Landtransaktionen in größerem Umfang an Inder, Javanesen und Daghestanis genehmigt, ohne diese Regelungen zu berücksichtigen: Sie hatten vor allem an den Gebühren für die Transaktionen Interesse. Das Problem war nach Ansicht des Verwaltungsrats jedoch die Gefahr, dass die Europäer diese Situation irgendwann als Vorwand für eine Intervention nehmen könnten. In den späten achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts mussten die osmanischen Behörden den Verkauf der Immobilien von Ausländern explizit bestätigen.<sup>71</sup> Man sieht hier, wie die europäische Expansion sich auf die Rechte nichteuropäischer Muslime auswirkte und ihren Status als Ausländer verschärfte.

### 3.3. Pilger

Wichtiger als die bereits erwähnten linguistischen, ethnischen und religiösen Unterscheidungen zwischen den Muslimen scheint für Djidda jene zwischen der in der Stadt ansässigen Bevölkerung und den Pilgern gewesen zu sein. Die – zeitlich befristete – Einreise von Pilgern wurde im 19. Jahrhundert seitens des Osmanischen Reichs gefördert, vermutlich nicht nur wegen des mit der Pilgerfahrt verbundenen Prestiges für den osmanischen Sultan, der insbesondere während der Herrschaft von Abdül Hamid II (1876–1909) die islamische Legitimation seiner Herrschaft auch überregional betonte, sondern auch aufgrund der Tatsache, dass die Pilger die Haupteinnahmequelle der Bewohner des Hedschas bildeten.<sup>72</sup> Diese vermieteten ihre Häuser, Zimmer in Karawansereien und sonstige Unterstände wie beispielsweise Kaffeebuden an Pilger und zogen sich selbst oft während der Periode der Pilgerfahrt nach Ta'if zurück.<sup>73</sup> Andere arbeiteten als Pilgerführer, handelten mit für Pilger lebensnotwendigen Waren (z. B. Wasser) oder waren im Andenkenhandel tätig.

Allerdings scheinen die Osmanen ernsthafte Schwierigkeiten gehabt zu haben, sich vermehrt und unerwünschter Pilger wieder zu entledigen. Während sich einflussreiche Pilger erheblicher Erleichterungen durch die osmanischen Verwaltungsbeamten erfreuen konnten, unterlag die Mehrzahl von ihnen strikten Kontrollen durch die osmanischen Behörden. Die Anwendung der Passgesetze wurde 1880 offensichtlich im Hedschas verschärft (oder erstmals ernsthaft angewendet?) – jedenfalls zeigten sich die britischen

69 A. Heidborn, *Manuel de droit public et administratif de L'Empire Ottoman* (Anm. 45), S. 124.

70 S. Sabban, *Jidda fi watha'iq'uthmaniyya* (Anm. 40), S. 55-56.

71 S. Isma'il, *Jidda khilala 'l-fatra* (Anm. 23), S. 36.

72 S. Deringil, *The Well-Protected Domains*, London 1998.

73 R. Krause, *Stadtgeographische Untersuchungen in der Altstadt von Djidda/Saudi-Arabien – Eine Dokumentation*, Bonn 1991, S. 59; C. Rathjens/H. von Wissmann, *Landschaftskundliche Beobachtungen* (Anm. 14) S. 80 f.; *Interviews in Djidda*, 2006.

Behörden in Indien ebenso wie das britische Konsulat in Djidda hochgradig beunruhigt über die Möglichkeit, nun von den Osmanen für die Rückführung verarmter Inder haftbar gemacht zu werden. Deshalb wurde vorgeschlagen, nach holländischem Vorbild von jedem Pilger eine Kautions für die Rückreise zu verlangen: „If such a rule is not enforced“, schrieb der britische Konsul Zohrab im Februar 1881, „hundreds of pilgrims will be paupers at the end of each pilgrimage, and will either remain as mendicants in this province and create difficulties, or will have to be sent away at Government expense.“<sup>74</sup> Nicht nur verarmte Süd- und Südostasien scheinen in dieser Weise für Unruhe bei Osmanen und Kolonialbehörden gesorgt zu haben, in den späten 1880er Jahren wurden auch mehrere hundert Sudanesen und Bewohner Suakins nach dem Ende der Pilgersaison deportiert.<sup>75</sup> Vermutlich waren Gelehrte und solche, die im Hedschas ihre religiöse Ausbildung vervollkommen wollten, von diesen Maßnahmen ausgenommen, wahrscheinlich nach Vorlage von Dokumenten, welche ihre Absichten bestätigten und möglicherweise deren ausreichende Finanzierung darlegten.

Eine weitere Hürde für die Pilger im späten 19. Jahrhundert wurden die osmanischen, ägyptischen und britischen Versuche, der regelmäßigen Choleraausbrüche im Hedschas durch Quarantäneeinrichtungen bei der Landausreise bzw. der Seeinreise im Hedschas Herr zu werden. Während die Osmanen dies im Prinzip begrüßten, verspürten sowohl sie als auch die lokale Bevölkerung erhebliche Ressentiments gegen europäische Versuche, die Pilgerfahrt aus sanitären Gründen stärker zu reglementieren. Die Ermordung des britischen Vizekonsuls 'Abd al-Razzaq 1895 muss u. a. im Zusammenhang mit Widerstand gegen die Einführung von Desinfektionsgeräten für Wasser in Djidda und Mekka gesehen werden.<sup>76</sup>

#### 4. Ausblick

Es lässt sich abschliessend feststellen, dass die Bevölkerung Djiddas im 19. Jahrhundert ein recht buntes Mosaik darstellte. Dies reflektierte die Rolle der Stadt als internationalem Handelsentrepot, auch wenn dieses im Verlaufe des Jahrhunderts an Bedeutung verlor. Stattdessen wurde der Hafen noch mehr als zuvor von Pilgerschiffen angelaufen, so dass die Stadt jährlich mit großen Besucherzahlen fertig werden musste. Handel und Pilgerfahrt bildeten ihre Lebensgrundlage. Insofern überrascht es nicht, dass sich ihre Bewohner nicht nur aus Arabern, sondern aus Angehörigen sehr unterschiedlicher muslimischer Regionen zusammensetzten, und dass auch die durchreisenden Pilger grundsätzlich begrüßt wurden. Dies schließt keineswegs aus, dass es offensichtliche Rivalitäten und damit verbundene Ressentiments zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen gab, zwischen Alteingesessenen und Neuzuwanderern, zwischen Arabern und Türken,

74 India Office, L/P&S/7/30, No. 15 Circular to Local Governments and Administrations, 24.8.1881, Encl. No. 3, Zohrab, Her Majesty's Consul at Jeddah to His Excellency the Viceroy and Governor-General of India, 17.2.1881.

75 S. Isma'il, *Jidda khilala 'l-fatra* (Anm. 23), S. 37f.

76 W. Ochsenwald, *Religion, Society and the State* (Anm. 7), S. 64-72, W. Roff, *Sanitation and Security* (Anm. 49).

Osmanen und Nichtosmanen etc. Eine gewisse Sonderstellung nahmen die Nichtmuslime ein, die erst seit Muhammad 'Alis Herrschaft wieder in der Stadt geduldet wurden, wenn auch unter gewissen Auflagen.

Im Verlaufe des Jahrhunderts wurde der Umgang mit Fremden zunehmend durch neuartige Regelungen und Entwicklungen beeinflusst. Diese hingen mit der Veränderung von Begriffen der Staatlichkeit und damit auch der Staatsangehörigkeit zusammen. Dadurch verstärkte sich die Unterscheidung zwischen rechtlich definierten In- und Ausländern aufgrund der Staatsbürgerschafts- und Passgesetzgebung, wobei dies Interviews zufolge bis in die 1940er Jahre hinein allerdings kaum Auswirkungen auf das tägliche Zusammenleben in der Stadt bzw. die Interaktion mit den nur temporär anwesenden Pilgern gehabt zu haben scheint. Auch der Versuch, internationale Regimes im Hinblick auf Quarantäne und Seuchenprävention einzuführen, erschwerte den Zugang zum Hedschas, veränderte die Interaktionen aber nur unwesentlich.

Im Hinblick auf die Christen hingegen haben die politischen Konflikte zwischen europäischen Großmächten und dem Osmanischen Reich, sowie wirtschaftliche Konkurrenz mehrfach gewaltsame Ausbrüche provoziert. Auch wenn die Angriffe auf die Konsuln von Bootsmännern und Handwerkern unterstützt wurden, sind sie nicht als eine spontane antichristliche Aktion städtischer Massen einzuordnen, sondern vielmehr als geplante Angriffe derjenigen städtischen Notabeln, deren Interessen am ehesten gefährdet waren.<sup>77</sup> Diese konnten antichristliche Ressentiments für sich nutzen.

Der erste Überblick hat also gezeigt, dass in Djidda im 19. Jahrhundert aufgrund der Hafenfunktion vor allem ethnische, in Grenzen auch religiöse Pluralität existierte. Er hat auch gezeigt, dass diese sicherlich nicht mit einer emphatischen Befürwortung dieses Zustandes, sondern eher mit seiner Tolerierung einherging. Es scheint, dass die zunehmenden Regelungsregime, die v. a. ab Mitte des Jahrhunderts begannen, die Bedingungen dieses Zusammenlebens veränderten, dass die Bedingungen von Pluralität oder Kosmopolitismus der Stadt komplizierter wurden. Es wird auch am Beispiel der Christen deutlich, dass politische Spannungen zwischen dem Osmanischen Reich und Europa diese Pluralität gefährden, politischer Druck der Europäer aber auch gleichzeitig zu ihrer Aufrechterhaltung (d. h. zum Schutz der Konsuln und Christen) führen konnte.

77 J. Cole, *Of Crowds and Empires: Afro-Asian Riots and European Expansion, 1857–1882*, in: *Comparative Studies in Society and History* 31 (1989), S. 101–133, hier S. 129.