

comparativ

ZEITSCHRIFT FÜR GLOBALGESCHICHTE UND
VERGLEICHENDE GESELLSCHAFTSFORSCHUNG

Herausgegeben im Auftrag der
Karl-Lamprecht-Gesellschaft e. V. (KLG) / European Network in
Universal and Global History (ENIUGH) von
Matthias Middell und Hannes Siegrist

Redaktion

Sebastian Conrad (Berlin), Gerald Diesener (Leipzig),
Andreas Eckert (Hamburg), Hartmut Elsenhans (Leipzig),
Ulf Engel (Leipzig), Wolfgang Fach (Leipzig), Eckhardt Fuchs
(Mannheim), Frank Hadler (Leipzig), Katharina Middell
(Leipzig), Matthias Middell (Leipzig), Hannes Siegrist
(Leipzig), Stefan Troebst (Leipzig), Michael Zeuske (Köln)

Anschrift der Redaktion

Zentrum für Höhere Studien der Universität Leipzig
Emil-Fuchs-Str. 1
D - 04105 Leipzig

Tel.: +49 / (0)341 / 97 30 230

Fax.: +49 / (0)341 / 960 52 61

E-Mail: comparativ@uni-leipzig.de

Internet: <http://www.uni-leipzig.de/zhs/comp/>

Redaktionssekretärin: Katja Naumann
(knaumann@uni-leipzig.de)

Comparativ erscheint sechsmal jährlich mit einem Umfang von
jeweils ca. 140 Seiten. Einzelheft: 12.00 €; Doppelheft 22.00€;
Jahresabonnement 50.00 €; ermäßigtes Abonnement 25.00 €.
Für Mitglieder der KLG / ENIUGH ist das Abon-
nement im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Zuschriften und Manuskripte senden Sie bitte an die
Redaktion. Bestellungen richten Sie an den Buchhandel oder
direkt an den Verlag. Ein Bestellformular finden Sie unter:
<http://www.uni-leipzig.de/zhs/comp/>

Wissenschaftlicher Beirat

Carol Adamson (Stockholm), Gareth Austin (London), Jerry Bentley (Honolulu), Ida Blom (Bergen), Christophe Charle (Paris), Catherine Coquery-Vidrovitch (Paris), Michael Espagne (Paris), Etienne François (Paris/Berlin), Michael Geyer (Chicago), Alberto Gil Novales (Madrid), Margarete Grandner (Wien), Heinz-Gerhard Haupt (Florenz), Miroslav Hroch (Prag), Konrad H. Jarausch (Chapel Hill / Potsdam), Hartmut Kaelble (Berlin), Wolfgang Küttler (Berlin), Hans-Jürgen Lüsebrink (Saarbrücken), Attila Meleg (Budapest), Patrick O'Brien (London), Horst Pietschmann (Hamburg), Ljudmila A. Pimenova (Moskau), Shalini Randeria (Zürich), Lluís Roura y Aulinas (Barcelona), Jürgen Schriewer (Berlin), Edoardo Tortarolo (Turin), Peer Vries (Leiden), Susan Zimmermann (Budapest)

Leipziger Universitätsverlag GmbH
Oststrasse 41
D – 04317 Leipzig
Tel. / Fax: +49 / (0)341 / 990 04 40
info@univerlag-leipzig.de
www.univerlag-leipzig.de

Hafenstädte: Mobilität, Migration, Globalisierung

**Herausgegeben von
Lars Amenda und Malte Fuhrmann**



Leipziger Universitätsverlag

Comparativ.

Zeitschrift für Globalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung / hrsg. von
Matthias Middell und Hannes Siegrist – Leipzig: Leipziger Univ.-Verl.
ISSN 0940-3566

Jg. 17, H. 2. Hafenstädte: Mobilität, Migration, Globalisierung – 2007

Hafenstädte: Mobilität, Migration, Globalisierung. Hrsg. von Lars Amenda und
Malte Fuhrmann – Leipzig: Leipziger Univ.-Verl., 2007 (Comparativ; Jg. 17, H. 2)
ISBN 978-3-86583-210-8

© Leipziger Universitätsverlag GmbH, Leipzig 2007

Comparativ.

Zeitschrift für Globalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung 17 (2007) 2
ISSN 0940-3566
ISBN 978-3-86583-210-8

Inhaltsverzeichnis

Aufsätze

<i>Lars Amenda / Malte Fuhrmann</i> Hafenstädte in globaler Perspektive. Einleitung	7
<i>Malte Fuhrmann</i> Meeresanrainer – Weltenbürger? Zum Verhältnis von hafenstädtischer Gesellschaft und Kosmopolitismus	12
<i>Lars Amenda</i> „Einfallstore“. Hafenstädte, Migration und Kontrolle 1890–1930	27
<i>Harald Fischer-Tiné</i> Europäische Seeleute als koloniales Ordnungs- und Identitätsproblem im Kalkutta der 1860er Jahre	37
<i>Katja Schmidt-pott</i> Offene Häfen, geschlossene Gesellschaft: Die gesellschaftliche Wahrnehmung der Chinesen in Japan zur Zeit der Konzessionsgebiete (1859–1899)	51
<i>Ulrike Feitag</i> Handelsmetropole und Pilgerstation: Djidda in spätosmanischer Zeit	64
<i>Astrid Windus</i> Hafenstadt und nationaler Gründungsmythos – Zur Bedeutung von Buenos Aires als Element des argentinischen Nationendiskurses (19.-21. Jahrhundert)	80
<i>Roman Loimeier</i> Sansibar: eine ostafrikanische Hafenstadt und ihre Zeiten im 19. und 20. Jahrhundert	94

Literaturbericht

<i>Helmut Goerlich</i> Vom Siegeszug übergreifenden Rechts in der Dämmerung des Staates	113
--	-----

Buchbesprechungen

- Tilman J. Röder, Rechtsbildung im wirtschaftlichen ‚Weltverkehr‘. Das Erdbeben von San Francisco und die internationale Standardisierung von Vertragsbedingungen, 1871–1914, Frankfurt a. M. 2006
Isabella Löhr 130
- Pär Ström, Die Überwachungsmafia. Das gute Geschäft mit unseren Daten, München 2005.
Tobias Singelstein, Peer Stolle, Die Sicherheitsgesellschaft. Soziale Kontrolle im 21. Jahrhundert, Wiesbaden 2006 Peter Ullrich und Andreas March
Peter Ullrich / Andreas March 133
- Eckard Michels, Von der Deutschen Akademie zum Goethe-Institut. Sprach- und auswärtige Kulturpolitik 1923–1960, München 2005
Anna Slavtcheva-Raiber 137
- Christoph Kivelitz, Die Propagandaausstellung in europäischen Diktaturen. Konfrontation und Vergleich: Nationalsozialismus in Deutschland, Faschismus in Italien und die UdSSR der Stalinzeit, Bochum 1999
Friedemann Scriba 139
- Ulrich von Hehl (Hrsg.), Sachsens Landesuniversität in Monarchie, Republik und Diktatur. Beiträge zur Geschichte der Universität Leipzig vom Kaiserreich bis zur Auflösung des Landes Sachsen 1952, Leipzig 2005
Stefan Gerber 144
- Wörterbuch der Religionen, hrsg. von Christoph Auffarth, Hans G. Kippenberg und Axel Michaels, Stuttgart 2006
Thomas Hase 150
- Autorinnen und Autoren 159

Hafenstädte in globaler Perspektive. Einleitung¹

Lars Amenda/Malte Fuhrmann

SUMMARY

Lars Amenda/Malte Fuhrmann: Port Cities in Global Perspective: An Introduction

This volume examines the phenomena of mobility and migration in port cities at the height of the steamship era, ca. 1860-1930. The inherent contradiction that ports were the source of a city's (or a country's or an Empire's) esteem in the world on the one hand and that on the other, the ports' unwanted and uncontrollable processes prompted negative reactions, is the common thread of all articles. Our approach to the study of port cities focuses on the contact in ports between people of different origin. This contact situation has the potential to put into question one's concept of the city, the nation, the religious community, civilization, or even time. By consequence, it can threaten existing power structures and has the capacity to alter or reaffirm urban and national identities.

Hafenstädte haben eine lange Geschichte als Verdichtungsräume menschlicher Mobilität. Im Zeitalter der Dampfschiffahrt, von der Mitte des 19. bis ins frühe 20. Jahrhundert, erreichte die weltweite Zirkulation ein bis dahin unbekanntes Ausmaß und eine neue Qualität. War das Dampfschiff seit Mitte des 19. Jahrhunderts ein zentrales Instrument der Globalisierung, so fungierten Hafenstädte gewissermaßen als Relaisstationen dieses Prozesses.² Häfen waren Ausgangspunkte und „Einfallstore“ wirtschaftlicher

- 1 Einen herzlichen Dank an Martina Naydenova für ihren unermüdlichen Einsatz beim Korrekturlesen der Beiträge.
- 2 Die großen Unterschiede von Hafenstädten weltweit können hier nicht angemessen diskutiert werden. Hafenstädte können differenziert werden nach geographischer Lage, rechtlichem Status, Größe des Verkehrs, usw. Um die Wende zum 20. Jahrhunderts beschäftigte sich die Volkswirtschaft mit der Typologie von Hafenstäd-

und militärischer Erschließung der Welt. In Hafenstädten und insbesondere in deren Hafenvierteln manifestierten sich transnationale Kontakte und erzeugten auf diese Weise „Internationalität“ und Fremdheit. Hafenstädte lassen sich deshalb schwerlich allein in einem nationalen Rahmen untersuchen. In seiner umfangreichen Studie über die „Seehäfen des Weltverkehrs“ schrieb Alexander Dorn, sie bildeten „eine Art von Verein“, ein Netzwerk, um Globalisierung und „Weltverkehr“ zu gewährleisten.³ Große europäische Reedereien reproduzierten in firmeneigenen Festschriften seit dem frühen 20. Jahrhundert gerne Weltkarten mit den von ihnen im Linienverkehr angelaufenen Hafenstädten. Je nach Ausrichtung der jeweiligen Reederei entstanden so Netze und Knotenpunkte, die globale Verflechtungen deutlich vor Augen führen.

In der neueren Debatte um eine transnationale Erweiterung der Geschichtsschreibung sind Hafenstädte bislang kaum in den Blick genommen worden.⁴ Dies überrascht insofern, als sich in ihnen die lokale, nationale und globale Ebene vermischen und sie als urbane Räume charakterisiert werden können, in denen die Globalisierung vorzeitig einsetzte und nicht zuletzt deshalb teilweise scharfe Reaktionen hervorrief.⁵ Allerdings waren – nicht anders als heute – die Art und das Ausmaß der Interaktionen mit Menschen, Gütern und Ideen über große Entfernungen lokal sehr unterschiedlich ausgeprägt. Das Spannungsfeld zwischen weltweiter Vernetzung und örtlicher Aneignung macht Hafenstädte des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts zum fruchtbaren Forschungsfeld. Sie ermöglichen – jenseits grober theoretischer Entwürfe zur Globalisierung, die von Erlösungs- bis zu Untergangsszenarien reichen – eine sozial- und kulturgeschichtliche Analyse der Begegnung mit fremden Menschen und Gütern.⁶ An den Docks löschten Hafearbeiter die Rohstoffe und Produkte ferner Kontinente, sie wurden anschließend weiter in die Städte und das Land verteilt.

Hafenstädte können Ausgangsbasen für eine Reihe beziehungsgeschichtlicher Untersuchungen sein – zu wirtschaftshistorischen Studien über die Konkurrenz bestimmter Handelsbewegungen, zur Kultur- und Verbreitungsgeschichte von Konsum- und Alltagsgegenständen, Architektur- und Technikgeschichte. Der vorliegende Band konzentriert sich jedoch auf einen zentralen Punkt: den in den Häfen stattfindenden Kontakt

ten und klassifizierte sie etwa als Handels- oder Kriegshafen, See- oder Binnenhafen. Einen solchen Versuch unternimmt beispielsweise R. Hennig, *Die Hauptwege des Weltverkehrs*, Jena 1913, S. 4; siehe auch F. Ratzel, *Politische Geographie*, München/Leipzig 1897, S. 585-612. In diesem Heft beschränken wir uns auf international bedeutende Hafenstädte mit einem signifikanten Warenumsschlag und Fremdenverkehr.

- 3 A. Dorn, *Die Seehäfen des Weltverkehrs*, Bd. 1: Häfen Europas sowie der asiatischen und afrikanischen Küsten des Mittelmeerbeckens, Wien 1891, unpaginierter Vorwort. Ein knapper, konziser Überblick über die Geschichte der Globalisierung stammt von J. Osterhammel/N.P. Pettersson, *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*, München 2003.
- 4 S. Conrad/J. Osterhammel (Hrsg.), *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871–1914*, Göttingen 2004; S. Conrad, *Doppelte Marginalisierung. Plädoyer für eine transnationale Perspektive auf die deutsche Geschichte*, in: *Geschichte und Gesellschaft*, 28 (2002), S. 145-169.
- 5 D. Schubert, *Aus der Geschichte lernen? Hafen- und Uferzonen im Wandel*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte*, 2003, Heft 2, S. 34-42, hier S. 36.
- 6 W. Rudolph, *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte*, Oldenburg/München/Hamburg 1980; S. Hugill, *Sailortown*, London/New York 1967.

mit fremden Menschen, die das Verständnis von der Stadt, der Nation, der religiösen Gemeinschaft, der Zivilisation oder auch der Zeit und folglich auch bestehende Machtverhältnisse in Frage stellen und dadurch die jeweilige städtische und nationale Identität beeinflussen oder auch stärken konnten.

Roland Robertson hat daran erinnert, dass die Globalisierung das Bewusstsein für Heimat und Lokalität geschärft habe.⁷ Für Hafenstädte trifft dies gerade auch wegen ihrer „Grenzlage“ zu und erklärt die bisweilen massiven Abwehrreaktionen auf Einwanderer, die ansonsten kaum mit dem liberalen Selbstbild maritimer Metropolen korrespondieren. Fremdheit konnte umso bedrohlicher wirken, je näher sie der eigenen Gesellschaft kam. Hafenstädte waren in dieser Hinsicht besonders exponiert, signifikante Hafenviertel waren gewissermaßen ein „Stück Ausland“ inmitten des eigenen Landes, das Gefahr aber auch Verlockung bedeuteten konnte.⁸ Mobilität, Vermischung und Migration in den Hafenvierteln unterminierten regelmäßig symbolische und praktische Ordnungen (und forderten diese heraus). Der Kontakt mit dem Fremden in der eigenen Umgebung provozierte eine Positionierung auf mehreren Ebenen. Diese konnte diskursive Vereinnahmung, Ausgrenzung oder Unsichtbarmachung des Anderen, staatliche Kontrollversuche, eine Praxis der Akkomodation innerhalb der städtischen Öffentlichkeit, eine Fusion alter und neuer Elemente oder ein verhältnismäßig reibungsloses Über- und Nebeneinander nach sich ziehen.

Hafenstädte des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts existierten in einer Welt, die von ökonomisch, politisch und militärisch hegemonialen Imperien und Regionalmächten mit ähnlichen Ambitionen oder Ansprüchen dominiert wurde. Einige der Beiträge thematisieren die Durchsetzung, Brechung oder Umformung dieser Hegemonien im Alltag der Hafenstädte. Gleichzeitig legen wir allerdings darauf Wert, diese Orte nicht in eine starre, universalisierende Dichotomie Metropole – Peripherie zu pressen, noch auf die Formel ‚Nation oder Welt‘ zu beschränken, sondern ihre Vielschichtigkeit sichtbar zu machen. Die globalen Verbindungen wirkten auch zurück und manifestierten sich in bedeutenden Häfen, etwa in London und Liverpool, den Heimathäfen des britischen Empire.⁹ Ferner konnten die Interaktionen, die an den Anlegestellen der Überseedampfer entstanden oder auf eine neue Grundlage gestellt wurden, unter Umständen aus vor- oder nichtimperialen Formen entspringen und sich weitgehend unabhängig von den selbststilisierten Metropolen entwickeln.

Der vorliegende Band untersucht das Phänomen Mobilität und Migration in Hafenstädten in transnationaler und globaler Perspektive; zeitlicher Fokus ist die Hochphase der Dampfschiffahrt von 1860 bis 1930. Im Folgenden steht eine Auswahl aktueller

7 R. Robertson, *Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit*, in: U. Beck (Hrsg.), *Perspektiven der Weltgesellschaft*, Frankfurt a. M. 1998, S. 192-220.

8 Zum Hafenbesuch siehe A. Corbin, *Meereslust. Das Abendland und die Entdeckung der Küste 1750–1840*, Berlin 1990, S. 239-252.

9 Die Rückwirkungen in Architektur und Alltag beschreibt J. Schneer, *London 1900. The Imperial Metropolis*, New Haven/London 1999; ein gelungenes Portrait einer hafentädtischen Gesellschaft stammt von T. Lane, *Liverpool. City of the Sea*, Liverpool 1997.

Forschung aus dem deutschsprachigen Raum, die sich auf die Hafenstadt als Untersuchungsort konzentriert und mit transnationalen Verflechtungen in Beziehung setzt. Die Idee zu diesem Themenschwerpunkt entstand bei der Nachwuchstagung der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU) in Konstanz 2005, bei der Lars Amenda, Malte Fuhrmann und Katja Schmidtpott ein gemeinsames Interesse für den urbanen Raum der Hafenstadt entdeckten, allerdings in drei verschiedenen Weltregionen. Unter deutschen Historikerinnen und Historikern findet eine lebhaftere Forschung zu Hafenstädten statt; diese wird jedoch in der Regel innerhalb der jeweiligen Regionalwissenschaften und nicht thematisch vergleichend diskutiert. Die folgenden zwei knappen Überblicksdarstellungen und fünf Fallbeispiele lassen die regional übergreifenden Ähnlichkeiten, aber auch die großen Unterschiede in den Auswirkungen der Globalisierungswelle des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts erkennen.

Den inhärenten Widerspruch, dass Häfen als Quelle der Weltläufigkeit und folglich auch des Ansehens einer Stadt, eines Landes oder eines Imperiums dienten und andererseits wegen ihrer unerwünschten und unkontrollierbaren Prozesse Abwehrreaktionen hervorriefen, thematisieren alle Autorinnen und Autoren. Malte Fuhrmann untersucht die „positiven“ Aspekte dieses Spannungsfeldes, nämlich die suggerierte Offenheit der Hafenstädte, die seinerzeit und verstärkt wieder in den letzten zwei Jahrzehnten unter dem Schlagwort Kosmopolitismus reklamiert wurde und wird. Er geht der Frage nach, ob hinter dem Begriff mehr als eine selbstherrliche Inszenierung steht und untersucht, ausgehend von Beispielen am Mittelmeer und am Indischen Ozean, die Bedingungen für die Rekonstruktion einer historisch gelebten maritimen Vielfalt im städtischen Raum. Lars Amenda widmet sich dem anderen Ende des Spannungsverhältnisses und legt dar, wie Hafenstädte als „Einfallstore“ für Migration gefürchtet werden konnten und sie wegen ihrer Offenheit kontrolliert und für einige Gruppen verschlossen werden sollten. Ethnizität präfigurierte die Wahrnehmung von Fremden, die mit hygienischen Vorstellungen verschmolz, wie seine Ausführungen zur staatlichen Kontrolle von Seeleuten und Migranten vor allem in nordamerikanischen und westeuropäischen Hafenstädten zeigen. Zweifelsohne waren die Dampfschiffahrt und ihre bevorzugten Anlegeplätze Elemente in der Durchsetzung einer imperialen Weltordnung. Doch auch dieser Prozess verlief weitaus widersprüchlicher, als gemeinhin angenommen wird. Harald Fischer-Tiné verfolgt die europäischen Seeleute, die in Kalkutta landeten. Einerseits waren sie für die Aufrechterhaltung der Seefahrtsverbindungen essentiell, andererseits fügte sich ihr unangepasstes unbürgerliches Auftreten nicht in die proklamierte zivilisatorische Dichotomie englisch – indisch, sodass die koloniale Gesellschaft und ihre Machtinstanzen zu erheblichen Anstrengungen genötigt wurden, um diesen Widerspruch zu glätten. Katja Schmidtpott untersucht am Beispiel chinesischer Migranten vor allem in der Hafenstadt Yokohama, wie die japanische Gesellschaft die Offenheit von Häfen verhandelte. Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Orientierung am westlichen Vorbild im Laufe des späten 19. Jahrhunderts setzten sich Stereotype gegenüber den chinesischen Einwanderern durch, die wegen ihrer Ballung im „Chinaviertel“ besonders sichtbar waren.

Unter den „Wir-Gruppen“, die sich im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert redefinierten, befanden sich sowohl die Nation als auch die Religion. Auch für diese Prozesse waren Hafenstädte von Bedeutung, sowohl als Orte des positiven Bezuges als auch der Abgrenzung. Wie menschlich vielfältig der Islam sich gestaltete, veranschaulicht die Hafenstadt Djidda, die durch Handel, insbesondere aber durch die zunehmende Zahl der Pilger anwuchs. Der Alltag musste zwischen Personen verschiedener Staatszugehörigkeit, regionaler Herkunft, Konfession, Hautfarbe und sozialem Status, ferner zwischen türkischen ‚Fremdherrschern‘ und Arabern, Sklaven oder ehemaligen Sklaven und Freien, sowie Alteingesessenen und Neuankömmlingen vermitteln. Ulrike Freitag konstatiert, dass die städtische Gesellschaft von Djidda mit dieser schwierigen Situation vergleichsweise gut fertig geworden sei. Anders stellt sich die Bedeutung des Hafen Buenos Aires für die argentinische Nation dar, welche Astrid Windhus analysiert hat. Der dortige Nationaldiskurs zelebrierte die weiße, europäische Immigration als lebensnotwendig für den kulturellen Fortschritt des Landes. Dass die Bevölkerung jedoch vielfältiger war und ein Teil von ihr durch diesen Diskurs aus der Wahrnehmung ausgeblendet wurde, entpuppt sich erst bei näherem Hinsehen auf die Zuwanderungsprozesse aus Übersee und die Bewohnerschaft der Hafenstadt. Roman Loimeiers Untersuchung von Sansibar und seinen maritimen Kontakten ergibt hingegen, dass nicht alle Hafenstädte und ihre Gesellschaften durch die sukzessiven Transformationen seit 1860 ihre Orientierungen gänzlich veränderten. Die neuen politischen, wirtschaftlichen und technischen Machtverhältnisse setzten sich nie uneingeschränkt durch, sondern überlagerten ältere Ordnungen und Wahrnehmungs- und Beziehungsmuster, was sich vor allem anhand der vielfältigen sansibarischen Zeitregime verdeutlichen lässt.

Die Spannbreite der dargestellten lokalen Umgangsweisen mit den transnationalen und interkontinentalen Kontakten soll veranschaulichen, wie unterschiedlich die mit der Dampfschiffahrt verbundene Phase der Globalisierung sich in Hafenstädten manifestieren konnte.

Meeresanrainer – Weltenbürger? Zum Verhältnis von hafen- städtischer Gesellschaft und Kosmopolitismus

Malte Fuhrmann

SUMMARY

Malte Fuhrmann: The Seaside Resident – A Citizen of the World? On Port City Societies and Cosmopolitanism

The article investigates the acclaimed social openness of port cities, subsumed under the label of cosmopolitanism. It argues that in the study of maritime urban diversity from a historical perspective, it is important to consider diversity not only as object of scrutiny, but also as part of the approach. When studying cosmopolitanism, one should aim to integrate all of the four common definitions: a) publicly visible diversity, b) an ability of individual or collective agents to navigate between differently coded spheres, c) an active practice of sociabilities that cross community borders, and d) a belief and a policy of enhancing cohesion without a monolithic base. When tracing the failures of cosmopolitanism, one must consider that the violent communalist or nationalist activism manifesting itself in port cities is not simply the intrusion of an antagonistic outside world, but rather the flipside of maritime urbanity, as both ethnocentrism and cosmopolitanism thrive under the same conditions.

Ein Spaziergang am Kai von Izmir¹ (oder einer anderen großen Hafenstadt) um 1900 könnte deutlicher als jegliche Schilderung versinnbildlichen, wie sehr der Austausch zwischen verschiedenen Weltregionen durch die Dampfschiffahrt beschleunigt worden war. Neben den alteingesessenen griechischen, türkischen, sephardischen, armenischen, katholischen und Roma-Gemeinschaften hätte man beispielsweise antreffen können: syrische Auswanderer und galizische Zuhälter auf dem Weg nach Lateinamerika, nordame-

1 Der Übersichtlichkeit halber werden im Folgenden nur die heute im Deutschen gebräuchlichsten Namensformen der Städte angegeben und sowohl historische als auch heutige Varianten ignoriert.

rikanische und schottische Missionare, deutsche Diakonissen, Schweizer Erzieherinnen, italienische Bahnbauarbeiter, Handelsagenten und Matrosen aus Alexandria, Marseille oder Triest, russische Marinematrosen, osteuropäische jüdische Einwanderer nach Palästina, Mekkapilger, Nachfahren sudanesischer Sklaven, polnische, zentralasiatische oder bengalische Exilanten, Islamgelehrte aus Südasien oder osmanische Militärbeobachter auf dem Weg nach Japan.

Die Begegnung und das Zusammenleben von Personengruppen unterschiedlicher regionaler Herkunft im verdichteten urbanen Raum, die durch das Wachstum der Hafenstädte ab der Mitte des 19. Jahrhunderts in immer massenhafterer Form stattfanden, haben aus historischer Perspektive die Frage aufgeworfen, ob hier eine außergewöhnliche Form des Miteinanders geherrscht habe, von der die Nachwelt lernen könne. Die diesbezügliche Forschung hat bisher wenig Beachtung in der deutschsprachigen und angelsächsischen Debatte über „Kosmopolitismus“ gefunden, welche – nachdem „Multikulturalität“ und „Hybridität“ als akademische Termini weitgehend diskreditiert sind² – mit diesem Begriff in seiner Kantschen Prägung die Suche nach einer postnationalen Utopie fortsetzt.³ Diese Debatte wird weitgehend moralphilosophisch oder mit Bezug auf heutige soziologische Befunde geführt und geht dabei der Frage nicht nach, ob kosmopolitische Lebensweisen historisch von mehr als einer schmalen bildungsbürgerlichen Elite praktiziert wurden.⁴ Genau dies, nämlich die soziale Praxis, ist jedoch das Anliegen der Hafenstadtforschung.⁵ Dabei gilt es, einerseits eine jahrzehntelange Wissenschaftstradition zu überwinden, die in multiethnischen Hafenstädten eine anthropologische Anomalie sah, und andererseits oft fraktionierte Narrative und Zeugnisse zusammenzufügen, da die Migrations- und Vertreibungsprozesse des 20. Jahrhunderts diese Städte wesentlich verändert haben und teilweise auch zuvor eine gemeinsame Erfahrung der Stadt nicht existierte.⁶ Im Folgenden sollen einige der Konzepte und Grundannahmen der Forschung zu Hafenstädten kurz vorgestellt und auf ihre Überzeugungskraft im Rahmen einer Kosmopolitismus-Forschung geprüft werden, die sich als eine Analyse historischer sozialer Praktiken und nicht als reiner Aktionismus zugunsten einer zukünftigen Weltwahrnehmung und -ordnung versteht.

2 Zu diesen Diskussionen siehe A. Dirlík, *Bringing History Back In. Of Diasporas, Hybridities, Places, and Histories*, in: *Review of Education, Pedagogy, and Cultural Studies*, 21, (1999/2), S. 95-131; S. M. Gunew, *Haunted Nations. The Colonial Dimensions of Multiculturalisms*, London 2004; zur Kritik an Identitätskonzeptionen allgemein siehe F. Cooper (mit R. Brubaker), *Colonialisms in Question. Theory, Knowledge, History*, Berkeley 2005, S. 59-90.

3 Dass es sich um einen Modebegriff handelt, wird dadurch offensichtlich, dass die Staatsbibliothek Berlin allein für den Zeitraum 1999–2006 53 Monographien listet, die ihn im Titel führen.

4 Exemplarisch für diese Debatte siehe P. Cheah/B. Robbins (Hrsg.), *Cosmopolitics. Thinking and Feeling Beyond the Nation*, Minneapolis 1998; S. Vertovec/R. Cohen (Hrsg.), *Conceiving Cosmopolitanism. Theory, Context, and Practice*, Oxford 2003, insbesondere S. 1-24. Auch Ulrich Beck, der eine Wende zu Praxis und Wahrnehmung propagiert, geht von der Neuartigkeit des Kosmopolitismus aus: U. Beck, *Der kosmopolitische Blick oder: Krieg ist Frieden*, Frankfurt a. M. 2004, S. 32-35.

5 Einen herzlichen Dank an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Tagung „The Late Ottoman Port Cities: Subjectivity, Urbanity, and Conflicting Orders“ beim 8th Mediterranean Research Meeting, EU, Florenz (21.-25. März 2007). Die dortigen Diskussionen haben diesen Beitrag wesentlich mit angeregt.

6 M. Mazower, *Salonica City of Ghosts. Christians, Muslims and Jews 1430–1950*, London 2005, S. 1-12, 463-475.

1. Babylonische Sprachverwirrung: Definitionen von Kosmopolitismus

Der maritime Kosmopolitismus ist eine vergleichsweise junge Konzeption, da Hafenstädte lange Zeit sozialhistorischer Analyse für unwürdig erachtet wurden. Auch Fernand Braudel, der die Interdependenz des Mittelmeerraums und die Vielzahl der grenzüberschreitenden individuellen Kontakte wie kein anderer ins historische Bewusstsein gerückt hat, grenzt die durchmischten Hafenstädte aus:

Kurz, der Historiker ist fast bereit, Gabriel Audisio⁷ zu folgen und zu glauben, die echte Rasse des Mittelmeers sei die, welche die folgenden buntscheckigen und kosmopolitischen Häfen bevölkert: Venedig, Algier, Livorno, Marseille, Saloniki, Alexandria, Barcelona, Konstantinopel, um nur die großen zu nennen. Eine Rasse, in der alle Rassen in eine zusammenfließen. Doch ist das nicht absurd? Ein Gemisch setzt verschiedene Bestandteile voraus. Die Buntscheckigkeit beweist, daß sich nicht alles in eine einzige Masse aufgelöst hat. Es bleiben gesonderte Bestandteile, die man isoliert und erkennbar wiederfindet, wenn man sich von den großen Zentren entfernt, wo sie sich nach Belieben mischen.⁸

Entsprechend finden die kosmopolitischen Hafenstädte in Braudels Ausführungen zu „Kulturen“ (zu denen die zitierten „Rassen“ synonym stehen) keine weitere Erwähnung. Stattdessen lässt er sich ganz von einer auf Gebirge und ländliche Bevölkerung fixierten deterministischen Humangeographie im Sinne Jovan Cvijićs und Konstantin Jiričeks leiten.⁹ Jedoch benennt Braudel zutreffend ein Dilemma der Erforschung des maritim-urbanen Gefüges: Die Hafenstädte funktionieren nicht einfach wie Schmelztiegel, in denen sprachliche, religiöse, lebensgestalterische und physische Unterschiede binnen weniger Generationen spurlos verschwinden. Gleichzeitig gehen die Gemeinsamkeiten und Beziehungen der einzelnen Stadtbevölkerungsgruppen jedoch über ein autistisches Nebeneinander weit hinaus. Braudels Lösung, über die Individuen hinausgehende Akkulturationsprozesse gänzlich in Abrede zu stellen und, um dies zu untermauern, sich auf die kulturelle Beständigkeit abgeschiedener Bergregionen zu konzentrieren, wirkt wie ein Ausweichmanöver und reflektiert einen Zeitgeist, in dem ‚kosmopolitisch‘ noch als Schimpfwort benutzt wurde.

Die neuere Forschung geht von einer dynamischeren Gestaltung von Kultur an den Meeresküsten aus; sie betrachtet „maritime culture“ as part cultures interrelated by social practice (...) the combining and overlapping of transoceanic, littoral and interior flows in the mediation of culture on the one hand, and to people’s appropriation and blending of diverse cross-bordering cultural elements on the other.¹⁰ Die Frage, wie die

7 G. Audisio, *Jeunesse de la Méditerranée*, Paris 1935, S. 10, 15, 20 ff.; ders., *Le sel de la mer*, Paris 1936, S. 118 (Anmerkung Braudels).

8 F. Braudel, *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.*, Bd. 2, Frankfurt a. M. 1998 (Erstveröff. 1949), S. 560.

9 Ebenda, insbesondere S. 569-571.

10 B. Reinwald, *Space on the Move. Perspectives on the Making of an Indian Ocean Seascape*, in: J. G. Deutsch/dies. (Hrsg.), *Space on the Move. Transformations of the Indian Ocean Seascape in the Nineteenth and Twentieth Century*, Berlin 2002, S. 14.

großen Hafenstädte im Zeitalter der Dampfschiffahrt die Koexistenz von Menschen unterschiedlicher Sprache, Religion, Gebräuche und Aussehens auf engem Raum regelten und ob eine eigene Kultur des Zusammenlebens dort existierte, ist am lebhaftesten in der Mittelmeerforschung und bezüglich des Indischen Ozeans debattiert worden, wobei die mediterranen Studien sich durch ausführliche und oft bahnbrechende Mikrostudien gegenüber den Werken zum Indischen Ozean auszeichnen, letztere sich aber durch eine sehr viel weiter entwickelte Synthesefähigkeit hervorheben. Zu beiden Regionen herrscht jedoch Uneinigkeit, welche Phänomene mit ‚Kosmopolitismus‘ zu umschreiben seien. Man kann drei, streng genommen vier verschiedene Verwendungen des Begriffes unterscheiden.

Erstens existiert eine deskriptive Definition, nach der es sich lediglich um öffentlich wahrnehmbare Diversität handelt: „the presence of a variety of confessional, cultural, and racial groups within a single urban setting“.¹¹ Der Vorteil einer solchen minimalen Definition liegt zunächst in seiner Nachvollziehbarkeit, seinem Bezug zu visuellen Strategien und damit gleichzeitig zur klaren Abgrenzung gegenüber Kontexten, in denen Andersartigkeit unsichtbar gemacht wird. Damit kann sie der Ausgangspunkt werden zur Frage, welche Ordnung diese sichtbare Diversität ermöglicht.¹² Vernachlässigt wird bei dieser Perspektive aber der Aspekt der Grenzüberschreitung, der im obigen Zitat wie auch in anderen Deutungen von Kosmopolitismus inbegriffen ist. Ist ein reines Nebeneinander unterschiedlicher ‚Kulturen‘ („a colourfol collation of various communities whose members happened to inhabit the same city“)¹³ historisch bereits ein so außergewöhnlicher Fall, dass er mit einem idealistisch aufgeladenen Begriff umschrieben werden muss? Ausgesprochen irreführend wird diese Definition dann, wenn von der wahrnehmbaren Vielfalt implizit auf eine bewusste positive Kultur des Zusammenlebens geschlossen und so die Frage vermieden wird, ob diese Konstellation durch Überzeugung, Duldung, Ignorieren, Gleichgültigkeit, Druck von außen oder andere Faktoren zustande kam oder ob die Bewohner dieselbe Lokalität möglicherweise auf unterschiedliche Weise wahrgenommen und entsprechend die visuellen Widersprüche gar nicht zur Kenntnis genommen haben. Solche Überinterpretationen sind vor allem unter Lokalhistorikern und in der Eigendarstellung der Hafenstädte heute weit verbreitet.¹⁴

In der zweiten Definition wird „Kosmopolitismus“ auf eine Art verwendet, die in etwa mit „Weltgewandtheit“ umschrieben werden kann, beispielsweise in einer Tourismusbroschüre von 1907:

- 11 K. McPherson, *Port Cities as Nodal Points of Change. The Indian Ocean, 1890s–1920s*, in: L. T. Fawaz/C. A. Bayly (Hrsg.), *Modernity & Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002, S. 83.
- 12 Neben McPherson folgt diesem Ansatz beispielsweise H. Georgelin, *Smyrne à la fin de l'Empire Ottoman. Un cosmopolitisme si voyant*, in: *Cahiers de la Méditerranée*, 67 (Dez. 2003), S. 125–147.
- 13 R. Veisser, *Britain in Basra: Past Experiences and Current Challenges*, in: <http://historiae.org/cosmopolitanism.asp> (11. Juli 2006).
- 14 Exemplarisch hierzu siehe Y. Aksoy, *İzmir'in Parisli Semti Alsancak*, in: *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, 1 (2000), S. 24–29.

*Das Leben in Hamburg ist ein kosmopolitisches im besten Sinne. Die Bevölkerung in fast allen ihren Schichten steht mit der ganzen Welt in direkten und persönlichen Beziehungen; man ist entweder selbst zur See gefahren oder übersee gewesen, oder der Sohn, Bruder, Vetter war übersee oder ist noch dort oder fährt zur See.*¹⁵

Im analytischen Kontext geht es um die Fähigkeit, sich in verschiedenen Sprachen, Kulturen, Wertsystemen zurechtzufinden und diese auch selber vorteilhaft anzuwenden: „the purposeful bringing together of many different elements, local and international, and re-making them in a way that has meaning in both local and international contexts.“¹⁶

Der Fokus liegt hier anders als bei der ersten Definition auf dem Konstruktionsprozess und der Akteursperspektive sowie der Fähigkeit, Grenzen zu überschreiten. Von zentraler Bedeutung ist die technische Umsetzung. Diese Perspektive verbleibt wertneutral, was ein analytischer Vorteil sein kann. Es wird herausgestellt, wie Individuen und Gruppen Zugang haben zu Diskursen, die gemeinhin als der Lokalität fremd angenommen werden. Die Wertneutralität wird jedoch dann zum Problem, wenn keinerlei Verpflichtung auf das Allgemeinwohl erkennbar ist. Kai Kresse und Edward Simpson führen deshalb diese Definition und ihren Raum für Eigenvorteil ad absurdum. Sie sehen als ihren reduktionistischen Kern lediglich „an economic strategy, a vehicle for trade, rather than a meaningful cultural or social identity. (...) ,the more bits of languages I speak the more saris I can sell to South Asians in the bazaars of Dubai“.¹⁷

Eine anspruchsvollere dritte Definition sucht nach sozialen Praktiken, die eine Affirmation grenzüberschreitender Beziehungen zum Ausdruck bringen. Dies hat sich besonders in der Forschung François Georgeons und Paul Dumonts und dem von ihnen geprägten Ausdruck der *sociabilités* niedergeschlagen. In Abgrenzung zu Max Weber und Maurice Agulhon und um sich nicht auf den bürgerlich-westeuropäischen Kontext zu beschränken verstehen sie hierunter nicht nur strukturierte Verbände, wie Clubs, Vereine, Parteien, sondern auch informellere Formen des Austausches wie Gespräche, Besuche, Spiele, Unterhaltung, intellektueller Austausch und Handelsbeziehungen und als Räume beispielsweise auch Promenaden, Kaffeehäuser, Bazare und Karawansereien. Dass sie den Begriff im Plural benutzen soll darauf verweisen, dass sie das Funktionieren einer pluralen Gesellschaft untersuchen und dabei nicht von vorneherein eine homogene Gesellschaft als Norm voraussetzen. Dabei raten sie, die Gesamtheit der *sociabilités* zu untersuchen, also inner- als auch außergemeinschaftliche Beziehungen zu berücksichtigen. Dennoch sprechen sie selbst bei Gemeinwesen mit ausgedehnten außergemeinschaftlichen *sociabilités* lediglich von einem „unvollendeten Kosmopolitismus“. Zu einem Kosmopolitismus im eigentlichen Sinne gehöre mehr, nämlich: „l'élaboration et

15 Verein zur Förderung des Fremden-Verkehrs in Hamburg, Wegweiser durch Hamburg und Umgebung, Hamburg 1907, S. 8.

16 M. Baer, Globalization, Cosmopolitanism, and the Dönme in Ottoman Salonica and Turkish Istanbul, in: Journal of World History, 18 (2007/2), S. 141-169.

17 E. Simpson/K. Kresse, Cosmopolitanism Contested. Anthropology and History in the Western Indian Ocean, in: dies. (Hrsg.), Struggling with History. Islam and Cosmopolitanism in the Western Indian Ocean, London 2007, S. 14.

le partage entre les différentes communautés d'une culture et d'intérêts communs".¹⁸ Es geht also nicht nur um die soziale Praxis der *sociabilités*, sondern es bedarf auch einer aktiven Entscheidung zum Zusammenleben und der vertieften Gemeinsamkeiten. Nur diese letzte, anspruchsvollste Definition weist eine Affinität zur heutigen Debatte um einen idealistischen Kosmopolitismus auf.

2. Widersprüche des Kosmopolitischen: Einige ‚levantinische‘ Beispiele

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Definitionen werden erst deutlich, wenn man sie durch Beispiele auf die Probe stellt. Dies soll hier anhand einiger Hafenstädte am östlichen Mittelmeer erfolgen. Die Region wurde ab den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts verstärkt in ein von Westeuropa ausgehendes Handelsnetz integriert, da ab dieser Zeit regelmäßige Linienverbindungen eröffnet wurden und gleichzeitig die Großmächte dem Osmanischen Reich, welches noch immer fast die gesamte ostmediterrane Küste zumindest nominell beherrschte, eine Handelspolitik der offenen Tür auferlegten. Folglich wuchsen etwa ein Dutzend Häfen zu Großstädten mit bedeutendem Umschlag und mit einem hohen Anteil an Zuwanderern an, die teilweise an bestehende multiethnische Konstellationen anschlossen, aber auch neue schufen. Zwischen 1911 und 1960 wurden fast alle diese Städte durch monoethnische Staaten (Griechenland, Türkei, Ägypten, Israel usw.) unterworfen, die die so entstandenen ‚Minderheiten‘ mit unterschiedlichem Maß an Gewalt vertrieben oder assimilierten.

Die Grenzen der Definition von Kosmopolitismus durch sichtbare Diversität sind bereits angesprochen wurden. Am deutlichsten treten sie im Versuch der ostmediterranen Hafenstädte auf, die *Belle Epoque* heute wiederaufleben zu lassen. So werden im ehemaligen Europäerviertel Istanbul, Galata-Pera, das sich derzeit zum gentrifizierten Stadtzentrum entwickelt, französische, deutsche und griechische Geschäftsinschriften, die aus dem *fin de siècle* überdauert haben, restauriert und konserviert und dabei als Ambiente in die heutige globalisierte Konsumkultur von *Benetton* und *Starbucks* integriert.¹⁹ Geschlossene oder heruntergekommene französische Patisserien und griechische Weinlokale werden renoviert und auf ein gehobenes Klientel ausgerichtet. Diversität hat sich wieder zur Ressource entwickelt, die sich beim Ansehen in der Welt, Tourismus und ausländischen Investitionen bezahlbar macht. Nicht zuletzt hat sich auch in Istanbul eine gehobene Mittelschicht herausgebildet, die ihren Lifestyle nicht länger auf die eigene Nationalkul-

18 F. Georgeon, Présentation, in: ders./P. Dumont (Hrsg.), *Vivre dans l'empire ottoman. Sociabilités et relations intercommunitaires (XVIIIe–XXe siècles)*, Paris 1997, S. 5–20, Zitat S. 14.

19 Amy Mills, Boundaries of the Nation in the Space of the Urban. Landscape and the Social Memory in Istanbul, in: *Cultural Geographies*, 13 (2006), S. 367–394; M. Fuhrmann, Vom stadtpolitischen Umgang mit dem Erbe der Europäisierung in Istanbul, Izmir und Thessaloniki, in U. Tischler/I. Zelepos (Hrsg.), *Bilderwelten – Weltbilder. Die Gegenwart der Vergangenheit in postosmanischen Metropolen Südosteuropas* [Thessaloniki, Istanbul, Izmir], Wien 2007 (im Druck).

tur beschränken will.²⁰ Auf diese Weise kommt es zur paradoxen Situation, dass der aus der *Belle Époque* herrührende Kosmopolitismus Istanbuls heute sichtbarer denn je nach 1912 ist; was die gelebten interkommunalen *sociabilités* angeht, ist er jedoch hoffnungslos untergegangen. Hingegen waren die Levantiner, Griechen, Armenier und Juden in der frühen Zeit der Türkischen Republik (1922–1955) zwar durch die Sprachpolitik (Turkisierung von Straßenschildern und -namen) ‚unsichtbar‘ gemacht worden; sie stellten jedoch weiterhin einen integralen Bestandteil des sozialen Lebens dar, was man von den majorisierten und marginalisierten verbleibenden Minderheiten heute nicht mehr sagen kann.

Die Grenzen der Definition von Kosmopolitismus im Sinne von Weltgewandtheit lassen sich wegen ihrer Orientierung an Akteuren am besten auf mikrohistorischer Ebene demonstrieren. Johannes Mordtmann wurde 1852 in Istanbul als Sohn von Andreas D. Mordtmann, letzter Gesandter Hamburgs, Bremens und Oldenburgs beim Sultan und späterer Richter im osmanischen Staatsdienst, geboren. Nachdem er in seiner Geburtsstadt Griechisch und Türkisch gelernt hatte, erhielt er in Berlin eine Ausbildung zum diplomatischen Dienst und in orientalischen Sprachen. Er arbeitete als reichsdeutscher Dragoman (Konsulatskanzler) in Istanbul, anschließend als Konsul in Thessaloniki und dann Smyrna. Gleichzeitig betätigte er sich wissenschaftlich in der Erforschung orientalischer Sprachen und Inschriften und wurde insbesondere ein Experte für historische südarabische Sprachen. Nach seiner Frühpensionierung unterrichtete er 1915–1918 historische Methodologie an der Istanbuler Universität. Mit einer deutsch-levantinisch ‚hybriden‘ Biografie, die nicht einzigartig war um 1900, besaß Johannes Mordtmann zweifelsohne die Fähigkeit, „bewusst lokale und internationale Elemente zusammenzufügen und sie zu auf eine Weise anzupassen, die Bedeutung erlangt sowohl im lokalen als auch im internationalen Kontext“ (Baer). Er bewies diese als Diplomat, Sprachexperte und Hochschullehrer. Er korrespondierte mit Wissenschaftlern in Europa und dem Osmanischen Reich und sammelte Texte zu osmanischen Themen in über sieben zeitgenössischen Sprachen. Ferner war er Mitglied im *Cercle des amis de Constantinople*. Doch trotz dieser Beweise von Weltgewandtheit und ansatzweise auch von *sociabilités* findet man bei Mordtmann keine entsprechende „bedeutungsvolle kulturelle oder soziale Identität“ (Simpson/Kresse). In seinen diplomatischen Aktivitäten bekämpfte er die Annäherung der ortsansässigen Deutschen an die ‚levantinische‘ Kultur, übte Druck auf die lokalen deutschen Schulen aus, trotz ihrer multiethnischen Schülerschaft ein eindeutig reichsdeutsches Weltbild zu propagieren und beförderte vor allem die deutsch-evangelische Arbeit für armenische Waisenkinder aus rassistischer Überzeugung.²¹

Die *sociabilités* erscheinen als ein sozialhistorisch fundierteres Konzept, um auf nachweisbare kosmopolitische Verhältnisse zu schließen. Und tatsächlich hat die diesbezügliche

20 Ulrich Beck spricht in ähnlichem Zusammenhang von „banalem Kosmopolitismus“; U. Beck, *Der kosmopolitische Blick* (Anm. 4), S. 12.

21 M. Fuhrmann, *Cosmopolitan Imperialists and the Ottoman Port Cities: Conflicting Logics in the Urban Social Fabric*, in: *Cahiers de la Méditerranée*, 67 (Dez. 2003) <http://revel.unice.fr/cmiedi/document.html?id=128>.

Forschung ein hohes Maß an Mit- statt lediglich Nebeneinander in den spätosmanischen Hafenstädten aufgedeckt – in den elitären Gesellschaftsclubs, beim abendlichen Flanieren am Kai, in den Hafenkneipen, bei der Arbeit usw. Doch auch diese Definition hat ihre toten Winkel. Marc Baer hat kürzlich eine Studie der *Dönme*-Gemeinschaft im spätosmanischen Thessaloniki vorgestellt. Es handelt sich dabei um Nachkommen von im 17. Jahrhundert zum Islam konvertierten Juden, die jedoch bis ins 20. Jahrhundert eine eigenständige Subkultur bewahrten. Durch Teilnahme an den neuen maritimen Handelskontakten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bildeten sich Diasporagemeinschaften in Westeuropa, vor allem in Frankreich. Über diese kam es 1873–1883 zum Aufbau der ersten muslimischen Schulen mit modernen Inhalten, Sprachen und pädagogischen Ansätzen in Thessaloniki (die auf heftigen Widerstand konservativer Muslime stießen). Ziele der Schule waren die Ausbildung zu Berufen im Handelsbereich, eine Hinwendung zur zeitgenössischen Welt auf der Basis religiös-moralischer Prinzipien und die Stärkung der Gruppenkohäsion der *Dönme*. Die politischen Absichten der *Dönme*-Eliten liefen auf einen Sturz des wertkonservativen Neoabsolutismus Abdülhamids II. und die Etablierung eines konstitutionellen Regimes hinaus, das die Gleichheit aller Untertanen ohne Ansehen der Religion garantieren sollte.²² Während diese Akteure sicherlich weltgewandt waren und ihre politischen Ambitionen auf eine gewisse „Ausarbeitung und Teilung gemeinsamer Interessen mit anderen Gemeinschaften“ (Georgeon), also einen politischen Kosmopolitismus hinauslaufen, sind sie nach dem Ansatz der *sociabilités* zum Kosmopolitismus nicht fähig. Die starke Gruppenkohäsion, die weitgehende Endogamie sowie die aus moralischen Gründen abgelehnten gemischtgeschlechtlichen Gesellschaftsveranstaltungen mit reichlichem Alkoholkonsum, die wichtigster Bestandteil der intergemeinschaftlichen Kommunikation der christlichen und jüdischen Oberschichten Thessalonikis waren, lassen die *Dönme* durch das Raster der *sociabilités* fallen und führen zu einem Erstaunen über die ‚Unsichtbarkeit‘ der Muslime in diesen Kreisen.²³ Sollte man den Begriff deswegen auf seine anspruchsvollste und explizit politische Variante beschränken, also auf „Ausarbeitung und Teilung gemeinsamer Interessen und einer gemeinsamen Kultur mit anderen Gemeinschaften“ (Georgeon)? Dieser Zustand ist am wortreichsten für Alexandria reklamiert worden. Die Eliten der jeweiligen ethnischen Gruppen hätten die stadtpolitische Zurückhaltung der britischen Behörden ausgenutzt, um ein auf Ausgleich und gegenseitiger Toleranz basierendes Gemeinwesen durch die kommunalen Institutionen aufzubauen. Alexandria sei auf diese Weise zu einem „randständigen Musterbeispiel des Zusammenlebens“ angewachsen.²⁴ Allerdings ist Skepsis gegenüber diesem Befund angebracht. So hat sich der Befund vom kosmopolitischen

22 Dönme (türk.): die Gewendeten (auch: *Ma'min*); M. Baer, Globalization, Cosmopolitanism, and the Dönme in Ottoman Salonica and Turkish Istanbul (Anm. 16), S. 141-169.

23 M. Anastasiadou, Sports d'élite et élites sportives à Salonique à la fin du XIXe siècle, in: P. Dumont, /F. Georgeon (Hrsg.), *Vivre dans l'empire ottoman. Sociabilités et relations intercommunautaires (XVIIIe–XXe siècles)*, Paris 1997, S. 145-171.

24 R. Ilbert, Le symbole d'une Méditerranée ouverte au monde, in: ders./I. Giannakis (Hrsg.), *Alexandrie 1860–1960. Un modèle éphémère de convivialité. Communautés et identité cosmopolite*, Paris 1992.

Alexandria von einer ursprünglich sehr differenzierten Darstellung²⁵ zu einem durch Wiederholung vereinfachten und verhärteten Topos entwickelt.²⁶ Eine neuere kritische Reevaluation hat die gruppenübergreifenden Gemeinsamkeiten der Eliten stark relativiert. Möglicherweise sind sie nur sehr begrenzten Situationen zuzuordnen und werden einem größeren Kontext, der mehrere Ebenen berücksichtigt, nicht gerecht. Die politisch aktiven Oberschichten der Stadt sonderten sich in nationalen Organisationen auch dann ab, wenn gruppenübergreifende Verbände möglich gewesen wären. Diese nationalen Verbände verstanden sich ausdrücklich als Vertreter ihrer jeweiligen ‚Mutterländer‘, als Konkurrenten zu den anderen ‚Nationen‘ Alexandrias und unterstützten in der ‚Heimat‘ aktiv irredentistische Kräfte. Das politische Leben unter britischer Herrschaft sei „steril“ gewesen und ohne großes Interesse verfolgt worden, die Stadtratmitglieder als Repräsentanten bestimmter Ethnien und nicht als gleiche Bürger gewählt worden aus einer dünnen oligarchischen Schicht.²⁷ Diesen Ergebnissen zufolge verdient auch Alexandria nicht den Titel „randständiges Musterbeispiel des Zusammenlebens“, und Kosmopolitismus wird als sozialhistorischer Analysebegriff gänzlich unnütz, um erneut in den Bereich der weltfremden Utopien abzuleiten.

Dennoch kann man in gewissen Fällen von einem politischen Kosmopolitismus in den Hafenstädten sprechen, denn es lassen sich mehrere Beispiele finden von urbanen Eliten, die, um ihre Städte vor der Vereinnahmung in einen monoethnischen Staat zu bewahren, einen Autonomiestatus anstrebten – beispielsweise in Smyrna um 1860, um einer angenommenen baldigen Annexion durch Griechenland mit einem Sonderstatus innerhalb einer panägäischen Föderation zu begegnen; in Thessaloniki 1913, um die griechische Besatzung durch einen Status als Freihafen und -staat zu revidieren; und in Basra, dass sich in den zwanziger Jahren dagegen sträubte, Teil des Irak zu werden.²⁸

Die Fallbeispiele haben die Schwierigkeiten jeder der drei bzw. vier Definitionen aufgezeigt. Dabei dürfte jedoch auch deutlich geworden sein, dass sie sich oft ergänzen, wo die Annäherung über lediglich einen Zugang zu vorschnellen Schlüssen führen kann. Die Sichtbarkeit von Diversität wird erst dann sozialhistorisch verwertbar, wenn sie durch die Akteursebene und soziale Praktiken kontextualisiert wird. Die weltgewandten Akteure und ihre Fähigkeiten müssen mit dem Raster der *sociabilités* kontrastiert und die sie vorantreibenden Wertvorstellungen kritisch rekonstruiert werden. Auch die *sociabilités* dürfen nicht selbstverständlich als Bausteine eines Kosmopolitismus verstanden werden, sondern müssen mit der Gesamtheit von Handlungen und Meinungsäußerungen der Akteure als auch dem Spektrum der zeitgenössischen Werten und Weltanschauungen

25 R. Ilbert, *Alexandrie 1830–1930. Histoire d'une communauté citadine*, Kairo 1996.

26 R. Ostle, *Alexandria. A Mediterranean Cosmopolitan Center of Cultural Production*, in: L.T. Fawaz/C.A. Bayly (Hrsg.), *Modernity & Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002, S. 314-329.

27 K. Trimi-Kirou, *Quel cosmopolitisme à l'ère des nationalismes? Le cas d'Alexandrie*, in: *Cahiers de la Méditerranée*, 67 (Dez. 2003), <http://cdlm.revues.org/document130.html>.

28 O.J. Schmitt, *Levantiner. Lebenswelten und Identitäten einer ethnokonfessionellen Gruppe im osmanischen Reich im „langen 19. Jahrhundert“*, München 2005, S. 307-312; F.-J. Kos, *Die politischen und wirtschaftlichen Interessen Österreich-Ungarns und Deutschlands in Südosteuropa 1912/13. Die Adriahafen-, die Saloniki- und die Kavallafraße*, Wien 1996; R. Veisser, *Britain in Basra* (Anm. 13).

gegenübergestellt werden. Dass diese vier Analyseebenen – Visualität, *agency*, *sociabilités*, und Werte – aufgrund der unterschiedlichen Quellenlage nicht überall im selben Maße erschöpft werden können, versteht sich; Analysen, die in diesem Kontext ihre eigenen toten Winkel kritisch thematisieren, tragen jedoch mehr zur Erhellung des Miteinanders in den Hafenstädten bei, als jene, die vorschnell den Status ‚kosmopolitisch‘ für bestimmte Individuen, Gemeinschaften oder Orte reklamieren.

3. Stadt und Empire

Kosmopolitismus ist nicht zuletzt deswegen ein populärer Begriff geworden, weil er scheinbar die Kombination von global und lokal (*kósmos* und *polités*) historisch vorwegnimmt. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Ausblendung der dazwischen liegenden Ebenen, so legitim sie in manchen Fällen auch sein mag, zur Vertuschung von Machtverhältnissen führen kann. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn sich hinter *kósmos* nichts anderes als Empire verbirgt, ein Dilemma, das bereits seit der Erfindung des Begriffs zur Zeit des Reichs Alexanders des Großen besteht.²⁹ Für die hier untersuchte Periode war die Überseekultur, auf die man sich positiv bezog und aus der man sein ‚kulturelles Kapital‘ gewann, Europa, wie bereits im Fallbeispiel der *Dönme* angedeutet wurde.³⁰ Während die deskriptive Variante von Kosmopolitismus gelegentlich herkunftsneutral verwendet wird,³¹ ist der Bezug zu Europa vor allem aus der Definition durch ‚Weltgewandtheit‘ kaum wegzudenken. Die Fähigkeit, bedeutungsvoll „lokale und internationale Elemente zusammenzufügen“ (Baer) beruhte wesentlich auf Zugang zur Aura des ‚Westens‘, da dieser über die Deutungsmacht verfügte, was als bedeutungsvoll anzusehen war und was nicht. Dabei war die Zugangsart je nach lokalem und sozialem Kontext unterschiedlich: Sie konnte basieren auf sozialer Funktion, Klasse, Bildung, Mode, Hautfarbe, Reisepass oder Gewalt. Auch die Forschungsrichtung der *sociabilités* ist teilweise dem Eurozentrismus gefolgt und hat die gesellschaftlichen Formen, die von den europäisch geprägten Klassen hervorgehoben und als repräsentabel angesehen wurden, privilegiert gegenüber anderen Formen, die im prowestlichen Diskurs geringgeschätzt oder ignoriert werden. Dabei spielte die Inszenierung der eigenen Gruppe oder Stadt als anschlussfähig an die Ausdrucksformen der Metropole (und deshalb mächtig)

29 D. Conversi, *Cosmopolitanism and Nationalism*, in: A. Leoussi (Hrsg.), *Encyclopaedia of Nationalism*, Oxford 2000, S. 34-39. Dennoch stellen heutige Befürworter einer kosmopolitischen Weltordnung diese als Gegenentwurf zur Globalisierung, nicht als komplementär dar; vgl. S. Vertovec/R. Cohen, (Hrsg.), *Conceiving Cosmopolitanism* (Anm. 4), S. 1.

30 ‚Europa‘ wird hier als Kürzel verwendet für die wirtschaftlich und teilweise militärisch erfolgreichen Staaten Nordwest- und Mitteleuropas.

31 In neuerer Zeit haben sich auch inneranatolische Städte, die in Kontakt zum Nahem Osten oder Vorderasien standen, als ‚kosmopolitisch‘ stilisiert; vgl. Z. Biner, *Cosmopolitanism and Changes in the Civic Identity in Mardin*, in U. Freitag/N. Lafi (Hrsg.), *New Perspectives in Ottoman Urban Studies* (Veröffentlichung in Vorbereitung). Dass dies einem dominanten Verständnis des Begriffes sowohl heute als auch zum *fin de siècle* widerspricht, konstatiert H. Georgelin, *Smyrne à la fin de l'Empire Ottoman* (Anm. 12), S. 125-147.

eine wichtige Rolle in vielen bedeutenderen Hafenstädten. Bälle, Clubs und öffentliche Umzüge waren wichtige Formen, um der eigenen Gruppe und anderen Anwesenden in der Stadt diese westliche Modernität zu signalisieren. Sowohl die ethno-religiösen Gruppen der osmanischen Hafenstädte als auch die autochthonen Berufsverbände in den chinesischen Vertragshäfen wie Shanghai nutzten sie.³²

Dass diese Ausdrucksformen sich in den Vordergrund drängen, kann man als Ausdruck der zeitgenössischen Verhältnisse sehen. Die Hafenstädte erreichten ihre Bedeutung als Teil einer politischen und wirtschaftlichen Weltordnung, die vor allem von Großbritannien geprägt wurde. Bestandteile dieser Ordnung waren eine Reihe von Abkommen, beispielsweise die oktroyierten Verträge mit China nach dem Opiumkrieg und die spätere Einrichtung der Vertragshäfen, der Vertrag von Balta Limani, der das Osmanische Reich dem Freihandel verpflichtete und die rechtliche Extraterritorialität der Europäer bekräftigte, sowie eine verstärkte direkte Intervention in Indien und Afrika. Auch die anderen mächtigen maritimen Handels- und Militärmächte bekräftigten diese Ordnung und nutzten sie aus. Wichtiges Machtinstrument dieser Hegemonie war das Kanonenboot. Es zielte ab auf die Unterdrückung sowohl politischer als auch wirtschaftlicher Verstöße gegen diese Ordnung. So diente die Beschießung der Hafenstädte oder auch nur die Drohung hiermit der Regelung so unterschiedlicher Vergehen wie der Insubordination gegen die koloniale Oberhoheit (Sansibar 1896, s. den Beitrag Roman Loimeiers in diesem Band), offene Gewalt an europäischen Repräsentanten (Thessaloniki 1876) oder der Regelung von Schuldenfragen (Port-au-Prince 1872). Die Vorherrschaft Europas war insofern der Hafenstadtbevölkerung meist präsent, und die starke Bedeutung seiner kulturellen und sozialen Formen ist nicht verwunderlich. Dennoch verliert eine sozialhistorische Perspektive viel von ihrer Breite, wenn sie das Hafenstadtleben außerhalb Europas lediglich als Ausdruck einer expandierenden Metropole betrachtet.³³ Denn obwohl vor allem die interkontinentalen Verbindungen zunehmend von europäischen und nordamerikanischen Gesellschaften monopolisiert wurden, führte die Dampfschiffahrt auch Menschen nichteuropäischer Herkunft untereinander stärker als je zuvor in Kontakt. Teilweise folgten sie den neuen Bezugsrahmen der imperialen Mächte, wie beispielsweise südasiatische Händler, die nach Südafrika migrierten; teilweise folgten sie anderen globalen Beziehungsrastern, wie die in dieser Zeit zunehmende Anzahl südostasiatischer Pilger zu den heiligen Stätten des Hedschas beweist.³⁴ *Kósmos* muss also im pluralen Sinne als Summe der möglichen Zugänge zur Welt verstanden werden, um die Imperialismuskalle zu umgehen. Um den latenten Eurozentrismus des Begriffes zu überwinden, wendet

32 B. Goodman, *Improvisations on a Semicolonial Theme, or, How to Read a Celebration of Transnational Urban Community*, in: *Journal of Asian Studies*, 59 (2000/4), S. 889-926; O. J. Schmitt, *Levantiner* (Anm. 28), S. 313-369.

33 R. Kasaba, *Was There a Comprador Bourgeoisie in mid-19th c. Western Anatolia?*, in: *Review*, 11, (1988/2), S. 215-230.

34 R. Ahuja, *Lateinsegel und Dampfturbinen. Der Schiffsverkehr des Indischen Ozeans im Zeitalter des Imperialismus*, in: D. Rothermund/S. Weigelin-Schwiedrzik (Hrsg.), *Der Indische Ozean. Das afro-asiatische Mittelmeer als Kultur- und Wirtschaftsraum*, Wien 2004, S. 207-225.

Ulrike Freitag Kosmopolitismus in ihrem Beitrag in diesem Band auf Djidda an, eine Hafenstadt, in der die europäische Präsenz vergleichsweise peripher war.

4. Die Schwierigkeiten bei der Suche nach dem Anderen des Kosmopolitismus

Natürlich war das Hafenstadtleben keineswegs prinzipiell friedlich. Einzelne Städte, wie Kalkutta und Thessaloniki und ihre jeweiligen Provinzen, wurden geradezu sprichwörtlich mit Terror und klassenkämpferischen, interethnischen oder interkonfessionellen Unruhen in Verbindung gebracht. Angesichts der Tatsache, dass es in vielen Hafenstädten vor allem zwischen Anfang und Mitte des 20. Jahrhunderts zu wiederholten blutigen Auseinandersetzungen zwischen Gruppen unterschiedlicher gemeinschaftlicher Zuschreibung und schließlich zu einer entweder katastrophalen oder schleichenden Entmischung kam, steht die Kosmopolitismus-Forschung stets vor der Frage, wie sie das Scheitern der multiethnischen Ordnung erklärt. Die Hoffnung, den Hafenstadtkosmopolitismus als reale Alternative zum monoethnischen Staat aufzubauen, führt hierbei oft zu leichtfertigen Externalisierungen für die Ursachen von nationalem, religiösem oder klassenspezifischem Extremismus, in etwa: Der Territorialstaat, die Unterschichten, die Zuwanderer, das Hinterland drangen in das stadtbürgerliche Leben ein und zerstörten es.³⁵

Das strukturelle Spannungsverhältnis zwischen Hafenstadt und Territorialstaat ist nicht zu leugnen: Während in der Hafenstadt eine starke Konzentration von Interessen am freien Austausch mit Übersee durch materielles und kulturelles Kapital existierte, oblag dem Staat die Kontrolle der potentiell destabilisierenden Bewegungen und Verdichtungen, die der Hafenstadt eigentümlich waren. Dies wurde insbesondere dann als bedrohlich angesehen, wenn aufgrund eines starken überseeischen Einflusses die Unterschiede zwischen Hafenstädten und anderen Gebieten des Territorialstaats sich vergrößerten.³⁶ Dabei beschränkten sich die Vorbehalte gegenüber dem Hafen keineswegs auf die Nationalstaaten: Auch Kolonialverwaltungen, deren Macht auf die europäische Dominanz über die Meere beruhte, sahen die schwer steuerbaren sozialen Prozesse am Kai als bedrohlich an und zogen ihnen die angeblich stabil gewachsenen Hierarchien im Binnenland vor.³⁷ Bereits im späten 19. Jahrhundert setzte gerade auch aus europäischer Feder eine Kulturkritik der ‚durchmischten‘ maritimen Urbanität ein. Inwiefern die-

35 Reşat Kasaba kombiniert diese Aspekte als Hauptgründe für den Untergang Izmirs, vgl. R. Kasaba, Izmir 1922. A Port City Unravels, in: L.T. Fawaz/C. A. Bayly (Hrsg.), *Modernity & Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002, S. 204-229.

36 K. McPherson, *Port Cities as Nodal Points of Change* (Anm. 1), S. 85; D. Goffman, Izmir. From Village to Colonial Port City, in: ders./E. Eldem/B. Masters (Hrsg.), *The Ottoman City Between East and West. Aleppo, Izmir, and Istanbul*, Cambridge 1999, S. 79-134.

37 G. Krozewski, *Ostafrika und der Indische Ozean. Globalisierung, Kolonialherrschaft und sozial-wirtschaftlicher Wandel (ca. 1870 bis ca. 1969)*, in: D. Rothermund/S. Weigelin-Schwiedrzik (Hrsg.), *Der Indische Ozean. Das afroasiatische Mittelmeer als Kultur- und Wirtschaftsraum*, Wien 2004, S. 266.

ser negative Hafenstadtopos direkt die zwischen 1900–1960 vorherrschende weltweite Tendenz unterstützt hat, sowohl koloniale als auch nationale Hauptstädte von der Küste ins Binnenland zu verlagern, wäre ein Fall für eine vergleichende Studie.³⁸ Hingegen adoptierten einige Staaten phasenweise einen geradezu verklärenden Bezug zu den Hafenstädten, insbesondere wenn sie die Binnenlandskultur abschätzig betrachteten. So inszenierte das Osmanische Reich die großen Häfen als Orte der eigenen Modernität nach westlichem Vorbild, während manche amerikanische Staaten sich durch eine Tradition der Überseemigration definierten. Hierzu war freilich ein sehr selektiver Blick auf die Hafenstädte nötig, wie der Beitrag von Astrid Windus in diesem Heft deutlich macht.

Hingegen ist die These, dass der kosmopolitische Umgang der Eliten der Engstirnigkeit des breiten Volkes gegenüberstand, eine unbewiesene Behauptung von Historikern, die mit der erneuten Hinwendung zum Bürgertum zugleich dessen Vorurteile übernommen haben.³⁹ Angehörige der Unterschichten und der Marginalisierten in den Hafenstädten konnten teilweise beträchtliche Fähigkeiten im Umgang mit Fremden entwickeln. Um ein Extrembeispiel zu nennen: Die Menschenhändler, die aus Galizien und der Bukowina stammten und im Rahmen des zu Beginn des 20. Jahrhunderts viel diskutierten *white slave trade* aus ihren Heimatregionen Prostituierte zur Arbeit in Bordellen weltweit vermittelten, verfügten über umfassende Kenntnisse von Sprachen, Gesetzgebungen, Behördenpraxis, Verkehrsverbindungen und lokalen Verhältnissen, ohne die ihr weltweit geächtetes Handelsnetzwerk von Triest, Odessa und Istanbul einerseits nach unter anderem Rio de Janeiro, Kalkutta und Yokohama andererseits nicht aufrecht zu erhalten gewesen wäre.⁴⁰ Was die *sociabilités* der unterbürgerlichen Schichten betrifft, so lassen sich auch hier gemeinschaftsübergreifende Praktiken beobachten, die teilweise sogar weitergingen als jene der Oberschichten, die als Repräsentanten nationaler oder ethnischer Gemeinschaften meist ein stärkeres Interesse an der Wahrung der Distinktion hatten. Jedoch fanden auch die externen *sociabilités* der Unterschichten ihre Grenzen, wenn über Gemeinschaftszugehörigkeit wichtige materielle Interessen verhandelt wurden, wie es in der Hochzeit der Dampfschiffahrt häufig der Fall war.⁴¹

Die dritte Antithese zur kosmopolitischen Hafenstadt, die als gängige Erklärung für den Untergang ihrer Sonderstellung gilt, ist das Hinterland und seine Bewohner, die in die Stadt drängen. In Übernahme der eingangs angeführten Ansichten Braudels, nur unter

38 Der deutsche Turkophile Colmar von der Goltz riet bereits 1897 den türkischen Nationalisten, die Hauptstadt weg vom kosmopolitischen Istanbul in eine eindeutig muslimisch geprägte Stadt des Binnenlandes zu verlegen; vgl. F. A. K. Yasamee, Colmar Freiherr von der Goltz and the Rebirth of the Ottoman Empire, in: *Diplomacy and Statecraft*, 9 (1998/2), S. 94.

39 R. Ilbert, *Alexandrie 1830–1930* (Anm. 25), Bd. 2, S. 469.

40 H. Fischer-Tiné, 'White women degrading themselves to the lowest depths': European networks of prostitution and colonial anxieties in British India and Ceylon ca. 1880–1914, in: *Indian Economic & Social History Review*, 40 (2003/2), S.163–190; M. Fuhrmann, Vagrants, Prostitutes, and Bosnians. Making and Unmaking European Supremacy in Ottoman Southeast Europe, in: N. Clayer/H. Grandits/R. Pichler (Hrsg.), *Social Integration and National Turn in the Late and Post-Ottoman Balkan Societies (1839–1914)*, (Veröffentlichung in Vorbereitung).

41 R. Ahuja, Subaltern Networks under British Imperialism. Exploring the Case of South Asian Maritime Labour (c. 1890–1947), in: J.-G. Deutsch/B. Reinwald, *Space on the Move. Transformations of the Indian Ocean Seascape in the Nineteenth and Twentieth Century*, Berlin 2002, S. 42, 43.

gänzlich anderer Wertung, wird das Hinterland als das Beständige dargestellt, das sich der weltoffenen maritimen Stadt entgegenstellt. Diese Vorstellung geht von der falschen Prämisse aus, dass die Hafenstadtkultur sich lediglich durch überseeische Kontakte reproduziere und kosmopolitische Fähigkeiten folglich nur durch die unmittelbare Beteiligung an ihnen entstünden.⁴² Allerdings beruhte die Bedeutung gerade der erfolgreicherer Hafenstädte darauf, dass sie Umschlagplätze zwischen Meer und Land waren und dass sie mit ihrem Hinterland durch Karawanenrouten, Landstraßen oder Eisenbahnen gut vernetzt waren. Integrale Funktionen der Hafenstadt wurden nur unter Mobilisierung des Hinterlandes bewältigt. Um 1900 rekrutierten sich die Seeleute, die in Bombay angeheuert wurden, teilweise aus dem fernen Punjab; gleichermaßen stammten viele Hafenarbeiter Istanbuls aus dem fernen Osten Anatoliens.⁴³ Die aus dem Hinterland Ankommenden mussten sich den neuen Anforderungen und der fremden Umgebung ebenso anpassen wie die Ankommenden aus Übersee. Erstere als Störenfriede in einer maritimen Harmonie zu interpretieren, bedeutet, die inhärenten sozialen Konflikte einer Hafenstadt zwischen Ober-, Mittel- und Unterschicht sowie zwischen Alteingesessenen und Neuankömmlingen zu kulturalisieren.

Eine weniger verhängliche aber gleichfalls nicht ausreichende Erklärung für das Verhältnis vom maritimen Kosmopolitismus zu seinem Untergang basiert darauf, diese zeitlich zu trennen. Es habe eine Hochphase der Weltoffenheit geherrscht, auf die eine Periode des Verfalls gefolgt habe.⁴⁴ Jedoch ist zumindest bis zum Ersten Weltkrieg trotz aller Krisen ein stetiges Anwachsen der Verflechtungen und auch der Diversität festzustellen. Deswegen ist der Ansatz zur Kontextualisierung von zentripetalen und zentrifugalen Kräften in der Hafenstadt, der hier vorgeschlagen wird, ein anderer. Kosmopolitismus und Partikularismus bedingten einander und waren beide integrale Bestandteile des maritim-urbanen Geschehens. Ein Indiz hierfür ist, dass die oben erwähnten politischen Projekte, Autonomie für Hafenstädte zu deklarieren, alle erst bei drohender Vereinnahmung durch Nationalstaaten versucht wurden. Bei genauerem Hinsehen stellt sich heraus, dass auch die Reklamation für das Hinterland eher im Namen des Hinterlandes und nicht unmittelbar aus ihm heraus geschah. Denn dieselben Voraussetzungen, die weltoffene Fähigkeiten und soziale Praktiken befördern konnten, boten auch die besten Bedingungen für modern verfasste Partikularismen wie beispielsweise der Nationalismus. Eine Kommunikationsinfrastruktur von Druckerpressen, Telegraphen, Häfen und Bahnhöfen, ein lebhaftes Vereins- und Zeitungswesen, die Herausbildung einer Angestelltenschicht, um Handel und Infrastruktur der Hafenstadt zu bedienen und sowohl

42 H. Driessen, Mediterranean Port Cities. Cosmopolitanism Reconsidered, in: History and Anthropology, 16 (2005), S. 129-141.

43 R. Ahuja, Subaltern Networks under British Imperialism (Anm. 41), S. 47-50; F. Riedler, Wanderarbeiter (*bekar*) im Istanbul des 19. Jahrhunderts: Zwischen Marginalität und Normalität, in: A. Pistor-Hatam/A. Richter (Hrsg.), Bettler, Prostituierte, Paria: Randgruppen in asiatischen Gesellschaften, Hamburg 2007 (im Druck); D. Quataert, Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881–1908: Reactions to European Economic Penetration, New York 1983, S. 95-121.

44 Robert Escallier, Le cosmopolitisme méditerranéen: réflexions et interrogations, in: Cahiers de la Méditerranée, 67 (Dez. 2003), <http://cdlm.revues.org/document120.html>.

durch diesen Personalbedarf als auch aus Prestigegründen eine erhöhte Konzentration an herausragenden Schulen, gepaart mit der Erfahrung der eigenen Fremdheit in den vielseitigen Städten – alle diese Elemente trugen wesentlich zur Beförderung von Nationalismen bei.⁴⁵

Hafenstädte können also durchaus zu einem Verständnis von historisch gelebter Diversität im urbanen Raum beitragen. Hierzu muss jedoch die Vielfalt nicht nur Untersuchungsobjekt, sondern auch Teil der Perspektive sein: durch Berücksichtigung der verschiedenen Ebenen – Visualität, *agency*, *sociabilités*, und Werte – durch eine kritische Miteinbeziehung von Empire und durch die Vermeidung von grob vereinfachenden Dichotomien, die den Unterschichten, dem Hinterland oder nur dem Territorialstaat den Verfall der maritimen Kultur anlastet. Es gilt, Hafenstädte als inhärent paradoxe Gebilde zu begreifen, eine Annahme, die die Konturen eines real existierenden Kosmopolitismus auf schwierige, aber nachhaltige Weise sichtbar machen kann.

45 A. Maxwell, Budapest and Thessaloniki as Slavic Cities (1800–1914). Urban Infrastructures, National Organizations and Ethnic Territories, in: *Ethnologia Balkanica* 9 (2005), S. 43–64; M. Mazower, Salonica City of Ghosts (Anm. 6), S. 272–290; K. McPherson, Port Cities as Nodal Points of Change (Anm. 11), S. 87, 88.

„Einfallstore“. Hafenstädte, Migration und Kontrolle 1890 – 1930

Lars Amenda

SUMMARY

Lars Amenda: „Gateways“: Port Cities, Migration, and Control, 1890–1930

Port cities were gateways of globalization and nodes of mobility, particularly in the late 19th century. Several million migrants crossed ports like Hamburg on their way into the New World, contributing substantially to the rise of several shipping companies. Due to fears of migration and hygienic conceptions, port city councils enacted a strict regime of control, keeping certain ethnic groups like Eastern Jews and Chinese migrants under intense scrutiny. The article sketches and compares some cases of maritime migration control in Western Europe, North America, and Australia. Shipping and port cities, connecting the world, could be targeted as a threat of potential invasion in the western hemisphere.

Hafenstädte werden geläufig als Tore, als *gateways* charakterisiert.¹ Die Metapher verdichtet die hafenstädtische Funktion als lokaler Umschlagplatz in einem globalen Netzwerk und Knotenpunkt menschlicher Mobilität. Das Bild setzte sich nicht zufällig seit Ende des 19. Jahrhunderts, in einer Phase der beschleunigten Globalisierung, als Synonym für Hafenstädte durch. So hat der bekannte deutsche Geograph Friedrich Ratzel (1844–1904) in seiner breit rezipierten „Politischen Geographie“ und in „Das Meer als Quelle der Völkergröße“ die Tor-Metapher verwendet und Häfen allgemein eine besondere geographische Funktion zuerkannt, da sie „eine der individualisiertesten Erscheinungen“

1 Vgl. etwa D. Maass, Des Reiches Tore zur Welt. Die großen Handelshäfen, in: V. Plagemann (Hrsg.), Übersee. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich, München 1988, S. 99-106; W. Vahlefeld, Hongkong. Chinas Tor zur Welt, Hamburg 1995; F. Broeze (Hrsg.), Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Century, London/New York 1997.

und geradezu „organähnlich“ seien.² Seit dem frühen 20. Jahrhundert warben Verwaltungen großer Seehafenstädte gerne mit dem Schlagwort für ihren jeweiligen Standort: Liverpool hieß etwa „Gateway of Empire“, Rotterdam nannte sich „Poort van Europa“ und Hamburg inszenierte sich gar als „Tor zur Welt“.³ Dass die Globalisierung mehrere Richtungen hatte, verdeutlicht die zeitgenössische Rede (im Deutschen) von der Hafenstadt als *Ein-* und *Ausfall*stor. „Einfallstor“ hatte eine wirtschaftliche Dimension, stand aber auch für die Sorge vor dem Eindringen von Fremden in die westliche Welt. In diesem Artikel möchte ich – angesichts der geographischen „Weltoffenheit“ – staatliche Kontrolle von Mobilität und Migration am Beispiel einiger westeuropäischer und nordamerikanischer Hafenstädte untersuchen und vergleichen.⁴ Konzentrieren werde ich mich neben der Migrationskontrolle auf die Überwachung seemännischer Mobilität, die Aufmerksamkeit auf sich zog, weil sie nicht selten fließend in eine längerfristige Einwanderung übergang.⁵ Da öffentliche Debatten und Maßnahmen sich meist an spezifischen ethnisch definierten Migrantengruppen orientierten, wird im Folgenden vor allem auf Chinesen und osteuropäische Juden eingegangen werden;⁶ insbesondere chinesische Migranten standen nach dem Ausschluss chinesischer Arbeiter in den USA („Chinese Exclusion Act“, 1882) im behördlichen Fokus und symbolisierten globale Migration und Einwanderung.⁷ Chinesische Arbeitsmigranten waren – je nach Standpunkt – „billige“ Arbeitskraft („Kuli“) oder eine Bedrohung der nationalen Arbeit und riefen vielleicht gerade wegen der großen Bandbreite gesellschaftlicher Wahrnehmungen so massive Reaktionen hervor. Dass dies nicht auf die westliche Welt beschränkt war, zeigt der Aufsatz von Katja Schmidtpott über Chinesen in japanischen Hafenstädten in diesem Heft.

- 2 F. Ratzel, *Politische Geographie*, München/Leipzig 1897, Zitat S. 545; ders., *Das Meer als Quelle der Völkergröße*, München/Leipzig 1900, S. 2, 11, 32, 45; zu seiner Person siehe G. H. Müller, *Friedrich Ratzel (1844–1904). Naturwissenschaftler, Geograph, Gelehrter. Neue Studien zu Leben und Werk und sein Konzept der „Allgemeinen Biogeographie“*, Stuttgart 1996.
- 3 T. Lane, *Liverpool. Gateway of Empire*, London 1987; J. Schraver (Hrsg.), *Rotterdam. Poort van Europa. De geschiedenis [Geschichte] van haven en handel in Rotterdam*, Rotterdam/Antwerpen 1946; L. Amenda, „Welthafenstadt“ und „Tor zur Welt“. Selbstdarstellung und Wahrnehmung der Hafenstadt Hamburg im 20. Jahrhundert, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 29 (2007), ca. 20 S. (im Erscheinen).
- 4 Zum Kosmopolitismus in Hafenstädten siehe den Beitrag von Malte Fuhrmann in diesem Heft.
- 5 Siehe allgemein Klaus Friedland (Hrsg.), *Maritime Aspects of Migration*, Köln/Wien 1989.
- 6 Dieser Artikel beruht auf den Recherchen zu meinem derzeitigen Forschungsprojekt über Chinesenviertel in westeuropäischen Hafenstädten. Siehe dazu *Metropolen, Migrationen, Imaginationen. Chinesenviertel in Westeuropa 1900–1950*, in: *Zeithistorische Forschungen*, 4 (2007), ca. 20 S. (im Erscheinen); *Chinesenviertel in westeuropäischen Hafenstädten. Eine transnationale Migrations- und Wahrnehmungsgeschichte*, in: *Forschungsstelle für Zeitgeschichte (Hrsg.), Zeitgeschichte in Hamburg 2006, Hamburg 2007*, S. 98-101.
- 7 A. Gyory, *Closing the Gate. Race, Politics, and the Chinese Exclusion Act*, Chapel Hill/London 1998; E. Lee, *At America's Gates. Chinese Immigration During the Exclusion Era, 1882–1943*, Chapel Hill/London 2003; allgemein A.R. Zolberg, *Global Movements, Global Walls: Responses to Migration, 1885–1925*, in: G. Wang (Hrsg.), *Global History and Migrations*, Boulder 1997, S. 279-307; allgemein R. Daniels, *Guarding the Golden Door. American Immigration Policy and Immigrants Since 1882*, New York 2004.

Schifffahrt, Häfen, Migration

Zwar war das Schiff von jeher ein wichtiges Fortbewegungsmittel, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts beschleunigte und verbilligte das Dampfschiff allerdings weltweite Migrationsbewegungen erheblich. Eine transatlantische Passage dauerte jetzt deutlich weniger als zwei Wochen anstatt drei bis vier auf einem Segelschiff. Die Beförderung von Migranten avancierte zum beträchtlichen Wirtschaftsfaktor und trug maßgeblich zum Erfolg einiger großer Reedereien und zu einem ausgeprägten Konzentrationsprozess in der Schifffahrt bei.⁸ Die Hapag aus Hamburg und der Norddeutsche Lloyd aus Bremen profitierten etwa direkt von diesem Geschäftszweig und inszenierten sich als bedeutende *global players* – das Motto der Hapag unter ihrem erfolgreichen Generaldirektor Albert Ballin lautete „Mein Feld ist die Welt“. Beide Unternehmen animierten mittels eines ausgedehnten Agentennetzes in Osteuropa gezielt die Transmigration über die deutschen Häfen – mit häufig zweifelhaften Methoden und falschen Versprechen.⁹ Die Zahlen waren beträchtlich: Während zwischen 1871 und 1914 annähernd 2,7 Millionen Menschen über Bremen eine Schiffspassage in die Neue Welt nahmen, waren es in der hanseatischen Schwesterstadt mit über 2,3 Millionen nur etwas weniger. Seit 1891 übertrafen die Zahlen nichtdeutscher, insbesondere osteuropäischer Auswanderer in Hamburg diejenigen Bremens – dies sollte sich auch direkt auf die staatliche Migrationskontrolle auswirken. Mittlerweile ist bekannt, dass gerade die Dampfschifffahrt für eine beträchtliche Remigration sorgte, teilweise sogar ein Pendeln zwischen Europa und Amerika ermöglichte.¹⁰

Die Bedeutung von Hafenstädten für transnationale Migration beschränkt sich selbstverständlich nicht auf die europäische und amerikanische Geschichte. In China entwickelte sich Hongkong, seit 1842 britische Kronkolonie, zu einem bedeutenden Handels- und Auswanderungshafen im 19. Jahrhundert, den im Jahr 1898 über 130.000 britische und noch einmal halb so viele ausländische Schiffe anliefen.¹¹ Von 1868 bis 1939 reisten und wanderten über sechs Millionen Chinesen über Hongkong aus, vor allem nach Amerika und Australien – viele von ihnen kehrten zurück, weshalb in der Zahl zahlreiche Mehrfachzählungen berücksichtigt sein dürften.¹² Viele weitere Hafenstädte aus anderen Re-

8 Für die deutsche Schifffahrt in globaler Perspektive siehe H. Rübner, Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus, Bremen 2005.

9 B. Ottmüller-Wetzel, Auswanderung über Hamburg: Die H.A.P.A.G. und die Auswanderung nach Nordamerika 1870–1914, Diss. phil., Berlin/Hamburg 1986, bes. S. 27.

10 M. Wyman, Round-Trip to America. The Immigrants Return to Europe, 1880–1930, Ithaca/London 1993.

11 G. B. Endacott, A History of Hong Kong, Revised Edition, Hong Kong/London/New York 1973, 255.

12 R. Skeldon (Hrsg.), Emigration from Hong Kong. Tendencies and Impacts, Hongkong 1995; ders., Hong Kong in an International Migration System, in: ders. (Hrsg.), Reluctant Exiles? Migration from Hong Kong and the New Overseas Chinese, Armonk, N.Y./London 1994, S. 21–51. Die Geschichte Hongkongs veranschaulicht auch den engen Zusammenhang von kolonialer Herrschaft und maritimer Mobilität, aufgrund dessen es wiederholt zu erheblichen Spannungen kam. 1922 führten beispielsweise Zehntausende chinesischer Seeleute einen Streik durch, der die britische Kolonialverwaltung unvorbereitet traf und der für die weitere chinesische Geschichte und den Aufstieg der chinesischen Arbeiterbewegung kaum überschätzt werden kann. Vgl. Tsai J., Hong Kong

gionen der Welt ließen sich in diesem Zusammenhang anführen, für Südamerika siehe den Artikel von Astrid Windus über Buenos Aires in diesem Band.

Hafen und Kontrolle

Eine spezifische Migrationskontrolle entstand im Zuge der Bildung von Nationalstaaten und war dementsprechend an den jeweiligen nationalen Grenzen ausgerichtet.¹³ In diesem System fungierten Seehafenstädte aufgrund des internationalen Schiffsverkehrs ebenfalls als Grenzorte und mussten dementsprechend polizeilich überwacht werden. Zum globalen Symbol für Migration (und ihre Kontrolle) avancierte die US-amerikanische Durchgangsstation auf Ellis Island, direkt neben der Freiheitsstatue und unweit der Skyline Manhattans gelegen.¹⁴ Von 1892 bis 1954 durchliefen über zwölf Millionen Menschen, die direkt von ihrem Dampfschiff dorthin gebracht wurden, die medizinischen Untersuchungen, die über Einlass oder Zurückweisung entschieden. Analog dazu existierte eine Kontrollstation auf Angel Island vor San Francisco für Migranten aus dem pazifischen Raum, in der vor allem Chinesen einer gründlichen, häufig mehrwöchigen Kontrolle unterworfen wurden.¹⁵

So sehr die Migrationskontrolle auch national organisiert und motiviert war, durchliefen Migranten während ihrer Reise doch ein mehrstufiges System. Für die europäische Migration in die USA war es etwa verbreitet, bereits in Osteuropa das Ticket für die Schiffs-passage zu erwerben, per Bahn zu einem westeuropäischen Hafen zu fahren, wobei es seit den 1890er Jahren verschiedene Kontrollstationen, beispielsweise Ruhleben bei Berlin gab. In den Hafenstädten wie in Hamburg erfolgte dann die separate Unterbringung in „Auswandererbaracken“, die wie die Station in Ellis Island seit 1892 existierten, und die Transmigranten abseits der Stadt konzentrieren sollte, während sie zuvor meist in innenstädtischen Herbergen untergekommen waren.¹⁶ 1900/01 errichtete die Hapag dann in Absprache mit dem Hamburger Senat eine neue Unterkunft, welche den positiv klingenden Namen „Auswandererhallen“ erhielt und bei einer Größe von rund 25.000 m² rund 2.000 Personen gleichzeitig beherbergen konnte. Die Hapag verklärte in der Außen-darstellung die moderne Anlage, in der es neben Elektrizität, fließendem Wasser auch

in Chinese History. Community and Social Unrest in the British Colony 1842–1913, New York 1993; Siehe hierzu ausführlich Chan W. K., *The Making of Hong Kong Society. Three Studies of Class Formation in Early Hong Kong*, Oxford 1991.

- 13 Vgl. allgemein R. Cohen, *Migration and Its Enemies. Global Capital, Migrant Labour and the Nation-State*, Aldershot u. a. 2006; A. Fahrmeir/O. Faron/P. Weil (Hrsg.), *Migration Control in the North Atlantic World. The Evolution of State Practices in Europe and the United States from the French Revolution to the Inter-War Period*, New York/Oxford 2003.
- 14 T.M. Pitkin, *Keepers of the Gate. A History of Ellis Island*, New York 1975; einen Vergleich zu heute zieht N. Foner, *From Ellis Island to JFK. New York's Two Great Waves of Immigration*, New Haven/London 2000.
- 15 H. M. Lai u. a. (Hrsg.), *Island. Poetry and History of Chinese Immigration in Angel Island, 1910–1940*, Seattle 1980.
- 16 K. Wüstenbecker, *Hamburg and the Transit of East European Emigrants*, in: Fahrmeir/Faron/Weil, *Migration Control in the North Atlantic World* (Anm. 13), S. 223-236.

ein Gotteshaus mit einem jüdischen Betsaal und koscheres Essen für orthodoxe Juden gab.¹⁷ Trotz aller humanistisch getünchten Werbekampagnen war es aber offensichtlich, dass die Migranten während ihrer kurzen Durchreise möglichst vollständig von der städtischen Gesellschaft isoliert werden und die Kontrollen schnell durchlaufen sollten. Von Hamburg ging es dann mit einem Dampfschiff in die Neue Welt, wo die Migranten dann auf Ellis Island die Kontrollen durchliefen.

Die Überwachung maritimer Mobilität und Migration war vielgestaltig und wurde von verschiedenen lokalen und nationalen Behörden durchgeführt, in Hamburg existierte seit Mitte des 19. Jahrhunderts sogar ein eigenes Auswanderungsamt. Im Laufe des 19. Jahrhunderts gründeten sich in großen westlichen Hafenstädten spezielle Hafenzwischenpolizeien, die mit eigenen Polizeibooten Schmuggelgeschäfte aufdecken, aber gerade auch fremde Seeleute und Passagiere überwachen und generell illegale Einwanderung verhindern sollten.¹⁸ Die Rotterdamer Hafenzwischenpolizei (*rivierpolitie*) verfügte Ende der 1920er Jahre zu diesem Zweck beispielsweise über zwei Dampf-, drei Motor- und ein Ambulanzschiff.¹⁹ Die Hamburger Hafenzwischenpolizei bestand bereits kurz vor dem Ersten Weltkrieg aus elf Hafenzwischenpolizeiwachen mit insgesamt 265 Beamten, die allerdings für ein recht großes Hafengebiet und dessen zollfreien Bereich („Freihafen“) zuständig waren.²⁰ Die staatliche Kontrolle richtete sich keineswegs gegen eine einheitliche Gruppe von Ausländern, sondern unterschied klar nach ethnischer Gruppe, nach ‚Rasse‘: In einem Entwurf für eine neue Hafengesetzgebung in Hamburg hieß es 1930 dazu:

*In der Liste sind die zur Schiffsbesatzung gehörenden sowie die sonst an Bord befindlichen nichtdeutschen Personen ohne Paß und deutschen Sichtvermerk (Einschleicher, Deportierte, Überarbeiter, Mittellose) getrennt unter besonderer Hervorhebung der Farbigen aufzuführen.*²¹

Die behördliche Furcht vor einem Eindringen von Fremden entsprang dabei durchaus tatsächlichen Begebenheiten und basierte nicht zuletzt auf der Unübersichtlichkeit der Hafenviertel. Die besondere Aufmerksamkeit gegenüber „Farbigen“ beruhte dabei auf einem Aspekt der Globalisierung: Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts beschäftigten europäische Reedereien wie die Blue Funnel Line aus Liverpool oder der Norddeutsche Lloyd zunehmend „farbige Seeleute“ als Heizer auf ihren Dampfschiffen, um ihre Lohnkosten zu senken und außerhalb Europas Arbeitskräfte rekrutieren zu können.²²

17 Sthamer, Die Auswanderer-Hallen in Hamburg, Hamburg 1900.

18 Zu Philadelphia siehe H. O. Sprogle, *The Philadelphia Police. Past and Present*, Philadelphia 1887, S. 123; zur Hamburger Hafenzwischenpolizei siehe G. Roscher, *Großstadt-polizei. Ein praktisches Handbuch der deutschen Polizei*, Hamburg 1912, S. 395–403; für Rotterdam: H.A. van Ysselsteyn, *De Haven van Rotterdam*, Rotterdam 1908, S. 9.

19 J. J. Dietz, *Politie-arbeid in een grote stad [Rotterdam]*, Amsterdam 1931, S. 173.

20 Roscher, *Großstadt-polizei* (Anm. 18), S. 395–403.

21 StA Hamburg, 352-3, II F 8, Bl. 100–114, hier Bl. 102, Entwurf einer Hafenzwischenpolizeiordnung für den Hafen Hamburg, undatiert.

22 L. Tabili, *„We Ask for British Justice“. Workers and Racial Difference in Late Imperial Britain*, Ithaca/London 1994; H. J. Wubben, „Chineez en ander Aziatisch ongedierte“. Lotgevallen van Chinese immigranten in Nederland, 1911–1940 [Chinesen und anderes asiatisches Ungeziefer]. *Schicksal der chinesischen Einwanderer in den*

Zehntausende vor allem indische Seeleute aus Kalkutta fuhren bald in der britischen Handelsschiffahrt, aber auch Tausende auf deutschen Schiffen – um 1900 ungefähr 5000, davon rund 3000 Chinesen aus der Umgebung von Kanton (Guangzhou) in der südlichen Provinz Guangdong. Zwischen dem Pool von schätzungsweise 120.000 chinesischen Seeleuten in Hongkong zu Beginn des 20. Jahrhunderts und chinesischen Migranten in Australien, den USA und Europa etablierten sich enge Verbindungen, da alle aus derselben Region stammten und nicht selten familiäre Verbindungen hatten.

In den großen westeuropäischen Hafenstädten wie Antwerpen, Rotterdam, London, Hamburg entstanden Hafenregimes, mit dem dezidierten Ziel, die koloniale Ordnung aufrechtzuerhalten.²³ Es entstanden aber trotz der Überwachung auch maritim geprägte kleine Chinesenviertel und Siedlungen westafrikanischer Seeleute, etwa in Liverpool.²⁴ Chinesische Kommunisten politisierten im Auftrag der Komintern chinesische Seeleute in einem Netz aus Internationalen Seemannsclubs, von der Internationale der Seeleute und Hafenarbeiter (ISH) betrieben, wie beispielsweise Liao Chengzhi in Antwerpen, Rotterdam und Hamburg zwischen 1928 und 1932.²⁵

Zwischen Seeleuten und Migranten gab es generell noch weitere Beziehungspunkte, nicht nur weil die Erstere gelegentlich zu Letzteren wurden.²⁶ Europäische und „farbige“ Seeleute heizten nicht nur die Globalisierung an, sie befeuerten ebenfalls die Kessel der Auswanderungsschiffe. Dampfschiffe waren aber auch Orte, in denen Schmuggelware und Menschen problemlos versteckt werden konnten – Drogen meist zwischen den gebunkerten Kohlen, Menschen in schwer zugänglichen Ecken usw. Weil die Heuer in der Regel niedrig war, sahen es viele Seeleute nur als gerechtfertigt an, für kleine Nebenverdienste zu sorgen. Eine Möglichkeit war die Unterbringung und Versorgung illegaler Migranten, die im Fall von Chinesen bevorzugt in die USA und nach Australien gelangen wollten. Über den maritimen Aspekt „illegaler“ Migration ist bislang wenig bekannt, schließlich gibt es aufgrund des klandestinen Charakters darüber keine verlässlichen Angaben; aufgrund einer Vielzahl von Einzelfällen wissen wir aber, dass undokumentierte Einwanderung recht verbreitet war.²⁷

Wie in den USA wurde auch in Australien die chinesische Einwanderung Ende des 19. Jahrhunderts das Thema scharfer Polemiken, weshalb 1901 der „Immigration Restriction

Niederlanden], Zutphen 1986; S. Küttner, *Farbige Seeleute im Kaiserreich. Asiaten und Afrikaner im Dienst der deutschen Handelsmarine*, Erfurt 2000.

23 Für Kalkutta siehe dazu den Beitrag von Harald Fischer-Tiné in dieser Ausgabe.

24 D. Frost, *Racism, Work and Unemployment: West African Seamen in Liverpool 1880s–1960s*, in: dies. (Hrsg.), *Ethnic Labour and British Imperial Trade: A History of Ethnic Seafarers in the UK*, London 1995, S. 22–33.

25 Siehe dazu K. W. Radtke, *China's Relations With Japan, 1945–1983: The Role of Liao Chengzhi*, Manchester/New York 1990, S. 40–42.

26 Aus europäischer Perspektive siehe dazu L.R. Fischer, *The Sea As Highway: Maritime Service As a Means of International Migration, 1863–1913*, in: K. Friedland (Hrsg.), *Maritime Aspects of Migration*, Köln/Wien 1989, S. 293–307.

27 Vgl. Wubben, „Chineez en ander Aziatisch ongedierte“ (Anm. 22), S. 119–122; A. T. Yarwood, *Asian Migration to Australia. The Background to Exclusion 1896–1923*, Reprint, Westport 1984, S. 52–62; siehe dazu auch die umfangreiche Akte in Gemeentearchief (GA) Rotterdam, 454.06, SB296; für London finden sich zahlreiche Dokumente in National Archives, Kew, HO 45, 11843, Vol. 1.

Act“ diese verhindern sollte.²⁸ Seit März 1904 durchsuchten australische Polizisten aus China einlaufende Dampfschiffe überaus gründlich auf chinesische Migranten. Hohe Strafen von 100 Pfund für jeden illegal eingewanderten Chinesen übten einen erheblichen Druck auf Reedereien aus, weshalb einige von ihnen gänzlich auf chinesische Besatzungen bei Australienfahrten verzichteten. Um die strengen Kontrollen in Australien zu umgehen, schickten Mittelsmänner chinesische Migranten in Hongkong oder Singapur an Bord von Schiffen mit chinesischer Besatzung nach Westeuropa (vor allem Rotterdam), wo sie dann auf ein nach Australien fahrendes Dampfschiff umgesetzt wurden, das im fünften Kontinent weniger verdächtig erschien.²⁹ Die Bedingungen dieses „Geschäfts“ waren angesichts der wochenlangen Fahrt katastrophal, und immer wieder wurden Gruppen völlig entkräfteter chinesischer Migranten entdeckt – wie beispielsweise die 50 Personen auf dem niederländischen Schiff „Almkerk“ am 20. Oktober 1927 im Hafen von Freemantle.

Im Fall der USA blieb chinesischen Arbeitsmigranten wegen der amerikanischen Abschottungspolitik nur der illegale Eintritt. Chinesische Migranten nahmen deshalb meist „paper identities“ an, mit denen sie die Identität von bereits im Land befindlichen Verwandten annahmen (die sich dies gerne vergüten ließen) und angesichts der umfangreichen Befragung durch Beamte des „Immigration Service“ zahlreiche Details ihrer angeblichen Familie auswendig lernen mussten. Obwohl die absoluten Zahlen von chinesischen Deserteuren und „blinden Passagieren“ (*stowaways*) vergleichsweise gering blieben, entwickelte sich ihretwegen eine eigene maritime Migrationskontrolle. In den großen Häfen wie New York City, Philadelphia und Baltimore gab es spezielle Migrationskontrolleure („regular Chinese watchmen“) für die Überwachung chinesischer Seeleute.³⁰ Informationen über das Ein- und Auslaufen von Schiffen mit chinesischen Mannschaften wurden im Vorfeld ausgetauscht, wofür behördliche Formulare existierten, auf denen, falls auf dem jeweiligen Schiff vorhanden, unter eigenen Rubriken „Stowaways“ und „Chinamen“ einzutragen waren. Kurzum: Chinesische Seeleute galten als potentielle Migranten, US-amerikanischen Hafenstädte angesichts des Ausschlusses chinesischer Arbeitsmigranten als potentielle Schlupflöcher. Immer wieder erschienen Presseberichte über die maritime Seite der illegalen chinesischen Einwanderung, nach denen es der Plan vieler Chinesen sei, auf einem Dampfschiff anzuheuern, nur um heimlich ins Land kommen zu können.³¹ In der Tat war dies kein völlig marginales Phänomen, für das im Deutschen der Fachbegriff „Überarbeiter“ existierte und Menschen bezeichnete, die – sich möglicherweise zwar auch überarbeiteten, aber vor allem – von

28 A.T. Yarwood, *Asian Migration to Australia. The Background to Exclusion 1896–1923*, Reprint, Westport 1984; C.A. Price, *The Great White Walls Are Built. Restrictive Immigration to North America and Austrasia 1836–1988*, Canberra 1974.

29 Wubben, „Chineezzen en ander Aziatisch ongedierte“ (Anm. 22), 119.

30 D. Jin, *The Soujourners' Story: Philadelphia's Chinese Immigrants, 1900–1925*, Philadelphia 1997, S. 109.

31 Siehe etwa *Chinamen Escaped; Skipper in Trouble. Almond Eyed Sailors Sneaked Ashore While Ships Docked in Brooklyn*, in: *Brooklyn Eagle*, 17.7.1905 (National Archives, Washington DC, RG 85, Scrapbooks, 1902-05, Vol. 5).

einem Punkt A nach B kommen wollten, ohne etwas für das Ticket bezahlen zu wollen.³² Jedenfalls kam es regelmäßig vor, dass chinesische Seeleute in US-amerikanischen Häfen an der Ostküste desertierten und anschließend in einer der verschiedenen Chinatowns untertauchten.³³ Nachdem beispielsweise das Dampfschiff „Andrea Rickmers“ der Rickmers-Reederei aus Bremerhaven am 7. August 1908 im Hafen von Philadelphia mit 28 chinesischen Besatzungsmitgliedern eingelaufen war, entwich der chinesische Koch Wong Ming anschließend bei einem Landgang, was zu äußerst umfangreichen Ermittlungen der amerikanischen „Chinese Inspectors“ gegenüber dem Kapitän Carl Bär führte, um nur einen Einzelfall zu erwähnen.³⁴

Hafen und Hygiene

Nicht nur die Anwesenheit von Fremden bestimmte die staatliche Kontrolle in Hafenstädten. Die Hafenviertel waren auch Orte der Exzesse, Prostitution und Kriminalität und fungierten deshalb seit dem frühen 20. Jahrhundert als beliebter Schauplatz massenkultureller Inszenierungen.³⁵ Hier erschien die Hafenstadt meist als exotischer Fremdkörper, als Insel im Meer gesellschaftlicher Normen. Hafenstädtische Klischees färbten auch auf die polizeiliche Überwachung ab, die kaum ohne damalige hygienische Vorstellungen verstanden werden kann. Sie waren zentral für das Gefühl der Verwundbarkeit und ebenso wichtig für die Gleichsetzung von Migration mit Gefahr. Viele assoziierten migrantische Mobilität mit der Wanderung von Erregern und verknüpften beides kausal miteinander, was Alan M. Kraut für die USA eindrucksvoll herausgearbeitet hat.³⁶ In Europa und Amerika galten gerade osteuropäische Juden und Chinesen – beide ethnisch ortbar und Verkörperung globaler Migration – als schmutzig und deshalb als sanitäre Gefahr.³⁷

Eine spezifische maritime Hygienepolitik entstand zuerst in England, wo sich bereits 1821 die Seamen's Hospital Society gründete, 1890 mit dem Albert Dock Seamen's Hos-

32 In Deutschland beschäftigten sich Anfang der 1930er Jahre die Reichsbehörden aufgrund der maritimen Einwanderung chinesischer Kleinhändler intensiv mit diesem Phänomen, vgl. StA Hamburg, 331-1 I, 846, Bd. 1, Bl. 36, Schreiben des Auswärtigen Amtes (Michelsen) an das Reichsministerium des Innern und an alle Regierungen der Grenzländer (Abschrift), 7.5.1929; StA Hamburg, 132-1 II, 1275, Vertrauliches Schreiben des Auswärtigen Amtes an Hapag, Rickmers-Linie und Norddeutschen Lloyd (Abschrift), 20.11.1931.

33 Siehe dazu die vielen überlieferten Fälle in: National Archives, Mid Atlantic Region, Philadelphia, RG 85, Case Files of Chinese Immigrants, 1900–1923.

34 National Archives, Mid Atlantic Region, Philadelphia, RG 85, Case Files of Chinese Immigrants, 1900–1923, 865-C. Für einen Fall in Philadelphia siehe Chinese Desert Ships. Fine of \$500 Imposed on Captain of Steamer Dalblair, in: Philadelphia Record, 15.11.1916.

35 CineGraph – Hamburgisches Centrum für Filmforschung (Hrsg.), Leinen los! Maritimes Kino in Deutschland und in Europa 1912–1957. Vom „Stapellauf des Imperator“ bis zum Untergang der „Pamir“, Hamburg 2006; Timo Heimerding, Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844–2003), Köln/Weimar/Wien 2005.

36 A. M. Kraut, *Silent Travelers: Germs, Genes, and the „Immigrant Menace“*, New York 1994.

37 Ebenda; S. L. Gilman, *Rasse, Sexualität und Seuche. Stereotype aus der Innenwelt der westlichen Kultur*, Reinbek 1992.

pital ein eigenes Hafenkrankehaus eröffnet wurde und mit der London School of Tropical Medicine seit 1899 diese Bestrebungen weiter institutionalisiert wurden.³⁸ Zwar strebte die Gesundheitspolitik (neben kolonialer Anwendbarkeit) auch nach sozialen Verbesserungen – sie stigmatisierte Migranten gleichzeitig aber und insinuierte deren Bedrohlichkeit. Epidemien wie die Cholera, deren Erreger über das Trinkwasser verbreitet werden, brachen im 19. Jahrhundert wiederholt auch in europäischen Hafenstädten aus und bestärkten das Gefühl von Verwundbarkeit. Ein recht bekanntes Beispiel dafür ist die Choleraepidemie in Hamburg Mitte 1892, der annähernd 9.000 Menschen zum Opfer fielen und die Auswanderung und Schifffahrt schlagartig zum Erliegen brachte.³⁹ Wie Richard Evans eindrucksvoll aufgezeigt hat, war die hamburgische Feierabendbürokratie der städtischen Katastrophe in keiner Weise gewachsen; während in Wirklichkeit fehlende Filteranlagen verantwortlich waren und vermutlich ein Seemann aus Le Havre den Virus einschleppte, suchte der Senat nach Schuldigen und fand diese in (jüdischen) Transmigranten aus Osteuropa und bestärkte damit die anwachsende antisemitische Bewegung in der Stadt. Die Cholera führte zu einem ausgeprägten hygienischen Diskurs und einem professionalisierten Medizinwesen und verschärfte die polizeiliche Überwachung von Seeleuten, Passagieren und Migranten. 1893 entstand die neue Institution des Hafenarztes, 1900 das Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten und 1900/01 das Hafenkrankehaus, welches bezeichnenderweise direkt der Polizeibehörde unterstellt war.⁴⁰ Bernhard Nocht (1857–1945), erster Hafenarzt und späterer Direktor des Tropeninstituts, erinnerte regelmäßig an die besondere Gefährdung und Aufgabe Hamburgs und brachte diese in einem kurzen Beitrag folgendermaßen auf den Punkt: „Es gilt, die Stadt und das ganze deutsche Vaterland vor dem Einbruch fremder Volksseuchen auf dem Seewege zu schützen.“⁴¹

In westlichen Hafenstädten existierten jedoch auch auffallende Unterschiede. In Rotterdam blieben die Behörden bis in die 1920er Jahre hinein gegenüber einer hygienischen Gefährdung der Hafenstadt indifferent. Dabei hätten sie eigentlich Grund gehabt, gegen die unhaltbaren Zustände im international anmutenden Hafenviertel Katendrecht vorzugehen, da hier im Chinesenviertel (*Chineezenwijk*) die Unterkünfte (*boarding houses*) aufgrund hoher Arbeitslosigkeit gerade Ende des Jahrzehnts äußerst beengt waren.⁴² Die besondere geographische Lage Katendrechts, das isoliert und von der Innenstadt weit abgelegen nahe der Hafenbecken lag, hat den Stadtsoziologen Han Meyer dazu verleitet, eine gezielte behördliche Konzentration von unliebsamen Migranten und Randgruppen

38 L. Wilkinson/A. Hardy, *Prevention and Cure. The London School of Hygiene & Tropical Medicine. A 20th Century Quest for Global Public Health*, London u. a. 2001.

39 R. J. Evans, *Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830–1910*, Reinbek 1990; T. Deneke, *Die Hamburger Choleraepidemie 1892*, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 40 (1949), S. 124–158.

40 *Die Polizeibehörde Hamburg, Das Hafenkrankehaus in Hamburg*, Hamburg 1904, S. 3.

41 B. Nocht, *Hamburg und die Hygiene*, in: *Journalisten- und Schriftstellerverein für Hamburg, Altona und Umgebung* (Hrsg.), *Unser Hamburg*, o. O. (Hamburg) 1911, S. 52–53, hier S. 52.

42 T. K. van Lohuizen, *De Chineezen op Katendrecht en de Rotterdamsche logementenverordening* [Unterkunftsverordnung], in: *Tijdschrift voor Stedebouw en Volkshuisvesting*, 9 (1928), S. 131–139.

zu erkennen, eine These, die jedoch nicht haltbar ist, da sich dort Seeleute und Migranten vielmehr freiwillig im Hafenviertel niederließen.⁴³

Auch in der Kontrollstation Ellis Island war hygienische Kontrolle zentral. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts untersuchten 25 medizinisch ausgebildete Beamte die ankommenden Migranten und achteten auf den allgemeinen Gesundheitszustand, ansteckende Krankheiten und psychische Erkrankungen. Vielen Migranten war sicherlich gar nicht bewusst, wie wichtig der Eindruck von ihrer Konstitution für den Einlass in die USA war. So sehr sich die US-amerikanische Gesellschaft und ihr positiver Bezug zur Einwanderung auch von Westeuropa unterschieden, existierten auch hier Ängste vor einer Unterwanderung durch Migranten, die nach Nationalität und ethnischer Gruppe erheblich unterschiedlich eingestuft wurde.⁴⁴

Fazit

Hafenstädte waren grundsätzlich offen und gerade diese Offenheit hat eine staatliche Kontrolle in Westeuropa, Australien und den USA hervorgerufen. Für die US-amerikanische und australische Gesellschaft war Einwanderung der Normalfall, gleichwohl schlossen beide Staaten ganze ethnische Gruppen wie chinesische Arbeitsmigranten aus, wählten wie im Fall von Ellis Island anscheinend taugliche Migranten aus und wiesen kranke ab. In Europa sah dies grundlegend anders aus: Hier existierte in den großen Hafenstädten wie Hamburg und Rotterdam die Sorge vor eindringenden Fremden, die zu dauerhaften Einwanderern werden könnten. Die erhebliche maritime Mobilität des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts sowie die Unübersichtlichkeit der Hafenviertel bestärkte dieses Wahrnehmungsmuster. Es gab jedoch Konjunkturen und Brüche, die hier nicht ausreichend berücksichtigt werden konnten (wie etwa den Ersten Weltkrieg und die britische Nordseeblockade). Es ist auch zwingend notwendig, nach ethnischen Gruppen zu unterscheiden, denn in der Abwehr chinesischer Migranten gibt es durchaus Ähnlichkeiten zwischen den USA, Australien und Europa. Die Welt war jedenfalls verstärkt in Bewegung geraten, gerade auch die maritime Welt und vor allem auch Innovationen wie dem Dampfschiff. Die „Tore“ der Hafenstädte verbanden mittels unzähliger „Fäden“ – wie zeitgenössisch immer wieder gesagt wurde – den gesamten Globus. Hafenstädte waren koloniale Brückenköpfe für die Erschließung der Welt, aber auch „Einfallstore“ für die Rückwirkungen der Globalisierung. Deshalb sammelte sich hier „exotisches Menschenmaterial“, wie der österreichische Volkskundler Leo Schidrowitz schrieb, deshalb gab es hier beständig das „Neue, Farbige, Wechselnde, Fremde“, was wiederum eine ausgeprägte städtische und staatliche Kontrolle provozierte.⁴⁵

43 H. Meyer, *Operatie Katendrecht, 'Demokratisering' van het sociaal beheer van de grote stad, Nijmegen 1983*, bes. S. 37.

44 Vgl. beispielweise *Perils of Immigration. Some Reflections on a Source of Disease and Crime*, in: *New Yorker*, 8.2.1909.

45 L. Schidrowitz (Hrsg.), *Sittengeschichte des Hafens und der Reise. Eine Beleuchtung des erotischen Lebens in der Hafenstadt, im Hotel, im Reisevehikel. Die Sexualität des Kulturmenschen während des Reisens und im fremden Milieu*, Wien/Leipzig 1927, S. 8.

Europäische Seeleute als koloniales Ordnungs- und Identitätsproblem im Kalkutta der 1860er Jahre¹

Harald Fischer-Tiné

Summary

Harald Fischer-Tiné: European Seamen as a Problem of Colonial Identity and Order in Calcutta of the 1860s

The relationship between the wealthier part of British India's white society and the infamous seaman 'Jack Tar' was ambiguous. In the eyes of the colonial administration the seamen's alleged lack of discipline and 'reckless and irrational ways' brought them close to the 'uncivilised natives'. This was a fact regarded as highly disturbing in a colonial setting based on the ideology of racial difference and — at least partly — informed by notions of a civilising mission supposedly entrusted to the British by providence. The problems arising from their presence in Indian seaport towns could not be easily solved by the 'politics of making invisible', as their labour was vital to the empire. Their position was therefore a highly ambivalent one, vacillating between inclusion and exclusion into the fold of 'respectable' white colonial society. In certain contexts and situations they were certainly seen as being part of the imperial establishment — though on the lowest ranks of the order of precedence — whereas in other constellations they were perceived as outright threat to this very establishment and hence subjected to processes of discursive 'othering' and practical disciplining.

1. Einleitung

Seeleute spielten eine ambivalente Rolle in Großbritanniens Kolonialreich. Sie waren die Garanten der Vormachtstellung zur See und trugen daher maßgeblich zum Aufbau des britischen Weltreiches bei. Ihren Ruf als ‚mainstays of the empire‘ behielten sie jedoch meist nur solange sie sich an Bord ihrer Schiffe befanden. An Land dagegen, in den ‚Kon-

1 Dieser Aufsatz basiert zu wesentlichen Teilen auf dem dritten Kapitel meiner Habilitationsschrift, *Low and Licentious Europeans: White Subalterns in 19th Century Colonial India*, Heidelberg 2006, S. 83-121.

taktzonen² der kolonialen Hafenstädte, wurde ihre Präsenz oft von der örtlichen Kolonialbürokratie als störend empfunden. Dies war insbesondere dann der Fall, wenn ihr Verhalten die legitimatorische Gleichsetzung von ‚britisch‘³ oder ‚weiß‘ mit ‚zivilisiert‘, die man der kolonisierten Bevölkerung zu vermitteln suchte, in Frage zu stellen drohte. Die stereotype Figur des britischen Matrosen ‚Jack Tar‘ – oder schlicht: ‚Jack‘ – wurde in den Augen der fast ausnahmslos den Mittel- und Oberschichten entstammenden imperialen Eliten mit negativen Charaktereigenschaften verbunden, die man pauschalisierend den Mitgliedern der ‚working classes‘ unterstellte. Genau wie die Fabrikarbeiter oder ‚Tommies‘, die ‚rank and file‘ Soldaten, galten ‚Jacks‘ nicht nur als ungehobelt, aufsässig und rauflustig, man unterstellte ihnen auch eine Affinität zu Prostitution und exzessivem Alkoholkonsum. Noch prekärer war ihre vermeintliche Arroganz und Brutalität im Umgang mit ‚Eingeborenen‘. Die Häufigkeit von Schlägereien und Übergriffen gegen die indigene Bevölkerung durch weiße Matrosen auf Landgang wurde auf deren Impulsivität und fehlende Affektkontrolle zurückgeführt und als potenzielle Bedrohung für die koloniale Ordnung angesehen.

Anders als bei anderen störenden weißen „Randexistenzen“ – europäischen Landstreichern, Kriminellen oder Prostituierten beispielsweise⁴ – konnte man das Problem im Falle von ‚Jack‘ nicht einfach durch Abschiebung oder Verwahrung in Arbeitshäusern lösen, da die Arbeitskraft der Matrosen zur Erschließung, Verteidigung und ökonomischen Ausbeutung der Kolonien benötigt wurde. Daraus ergab sich die paradoxe Situation, dass europäische Seeleute in gewissen Kontexten als integraler Bestandteil des kolonialen Establishments und in anderen als Bedrohung eben dieses Establishments angesehen wurden. Das Dilemma, das sich aus ihrer zwiespältigen Rolle ergab, möchte ich im Folgenden am Beispiel einer Debatte um das physische und moralische Wohl weißer Matrosen analysieren, die sich Mitte der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts in Kalkutta entspann, der nach London zweitgrößten Metropole des britischen Empire.

2. Hafen, Handel, Hurrikane: Kalkutta um die Mitte des 19. Jahrhunderts

Im Zuge des florierenden Exporthandels, den die Verwaltung und Ausbeutung Indiens durch die britische East India Company seit den sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts

2 Zum Konzept der „colonial zone of contact“ vgl. M. L. Pratt, *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*, New York 1992, S. 6.

3 Wenn auch im Folgenden zumeist von ‚britischen‘ Seeleuten die Rede ist, so muss auf zwei Sachverhalte hingewiesen werden. Erstens gab es eine Reihe anderer Nationen die eine wichtige Rolle im Schiffsverkehr nach Kalkutta spielten (allen voran die USA und Frankreich), und zweitens fuhren auf britischen Schiffen auch viele Matrosen anderer Nationalitäten (Amerikaner, Skandinavier, Deutsche, Osteuropäer etc.). Im zeitgenössischen Sprachgebrauch wurden alle diese Gruppen unter den Sammelkategorien ‚European seamen‘ oder ‚British seamen‘ subsumiert.

4 Zu diesen Gruppen siehe H. Fischer-Tiné, ‚Englands interne Zivilisationsmission: Arbeitshäuser für Europäer im kolonialen Indien (ca. 1860–1914)‘, in: B. Barth/J. Osterhammel (Hrsg.), *Zivilisierungsmissionen*, Konstanz 2005, S. 169–199; ders., ‚The Greatest Blot on British Rule in the East“ — ‚Weißer Sklavenhandel‘ und die britische Kolonialherrschaft in Indien (ca. 1870–1920)‘, in: *Comparativ. Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung*, 13 (6), 2003, S. 114–37.

nach sich zog, hatte sich Kalkutta bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem der bedeutendsten Häfen der Welt entwickelt. In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts beispielsweise legten jährlich nicht weniger als 1.200 europäische und amerikanische Schiffe mit geschätzten 27.500 Seeleuten an.⁵

Die durchschnittliche Zahl von weißen Seeleuten auf den Schiffen im Hafen (bzw. auf Landgang) lag bei etwa 3.000. Hinzu kam eine Reserve von 400-500 Männern, die keiner Schiffsbesatzung angehörten und entweder im Gefängnis einsaßen, in einem der Kalkuttaner Hospitäler lagen oder im Seemannsheim bzw. einem der zahllosen privaten boarding houses oft monatelang darauf warteten, angeheuert zu werden.⁵ Im Verhältnis zu Kalkuttas indischer Bevölkerung, die über 350.000 Einwohner zählte, blieben europäische Matrosen also immer noch eine *quantité négligeable*, aber sie stellten einen beachtlichen Anteil der ca. 10.000 bis 12.000 Europäer in der Stadt.⁶

Das Seemannsheim und die meisten boarding houses befanden sich in einer Zwischenzone, die weder dem von Einheimischen dominierten dicht besiedelten Nordteil Kalkuttas zuzuordnen war, noch der so genannten „white town“ im Süden der Stadt, die in der Mehrzahl von wohlhabenden Europäern bewohnt wurde.⁷ Diese Gegend um den berüchtigten ‚Lal Bazar‘ diente auch als Ausgehmeile für Matrosen auf Landgang, da sie neben billigen Pensionen ebenfalls zahllose Kneipen, Schnapsbuden, Garküchen und Bordelle beherbergte. Über Jahrzehnte hatten die respektablen europäischen Bürger der Stadt die Existenz dieses Viertels und seiner illustren Bewohner – auch die Angehörigen der verschiedenen ethnischen und religiösen Minderheiten Kalkuttas (Armenier, Chinesen, Juden) waren dort anzutreffen – geflissentlich ignoriert. Mitte der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts rückten die Lebensverhältnisse der weißen Unterschichten in diesem hybriden Zwischen-Raum jedoch plötzlich in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Im Oktober 1864 wurde die Bucht von Bengalen von einem Sturm heimgesucht, der insbesondere im Hafenviertel Kalkuttas verheerende Verwüstungen anrichtete.⁸ 36 Schiffe wurden völlig zerstört und über 90 schwer beschädigt.⁹ Für mehrere Wochen kamen Handel und Schiffsverkehr in der bengalischen Metropole fast völlig zum Erliegen. Infolge der wirtschaftlichen Flaute, die durch die Naturkatastrophe ausgelöst worden war, wurde die Stadt am Hughli in den folgenden Monaten von mehr als Tausend der so genannten *distressed seamen* überschwemmt. Beileibe nicht alle Arbeit su-

5 Anonymous [i. e. J. Cave-Browne], *Sailor Life in Calcutta*, in: *The Calcutta Review*, 40 (1865), S. 452-66, hier S. 455, und *The Friend of India*, 7-4-1865, S. 392.

6 Anonymous, *Sailor Life in Calcutta*, S. 461-463.

7 Zur Zusammensetzung der ‚weißen‘ Bevölkerung Kalkuttas siehe auch P. Marshall, *The White Town of Calcutta under the Rule of the East India Company*, in: *Modern Asian Studies*, 34 (2), 2000, S. 307-331, insbesondere S. 309.

8 Siehe dazu auch H. Fischer-Tiné, *Stadt der Paläste? – Europäische Lebenswelten im kolonialen Kalkutta*, in: R. Ahuja/C. Brosius (Hrsg.), *Megastädte in Indien: Mumbai, Delhi, Calcutta*. Heidelberg 2006, S. 241-256, insbesondere S. 246-248.

9 N. N. (Hrsg.), *A Brief History of the Cyclone at Calcutta and Vicinity, 5th October 1864, Calcutta 1865*; J. E. Gastrell/H. F. Blanford, *Report on the Calcutta Cyclone on the 5th of October 1864, Calcutta 1866 and Oriental and India Office Collection, London, India Office Records, [OIOC, IOR]: P/173/; GoBeng, Marine Dept. Progs., 1864, A-13-43, November 1864.*

chenden Matrosen konnten von den wenigen karitativen Institutionen versorgt werden. Hunderte waren obdachlos und zogen bettelnd durch die Stadt.¹⁰ Andere versuchten, sich durch Diebstahl oder verschiedene Formen der Kleinkriminalität über Wasser zu halten. Schlägereien und Übergriffe gegen die indische Bevölkerung waren an der Tagesordnung, aber auch die besser situierte weiße Bevölkerung der Stadt fühlte sich bedroht. Angesichts der hohen Zahl obdachloser Seeleute sah der Polizeipräsident Kalkuttas die Aufrechterhaltung von Recht und Ordnung als gefährdet an.¹¹ Erst im Sommer 1865 begann sich die Lage allmählich wieder zu entspannen. Aufgeschreckt von dieser unerwarteten Krisensituation befahl der Gouverneur der Provinz Bengalen die Bildung einer Enquête-Kommission, von der man sich Aufschluss über die Lebensumstände und wirtschaftliche Situation europäischer Seeleute versprach.¹² Gleichzeitig erschien auch eine Reihe von Artikeln in der lokalen Presse zum gleichen Thema. Für kurze Zeit stand ‚Jack Tar‘ im Mittelpunkt des Interesses von Kolonialbeamten, Medizinerinnen, Missionaren und besorgten Kalkuttaner Bürgern der europäischen Oberschicht. Mit nachgerade wissenschaftlicher Akribie versuchte man, seine fremde Lebenswelt zu durchdringen. Ein Kolonialbeamter gab für das plötzlich erwachte Interesse an den Lebensverhältnissen der Matrosen eine ebenso lapidare wie einleuchtende Erklärung: „to judge Jack aright and to deal with him aright, we must have some data to go upon, – we must know something about him“.¹³ Einige der Erkenntnisse, die sich aus der anschließenden quasi-ethnographischen Beschäftigung mit den Randexistenzen der weißen Bevölkerung in Kalkuttas Hafenviertel entwickelten, möchte ich in den nächsten Abschnitten analysieren.

3. Die Entdeckung eines pathogenen Raumes

Bereits einige Jahre vor der Sturmkatastrophe von 1864 hatten offizielle Erhebungen die extrem hohe Mortalitätsrate unter den in Kalkutta lebenden europäischen Seeleuten zu Tage gefördert: nicht weniger als 76 Prozent der Choleraopfer unter der weißen Bevölkerung der Stadt gehörten diesem Berufsstand an.¹⁴ Der sprunghafte Anstieg der Zahl unbeschäftigter Matrosen trug erheblich dazu bei, die von Matrosen bewohnten Viertel als „pathogene Räume“¹⁵ zu entdecken, eine Charakterisierung, die bisher der ‚Black Town‘ vorbehalten war. Bislang hatte man allein den fast ausschließlich indischen Bewohnern der nördlichen Stadteile unterstellt, sie hegten „eine offensichtliche Vorliebe

10 M. Massey, *Recollections of Calcutta for over half a Century*, Calcutta 1918, S. 33.

11 Vgl. OIOC, IOR: P/437/29; Gol, Home Dept. Progs., Marine, 1866, A–No. 29, Letter No. 135 A. Caw, Shipping Master to Board of Trade, Marine Dept., London, 30-6-1865.

12 Vgl. West Bengal State Archives, Kolkata [WBSA], Genl. Dept. (Marine) Progs., July 1865, No. 26, Letter No. 1094, V. H. Schalch, CoP, Calcutta to GoBeng, 30-6-1865.

13 G. B. Malleson, *The State of Sailors in Calcutta* [in OIOC, IOR: P/437/29; Gol, Home Dept. Progs., Marine, 1866, No. 18.]

14 Anonymous, *Sailor Life in Calcutta* (Anm. 5), S. 453.

15 H. M. Macpherson, *On the Mortality of Calcutta during the twenty years ending 1860*, Calcutta o. J. [1861?].

für Schmutz und Unrat“¹⁶ und seien deshalb in besonderem Maße von Krankheit und Seuchen betroffen. In einer Rhetorik, die an das so genannte „slum travel writing“ im viktorianischen England erinnert,¹⁷ wurden nun auch Kalkuttas Bow Bazar und Lal Bazar Viertel in der anglo-indischen Presse als „the most hateful haunts in the world for Jack Tar“¹⁸ beschrieben.

In einer einflussreichen Studie errechnete Norman Chevers, Professor für Medizin am Medical College in Kalkutta, 1864 eine jährliche Mortalitätsrate von 9,6 Prozent unter denjenigen weißen Matrosen, die sich länger als ein paar Wochen in der Stadt aufhielten. Cholera, so dokumentierte sein Bericht, war die Haupttodesursache. Diese Diagnose wiederum rückte die hygienischen Verhältnisse in den betroffenen Stadtvierteln in den Blick der Kolonialverwaltung. Chevers gab einen drastischen Einblick in die Erfahrungen aus seiner eigenen Praxis:

*The manner in which European sailors are lodged and 'done for' in most of the boarding-houses in Flag Street and the adjoining lanes is most disgraceful, and [...] hence arises much of the worst diseases occurring among seamen on shore. The whole neighbourhood is extremely ill-drained. The cause alone would be sufficient to render these lodging houses pestilential. About one and a half years ago, there was one of the most frequented of these houses where you would see a row of sailors seated early every morning before the door, enjoying the air immediately over one of the worst open sewers in the town. That house sent five cases of malignant cholera into Medical College Hospital in one week.*¹⁹

In Analogie zur Stigmatisierung der indischen Bevölkerung wurde nun auch der weißen ‚sailor class‘ pauschalisierend fragwürdige Ernährungsgewohnheiten²⁰ sowie ein problematisches Verhältnis zu Körperpflege und Hygiene zugeschrieben.²¹ Da der Anspruch, Krankheiten auszurotten und die Errungenschaften westlicher Medizin und Abwasserentsorgung in die kolonisierten Gebiete zu bringen, ein integraler Bestandteil imperi-

16 Vgl. auch S. Chattopadhyay, *Representing Calcutta. Modernity, Nationalism and the Colonial Uncanny*, London/New York 2005, S. 62-68.

17 Anonymous, *Calcutta in 1860* in: *The Calcutta Review*, 34 (1860), S. 280-312, hier S. 287. Siehe auch *First Annual Report of The Sanitary Commission for Bengal, Calcutta 1865*, S. 83 f. Zum Topos des 'unhygienischen Eingeborenen' T. R. Metcalf, *Ideologies of the Raj*, Cambridge 1995 (=New Cambridge History of India, III.4), S. 171-177. Einen guten Überblick über die inzwischen reiche Literatur zum Verhältnis zwischen Hygiene und Imperialismus bietet L. White, *Sex, Soap and Colonial Studies*, in: *The Journal of British Studies*, 38 (4), 1999, S. 478-486.

18 Siehe dazu M. Valverde, *The Dialectic of the Familiar and the Unfamiliar: "The Jungle" in early slum travel writing*, in: *Sociology*, 30 (3), 1996, S. 493-509. Vgl. außerdem R. Lindner (Hrsg.), *Die Zivilisierung der urbanen Nomaden: Henry Mayhew, die Armen von London und die Modernisierung der Lebensformen*, Münster u. a. 2005; D. Pick, *Faces of Degeneration. A European Disorder ca. 1848-1918*, Cambridge 1989, S. 189-202; C. Hamlin, *Providence and Putrefaction: Victorian Sanitarians and the Natural Theology of Health and Disease*, in: *Victorian Studies*, 28 (1985), S. 381-412, insbesondere S. 402-404; A. S. Wohl, *The Eternal Slum. Housing and social policy in Victorian London*, (Repr.) New Brunswick 2002 [London 1977].

19 *The Friend of India*, 14-4-1864, S. 399 f.

20 N. Chevers, *On the Preservation of the Health of Seamen, especially those frequenting Calcutta and the other Indian Ports etc.*, Calcutta 1864.

21 Ebenda, S. 43, und H. Hobbs, *It was like this!*, Calcutta 1918, S. 25.

alistischer Rechtfertigungsdoktrinen war,²² wirkte die Entdeckung der ‚pathogenen Räume‘ an den Rändern des ‚weißen‘ Kalkutta äußerst verstörend auf die Repräsentanten des Kolonialstaates: der Mythos einer natürlichen Differenz zwischen den zivilisatorischen Standards von ‚Weißen‘ und ‚Eingeborenen‘ ließ sich nun nur noch schwer aufrecht erhalten.

Noch größeren Erklärungsnotstand verursachte die nach Cholera zweitwichtigste Todesursache für Europäer aus den unteren sozialen Schichten: Alkoholmissbrauch. Exzessiver Rumkonsum gehörte seit langem zu den bekannten Problemen in der britischen Kriegs- und Handelsmarine.²³ In einer kolonialen Konstellation ergab sich daraus jedoch ein besonderes Dilemma: Der Mangel an Charakterfestigkeit und Selbstbeherrschung, den man in der britischen Oberschicht häufig als Erklärung für dieses Phänomen heranzog, rückte ‚Jack‘ in gefährliche Nähe zu den kolonialisierten ‚natives‘. Auch diesen unterstellte man eine triebhafte, hedonistische Natur und leitete daraus die Schlussfolgerung ab, sie bedürften der steten Kontrolle und gelegentlicher pädagogischen Eingriffe seitens der Kolonialherren. Interessanterweise ging man davon aus, dass die schlimmsten Folgen des Alkoholmissbrauchs durch die Angehörigen der weißen ‚sailor class‘ allein auf den Genuss indischer Spirituosen zurückzuführen seien. Der Konsum des so genannten ‚country liquor‘ führte einem britischen Experten zufolge „ebenso sicher zur Ansteckung mit Cholera, wie eine im Mund abgefeuere Pistole dem Schützen den Kopf abreißt.“²⁴ Folgerichtig suchte man die Matrosen zum Genuss europäischer Alkoholika zu bewegen und forderte ein Verbot des Verkaufes von *Doasta*, einer indischen Rum-Variante, an Europäer.²⁵ Ein völliges Verbot ließ sich zwar nicht durchsetzen, aber durch die Einschränkung der Vergabe von Konzessionen und eine strengere Reglementierung der Öffnungszeiten gelang es, diese besondere Variante des ‚racial border crossing‘ weißer Seeleute einzudämmen.

Die offizielle Besorgnis über deren Gesundheit und Leistungsfähigkeit wurde zudem durch die weite Verbreitung von Geschlechtskrankheiten befördert. ‚Jacks‘ Affinität zu den Rotlichtvierteln gehörte – nicht ganz zu Unrecht – zum festen Bestandteil des viktorianischen Seemannsklischees.²⁶ Ein Militärarzt, der 1863 eine größere Gruppe von Seeleuten auf ihrem Weg von Kalkutta nach Assam begleitete, kam zu dem erschreckenden Befund, dass sich über 90 Prozent von ihnen bei ihrem mehrwöchigen Hafenaufenthalt

22 G. B. Malleson, *The State of Sailors in Calcutta* (Anm. 13), S. 3.

23 Vgl. u. a. M. Harrison, *Public Health in British India. Anglo Indian preventive Medicine 1859–1914*, Cambridge 1994, insbesondere S. 76–98, und J. C. Hume, *Colonialism and Sanitary Medicine: The Development of Preventive Health Policy in the Punjab, 1860–1900*, in: *Modern Asian Studies*, 20 (1986), S. 703–724.

24 C. Lloyd, *The British Seaman 1200–1860. A Social Survey*, London 1968, S. 254–256.

25 N. Chevers, *On the Preservation of the Health of Seamen* (Anm. 20), S. 37. Vgl. auch L. Sykes (Hrsg.), *Calcutta Through British Eyes, 1690–1990*, Delhi u. a. 1992, S. 47–48.

26 G. B. Malleson, *The State of Sailors in Calcutta* (Anm. 13), S. 3 und N. Chevers, *On the Preservation of the Health of Seamen* (Anm. 20), Appendix B, *Adulterated Liquor sold to Sailors and Soldiers in the Bazars of Calcutta*, S. 62–64.

mit Syphilis infiziert hatten.²⁷ Auch hier wurde insbesondere die Berührung mit der Welt der ‚natives‘ als Hauptursache für die Kontamination der Matrosen angesehen, da diese in der Regel indische Prostituierte aufsuchten und nicht die wenigen (und vergleichsweise teuren) europäischen Sex-Arbeiterinnen, die es in der Stadt gab.²⁸ Wie die britische Historikerin Philippa Levine gezeigt hat, war auch die viktorianische Vorstellung von Geschlechtskrankheiten von den zeitgenössischen Rassenstereotypen geprägt. So war man vielerorts überzeugt, dass ‚eingeborene‘ Prostituierte wegen ihrer niedrigen Hygienestandards maßgeblich für die Verbreitung von Syphilis und Gonorrhöe verantwortlich seien. Darüber hinaus hielten viele Kolonialmediziner diese Krankheiten für sehr viel hartnäckiger und für einen Europäer sehr viel gefährlicher, wenn der Betroffene sie sich bei einer ‚Orientalin‘ zugezogen hatte.²⁹ Nichtsdestoweniger glaubten die befragten Experten, es sei schlichtweg unmöglich, den vermeintlich ganz und gar triebgesteuerten ‚Jack‘ durch moralische Appelle von den Vorteilen sexueller Enthaltensamkeit zu überzeugen.³⁰ Sowohl Norman Chevers als auch der Bericht der Enquête-Kommission empfahlen stattdessen die Einführung des ‚Lock hospital‘-Systems, welches die Verantwortung letztlich auf die betroffenen Frauen abwälzte.³¹ Dieses System war kurz zuvor in Großbritannien im Rahmen des 1864 verabschiedeten Contagious Diseases Acts eingeführt worden.³² Alle Prostituierten hatten sich demnach regelmäßigen Zwangsuntersuchungen zu unterziehen. Diagnostizierte man bei einer von ihnen eine Geschlechtskrankheit, so wurde sie unter Polizeibewachung in besagten ‚lock hospitals‘ interniert, bis die Symptome völlig abgeklungen waren.³³ Der Vorschlag fand die Zustimmung der Kalkuttaner Behörden und eine entsprechende Verordnung trat schließlich 1867 in Kraft.³⁴

4. Diskursive Strategien zur Lösung der ‚Matrosenfrage‘

Durch die Reglementierung des Zugangs zu ‚country liquor stores‘, die Einführung von ‚lock hospitals‘ und eine Reihe weiterer Maßnahmen³⁵ versuchte man das durch euro-

27 J. Malley, *Our Merchant Ships and Sailors*, London o. J. [1876], S. 63 f., und C. Lloyd, *The British Seaman* (Anm. 24), S. 246 f.

28 N. Chevers, *On the Preservation of the Health of Seamen* (Anm. 20), Appendix C, *The Dangers to which Soldiers and Sailors are exposed in the Bazars of Calcutta*, S. 68 sowie OIOC, IOR: P/173/9; GoBeng, *Judl. Dept. Progs.*, 1862, A–74, March 1865, Letter No. 1666, 15-2-1864, A. Turnbull, *Secy. to the Justices of Peace of Calcutta*, to S.C. Bailey, *Secy. to GoBeng*. Siehe auch P. Levine, *Prostitution, Race and Politics. Policing Venereal Disease in the British Empire*, New York/London 2003, S. 285 f.

29 Vgl. auch H. Fischer-Tine, *The Greatest Blot on British Rule in the East* (Anm. 4).

30 P. Levine, *Prostitution, Race and Politics* (Anm. 28), S. 85 f. Siehe auch J. Whitehead, *Bodies Clean and Unclean: Prostitution, Sanitary Legislation and Respectable Fertility in Colonial North India*, in: *Gender and History*, 7 (9), 1995, S. 41-63, hier S. 41 f.

31 A. H. Giles, *‘The Police of Calcutta’* (Pt. 2), in: *The Calcutta Review*, 88 (1889), S. 7-28, hier S. 15.

32 N. Chevers, *On the Preservation of the Health of Seamen* (Anm. 20), S. 51.

33 Siehe dazu J. R. Walkowitz, *Prostitution and Victorian Society: Women, Class and the State*, Cambridge 1980.

34 Es gibt mittlerweile eine umfangreiche Literatur zum Lock Hospital System in Britisch-Indien. Die immer noch brauchbarste Überblicksdarstellung findet sich in P. Levine, *Rereading the 1890s: Venereal Disease as ‘Constitutional Crisis’ in Britain and British India*, in: *Journal of Asian Studies*, 55 (3), 1996, S. 585-612.

35 S. Banerjee, *Dangerous Outcast. The Prostitute in 19th Century Bengal*, Calcutta 1998, S. 65.

päische Seeleute verursachte koloniale Ordnungs- und Identitätsproblem auf administrativem Weg in den Griff zu bekommen. Interessanter noch als eine Analyse dieser praktischen Schritte ist die Frage, mit welchen diskursiven Strategien man in der Elite-Debatte über ‚Jack Tar‘ operierte. Eine Auswertung der Texte, die von Vertretern der kolonialen Eliten im Untersuchungszeitraum zur ‚Matrosenfrage‘ produziert wurden, zeigt im Wesentlichen zwei Interpretationen der sozialen Verelendung weißer Seeleute. Zum einen lässt sich der Topos der Viktimisierung rekonstruieren: Seeleute wurden zu wehrlosen Opfern willkürlicher Kapitäne und Schiffsoffiziere stilisiert, deren Autorität mit derjenigen „eines Vaters über seine Kinder“³⁶ verglichen wurde. In der Logik dieser Sichtweise war ‚Jack‘ auch habgierigen *boarding house*-Besitzern, Schankwirten, Zuhältern und indischen Schnapsverkäufern hilflos ausgeliefert. Man hielt die Matrosen für geistig zu unflexibel und moralisch zu labil, um sich gegen Ungerechtigkeit und Ausbeutung zu wehren, Versuchungen zu widerstehen oder auch nur selbständig zu denken. So appellierte beispielsweise ein Journalist an das väterliche Verantwortungsgefühl der weißen Oberschicht, sich der Seeleute anzunehmen. Nachdem er die beschämenden hygienischen Verhältnisse im Lal Bazar-Viertel in schillernden Farben ausgemalt hat, erklärt er: „Matrosen werden sich über solche Dinge keine Gedanken machen, aber der gebildete Teil unserer [weißen – HFT] Gesellschaft sollte das Denken für sie übernehmen“.³⁷ An anderer Stelle wird in ähnlich paternalistischer Manier behauptet, ‚Jack‘ habe „einen Anspruch darauf, vor üblen Einflüssen bewahrt zu werden, denen er, auf sich selbst gestellt, nicht widerstehen“ könne.³⁸ Bereits einige Jahre vor Beginn der öffentlichen Debatte über die Lebensbedingungen weißer Matrosen in Kalkutta lieferte ein Richter aus dem von ähnlichen Problemen betroffenen Bombay eine Erklärung für die vermeintliche Unmündigkeit von Seeleuten. Der Beamte aus Indiens zweitwichtigster Hafenstadt brachte dabei eine Einschätzung auf den Punkt, die offenbar von vielen anderen Vertretern der kolonialen Obrigkeit geteilt wurde:

*The majority of the seamen are totally uneducated and being for the greater part of their lives shut up within the narrow compass of a ship, are perhaps less able to form an opinion and act for their own advantage than other persons employed on shore in the same stages of life.*³⁹

Diese Interpretation lief letztlich darauf hinaus, ‚Jack‘ die Verantwortung für seine Handlungen abzusprechen. Deshalb mussten andere Akteure oder Akteursgruppen die Verantwortlichkeit für die unleugbaren Probleme, die von der ‚sailor class‘ ausgingen, übernehmen. Es wurde bereits erwähnt, dass der intensive Kontakt mit Indern und die

36 Details in: H. Fischer-Tiné, *Low and Licentious Europeans* (Anm. 1), S. 112-114.

37 G. B. Malleson, *The State of the Sailors in Calcutta* (Anm. 13), Appendix I, Statement of J. H. Branson, Magistrate Southern Division, S. xi.

38 *The Friend of India*, 14-4-1864, S. 400.

39 G. B. Malleson, *The State of Sailors in Calcutta* (Anm. 13), Appendix II, Memorandum of Rev. J. Cave-Browne, Cathedral Chaplain and Chaplain of the General Hospital on the want of official sanitary measures for our seamen while in the Port of Calcutta, S. vi.

Berührung mit ‚orientalischen‘ Lebenswelten als Hauptursache für die moralische und physische Kontamination der Problemgruppe identifiziert wurde. Aber es gab auch Sündenböcke unter der weißen Bevölkerung der Stadt. ‚Crimps‘, etwa, die berüchtigten Anwerber, die für das Rekrutieren der Schiffsmannschaften zuständig waren, wurden häufig als Wurzel des Übels betrachtet.⁴⁰ Wie bereits angedeutet, galten auch die *boarding-house-keeper* als skrupellose Parasiten, die sich an den Seeleuten bereicherten, sie zum maßlosen Trinken animierten und „als Bettler wieder vor die Tür setzten“⁴¹ nachdem sie ihre Heuer verprasst hatten. Sogar für die Planung von Desertionen und ‚ship-jumping‘ oder das Verstecken desertierter Soldaten und Matrosen wurden sie verantwortlich gemacht.⁴² Aus dem Umstand, dass die *boarding houses* fast ausnahmslos in der Nähe der größten Rotlichtviertel von Kalkutta lagen, ergaben sich die bereits geschilderten Probleme. Der Umgang mit Prostituierten, die so leicht in der Nachbarschaft verfügbar waren, trug in der Sicht der besorgten weißen Eliten nicht allein zur körperlichen Schwächung der ‚distressed seamen‘ bei. Besuche in indischen Bordellen, so vermuteten die selbsternannten Fürsprecher der schutzlosen Matrosen, seien auch entscheidend für deren moralische Zerrüttung verantwortlich. Angesichts solcher korrumpierenden Einflüsse seien jene bereits nach wenigen Wochen so „lasterhaft, verderbt und degeneriert“, dass ihnen kaum eine andere Wahl bliebe, als wiederum zu „Verführern und Verderbern“ ihrer Berufsgenossen zu werden.⁴³ Grundsätzlich, so lässt sich diese Sichtweise zusammenfassen, seien die Seeleute zwar von schlichtem Gemüt, aber durchaus gutherzig. Sie bedürften allerdings des elterlichen Schutzes und der Führung seitens zivilisierter Aufsichtspersonen: seien es ihre Kapitäne und Schiffsoffiziere oder die europäischen Eliten der Stadt. Es sei daher die moralische Verpflichtung von „gebildeten und kultivierten Menschen mit vollen Brieftaschen“, ihr Möglichstes zu tun, um ‚Jack‘ zu einem besseren Menschen zu erziehen.⁴⁴

Parallel zu dieser wohlwollenden Einschätzung gab es jedoch eine zweite, sehr viel negativere Deutung von ‚Jacks‘ Charakter. Mit dem geschilderten Narrativ überlappte diese zwar insofern, als auch hier die Grundannahme, Seeleute seien unreif und nicht fähig, für sich selbst zu sprechen, beibehalten wurde. Aber anstatt als gutherzig wurden sie in dieser Interpretation für „hoffnungslos heruntergekommen und unverbesserlich lasterhaft“ angesehen.⁴⁵ Aus diesem Grund wurden sie auf eine Art und Weise beschrieben, die sehr viel stärker an die Darstellung von ‚aufrührerischen Eingeborenen‘ erinnert, als

40 NAI, Home Dept., Judl. Progs, Nos. 16-19, 11-03-1859. Letter No. 644, W. C. Crawford, Senior Magistrate of Police to the Government of Bombay, to GoBom, Judl. Dept., 23-10-1858.

41 Dies war auch ein Topos im britischen Mutterland. Siehe dazu C. Dixon, *The Rise and Fall of the Crimp, 1840–1914*, in: S. Fisher, *British Shipping and Seamen, 1630–1960. Some Studies* (= Exeter Papers in Economic History, No. 16), Exeter 1984, S. 49-67, hier S. 65.

42 G. B. Malleson, *The State of Sailors in Calcutta* (Anm. 13), S. 11.

43 Vgl dazu u. a. NAI, Gol Home Dept. Progs., Judl., A–37-42, Oct. 1876. *Desertion of Soldiers of the 40th Regiment and the part taken by Kelly, a boarding house-keeper in their embarkation.*

44 G. B. Malleson, *The State of Sailors in Calcutta* (Anm. 13), Appendix III, Statement of Rev. A. L. Mitchell, Seaman’s Chaplain, Port of Calcutta, S. xiii.

45 Anonymous [i. e. J. Cave-Browne], *Sailor Life in Calcutta* (Anm. 5).

an die Schilderung unschuldiger Kinder, wie dies beim ersten Narrativ der Fall ist. Einer der Experten, die von der Untersuchungskommission gehört wurden, verlieh seiner diesbezüglichen Überzeugung unmissverständlichen Ausdruck:

*Sailors, as a class, [...] are insolent, wasteful, insubordinate, and slothful. All will admit, that the active, quiet, respectful seaman of a quarter of a century since is now rarely met with, and how different a being in his place. In self-defence, then, it is necessary to adopt measures effective and so possibly extreme, to prevent what otherwise will be a periodical and increasing nuisance, expense and danger to this community.*⁴⁶

Dieser Sicht zufolge waren die weißen Seeleute, die bezeichnenderweise niemals als Individuen sondern als homogene 'Klasse' wahrgenommen wurden,⁴⁷ potenziell bedrohlich für die Aufrechterhaltung kolonialer Hierarchien.⁴⁸ Man hielt es daher für unerlässlich für die Staatsmacht, mit aller Härte gegen sie vorzugehen, sobald sie in irgendeiner Weise auffällig wurden. Wie wir gesehen haben, war nicht zuletzt die Tatsache, dass sie – häufig vor den Augen der kolonialisierten Bevölkerung – die normativen Grenzen des ‚Weißseins‘ überschritten und sowohl physisch als auch metaphorisch in die Lebenswelten der vermeintlich ‚Unzivilisierten‘ eintauchten, für eine solch negative Einschätzung verantwortlich.

Vertreter dieser Position wiesen auch immer wieder auf die prominente Rolle von Seeleuten in der Verbrechensstatistik der Kalkuttaner Polizei hin. Dort waren in der Tat nicht nur Mord,⁴⁹ Messerstechereien,⁵⁰ Schlägereien und Erregung öffentlichen Ärgernisses in der Stadt vermerkt, es gab auch Tausende Fälle von Befehlsverweigerung⁵¹ und „breaches of discipline“ an Bord.⁵² Seeleute, so schlussfolgerten sie, besäßen einen natürlichen Hang zur Insubordination und Verschwörung gegen ihre Vorgesetzten.⁵³ Konsequenter-

46 Ebenda.

47 Auch dies rückte sie in die Nähe indischer ‚subalternen‘ Gruppen. Siehe dazu den mittlerweile klassischen Aufsatz: R. Guha, *The Prose of Counter-Insurgency*, in: ders. (Hrsg.), *Subaltern Studies II. Writings on South Asian History and Society*, New Delhi 1983, S. 1-42.

48 Siehe dazu auch die Beschreibung transgressiven, kontra-hierarchischen Verhaltens von Seeleuten im atlantischen Raum während des 18. Jahrhunderts bei P. Linebaugh/M. Rediker, *The Many-headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, London/New York 2000, S. 214-21.

49 Siehe etwa *Report on the State of the Police of the Town of Calcutta For 1860–61. (With figured statements and comparative statements for 1859–60 and 1860–61)*, Calcutta 1861, S. 16 f.

50 WBSA, GoBeng, Judl Dept. Progs, No. A– 113-7, 06-1-1859 *Prevention of Sailors from going out with their knives No.113-7, 06-1-1859 and Report on the State of the Police of the Town of Calcutta for 1855. (With figured statements and comparative statements for 1854 and 1855)*, Calcutta 1856, S. 3.

51 In den Jahren von 1856 bis 1861 wurden in Kalkutta nicht weniger als 1522 Seeleute zu Zuchthausstrafen wegen ‚refusal of duty‘ verurteilt (OIOC, IOR: P/173/9, GoBeng, Judl. Dept. Progs., 1862, A-77).

52 Mitverantwortlich für die relativ hohe Zahl solcher Fälle war die verbreitete Praxis vieler Kapitäne, ihre Männer durch unmenschliche Anforderungen – etwa stundenlanges Deckschrubben in der Mittagshitze – zu Befehlsverweigerungen zu provozieren, worauf sie aus ihrem Arbeitsvertrag entlassen und durch billigere indische Seeleute ersetzt werden konnten, ohne dass die Schiffseigner rechtliche Sanktionen befürchten mussten.

53 G. B. Malleson, *The State of the Sailors in Calcutta* (Anm. 13), Appendix I, Statement of J. H. Branson, Magistrate Southern Division, i-iii. Zum Hintergrund siehe auch G. Balachandran, *Conflicts in the International Maritime Labour Market, British and Indian Seamen, Employers and the State*, in: *Indian Economic and Social History Review*, 39 (1), 2002, S. 71-101.

weise empfahlen sie rigorose Überwachung und Disziplinierungsmaßnahmen als einzige Auswege. Wie einer der artikuliertesten Vertreter dieser Gruppe es ausdrückte: „strict control has to be kept over the sailor, if an effort be made to bring him within the pale of civilisation.“⁵⁴ Nur rigorose Sozialdisziplinierung könne also den Erfolg dieses zivilisatorischen Prozesses gewährleisten und somit schließlich aus ‚Jack‘ „einen besseren Bürger und einen besseren Menschen“⁵⁵ machen.

Derart harsche Verurteilungen finden sich zugegebenermaßen selten. Die Einschätzung der europäischen Seeleute durch die Kolonialeliten bewegte sich meist zwischen den beiden beschriebenen Polen. Manche der selbst ernannten Experten versuchten die Spannung zwischen den beiden schwer zu vereinbarenden Sichten Jacks aufzulösen, indem sie die ‚sailor class‘ in zwei unterschiedliche Gruppen unterteilten. Der ‚eigentliche Seemann‘, das heißt ein Matrose, der einer Schiffscrew angehörte, wurde unterschieden vom ‚Strandgut der erwerbslosen Seefahrer‘, die an Land lebten. Alle positiven Eigenschaften, die Bestandteil des ‚Jack Tar‘-Klischees waren, wie Mut, Männlichkeit und naive Aufrichtigkeit wurden dabei auf die Matrosen an Bord eines Schiffes projiziert, die vermeintlichen ‚Charakterdefizite‘ dagegen ausschließlich auf die ‚idlers on shore“.⁵⁶ Auch hier wurden wieder Polizeistatistiken bemüht, um die Zweiteilung zu untermauern:

drunkenness and confinement of seamen on shore is more than double that of those who are on the river. For assault, which so often grows out of drunkenness, the proportion, though somewhat less, is still sadly against the man on the shore. But the third class of theft tells a melancholy tale how the idleness of shore life leads to graver crime.⁵⁷

Die Lösung schien, zumindest in den Augen einiger Vertreter der kolonialen Obrigkeit und des christlichen Klerus entsprechend simpel zu sein: Man musste lediglich dafür Sorge tragen, dass die Seeleute auch im Hafen an Bord ihrer Schiffe blieben und von den Versuchungen, die das Leben an Land mit sich brachte und insbesondere vor dem schädlichen Einfluss der indischen Bevölkerung bewahrt werden. Dann, so glaubte man, würden Kriminalitäts- und Sterblichkeitsraten ebenso zurückgehen, wie die Gesamtzahl der ‚distressed seamen‘. Dies erschien nicht nur aus Gründen der Staatsräson, sondern auch ökonomisch wünschenswert, da sie zeitweise eine erheblich finanzielle Belastung für die Kolonialbehörden darstellten.⁵⁸ Gleichzeitig hätte man die indische Bevölkerung davor bewahrt, mit Segmenten der ‚weißen‘ Gesellschaft in Berührung zu kommen, deren Verhalten oft in krassem Widerspruch zu den Postulaten der kolonialen *mission civilisatrice* stand und koloniale Rechtfertigungsideologien zu unterminieren drohte.

54 G. B. Malleson, *The State of the Sailors in Calcutta* (Anm. 13), S. 21.

55 Ebenda.

56 Anonymous, *Sailor Life in Calcutta* (Anm. 5), S. 463.

57 Ebenda.

58 G. B. Malleson, *The State of Sailors in Calcutta* (Anm. 13), Appendix II, Memorandum of Rev. J. Cave-Browne, Cathedral Chaplain and Chaplain of the General Hospital on the want of official sanitary measures for our seamen while in the Port of Calcutta, S. vi.

5. Schlussüberlegungen

Adrian Jarvis hat mit Recht darauf hingewiesen, dass Häfen in erster Linie als Schnittstellen zu begreifen sind, als Räume, in denen sich nicht nur der Warenaustausch sondern auch die Personenströme verdichten.⁵⁹ Im gesamten britischen Empire gab es wohl kaum einen zweiten Ort, an dem die soziale und kulturelle Dimension einer solchen Schnittstellenfunktion so deutlich abzulesen ist wie in Kalkutta. Das Zusammentreffen europäischer und südasiatischer Akteure und Ihrer jeweiligen Lebensformen, Kultur(en) und Glaubensvorstellungen war hier besonders intensiv. In der wichtigsten Hafenstadt Asiens und Hauptstadt Britisch-Indiens gab es die größte Konzentration von Europäern auf dem gesamten Subkontinent. Hier formten nicht nur zahlenmäßig sondern auch politisch und kulturell bedeutsame Schichten der einheimischen Bevölkerung ihr Bild von den englischen Kolonialherren und nicht selten, *pars pro toto*, vom ‚Westen‘ allgemein.⁶⁰ Die Geschichte des Hafens von Kalkutta ist deshalb nicht ganz zu Unrecht zum Inbegriff der „Geschichte derjenigen Kräfte und Bewegungen, die das moderne Indien geprägt haben“⁶¹ erklärt worden.

Das Fallbeispiel arbeitsloser europäischer Seeleute, die die Stadt um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts verstärkt bevölkerten, hat demonstriert, in welche Bedrängnis die imperiale Zivilisierungsmission durch die Existenz und das transgressive Verhalten weißer Unterschichten in den Kolonien geraten konnte. Einerseits wurde der Matrose geradezu als Verkörperung „britischer Männlichkeit auf allen Weltmeeren“⁶² angesehen. Andererseits jedoch brachte seine Präsenz an Land vielfältige Probleme für die kolonialen Obrigkeiten mit sich, da sie Kriterien in Frage stellte, mit denen man ‚britische‘, ‚europäische‘ oder ‚weiße‘ Identitäten definierte.⁶³ Ähnlich wie den Mannschaftsrängen der Armee oder auch europäischen Eisenbahnarbeitern kam weißen Seeleuten in Britisch-Indien eine Scharnierfunktion zu. Sie stellten das Bindeglied zwischen der respektablen weißen Gesellschaft und den ‚vicious poor‘ des verachteten weißen Lumpenproletariats dar und konnten, je nach Kontext, der einen oder der anderen Gruppe zugerechnet werden.

Die kurze Phase ‚weißer‘ Massenarbeitslosigkeit, die in den 1860er Jahren als Folge eines verheerenden Sturmes herrschte, brachte die bestehenden Klassengegensätze innerhalb der weißen Kolonialgesellschaft mit besonderer Deutlichkeit zutage. In mancher Hinsicht wurden die ‚distressed seamen‘ von den weißen Eliten nicht anders behandelt als diejenigen Segmente der indischen Bevölkerung, die man als potenziell gefährlich ansah, wie

59 A. Jarvis, Port History: Some Thoughts on where it Came from and Where it Might be Going, in: L. Fischer/A. Jarvis (Hrsg.), Havens and Harbours. Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson, St. John's, Newfoundland 1999 (=Research in Maritime History No. 16), S. 13-34, hier S. 14 f.

60 P. Marshall, The White Town of Calcutta (Anm. 7), S. 307 f.

61 B. B. Ghosh, Foreword, in: N. Mukherjee, The Port of Calcutta, A Short History, Calcutta 1968, S. ix.

62 H. Hobbs, It was like this! (Anm. 21), 10; allgemein dazu M. Creighton/L. Norling (Hrsg.), Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World, Baltimore/London 1996.

63 Siehe dazu auch A. L. Stoler, Race and the Education of Desire. Foucault's History of Sexuality and the Colonial Order of Things, Durham 1995, S. 107.

zum Beispiel die berüchtigten ‚Criminal Tribes‘, nomadisierende Gruppen der indischen Stammesbevölkerung, denen eine erblich bedingte Affinität zum Verbrechen unterstellt wurde.⁶⁴ In beiden Fällen bestand die Reaktion auf die vermeintliche Bedrohung darin, dass man mit wissenschaftlicher Akribie und Hilfe entsprechender ‚Experten‘ Daten über die betreffende Gruppe erhob und Statistiken erstellte, um sich ein exaktes Bild von Art und Umfang des Problems zu machen. Danach versuchten die Vertreter der Kolonialverwaltung, in die ‚Räume der Unordnung‘ einzudringen, die von der verdächtigen Gruppe bewohnt wurden und ihre einzelnen Mitglieder zu ‚reformieren‘. Medizinische Vorsorge und Verbesserung der hygienischen Bedingungen gehörten ebenso zum Repertoire dieser Reformmaßnahmen wie moralische ‚Hebung‘ durch Missionare und Bildungseinrichtungen oder Überwachung und Disziplinierung durch den kolonialen Polizeiparagrafen und Verwahranstalten wie Arbeits-, Zucht und Irrenhäuser.⁶⁵

Auf der diskursiven Ebene hat die Fallstudie einen Prozess sichtbar gemacht, den man, in Anlehnung an Edward Saids bekannte Thesen,⁶⁶ als ‚interne Orientalisierung‘ bezeichnen könnte. In diesem Prozess der Ausgrenzung lassen sich zwei Stufen unterscheiden. Zunächst wurden die Seeleute als homogene, entindividualisierte ‚Klasse‘ konstruiert, der man unverrückbare kollektive Eigenschaften zusprach. Im zweiten Schritt kamen die Inhalte dieser Essentialisierung zum Tragen. Die Mitglieder der Gruppe wurden entmündigt, indem man ihnen die Fähigkeit zum rationalen Handeln und zum Vertreten ihrer eigenen Interessen absprach. Dabei wurden sie entweder zu einfältigen aber gutmütigen „Kindern der See“⁶⁷ erklärt oder als „versoffene, rücksichtslose, aufsässige Bande“⁶⁸ abgestempelt, die steter Kontrolle und Disziplinierung bedürfte. Bei beiden Varianten lassen sich verblüffende Parallelen zur Wahrnehmung der kolonialisierten Bevölkerung finden. Verschiedene Beispiele haben deutlich gemacht, in welchem Ausmaß diese Nähe der eigenen Unterschichten zu den ‚natives‘ von den kolonialen Eliten als bedrohlich erlebt wurde. Die physischen Einflüsse einer hauptsächlich indisch geprägten Umgebung galten als besonders prekär, sobald sie das Schiff verließen. Der vermeintlich ‚degenerierende‘ Einfluss von indischem Essen und Branntwein sowie der häufige Umgang mit indischen Prostituierten, Schleppern und Wirten waren wohl nicht zuletzt dafür verantwortlich, dass man die Matrosen als ‚Halbwilde‘ ansah, die erst nach erfolgter Unterwerfung unter einen Zivilisierungsprozess zu ‚vollwertigen Weißen‘ werden konnten. Dass die internen

64 Zu diesem Phänomen existiert mittlerweile eine reiche Literatur. Siehe beispielsweise: M. Radhakrishna, *Dishonoured by History: 'Criminal Tribes' and British Colonial Policy*, Hyderabad 2001; M. Brown, *Race, Science, and the Construction of Native Criminality in Colonial India*, in: *Theoretical Criminology*, 5 (3), 2001, S. 345-368; A. J. Major, *State and Criminal Tribes in Colonial Punjab: Surveillance, Control and Reclamation of the "Dangerous Classes"*, in: *Modern Asian Studies*, 33 (3), 1999, S. 657-688; R. Tolen, *Colonizing and Transforming the Criminal Tribesman. The Salvation Army in British India*, in: J. Terry/ J. Urla (Hrsg.), *Deviant Bodies. Critical Perspectives on Difference in Science and Popular Culture*, Bloomington/Indianapolis 1996, S. 78-107.

65 Siehe dazu H. Fischer-Tiné, *Britain's Other Civilising Mission: Class-prejudice, European 'Loaferism' and the Workhouse System in Colonial India*, in: *Indian Economic and Social History Review*, 42 (3) 2005, S. 295-338, hier S. 318.

66 Vgl. dazu E. W. Said, *Orientalism*, New York 1978; ders., *Culture and Imperialism*, London 1993.

67 Anonymous, *Sailor Life in Calcutta* (Anm. 5), S. 461.

68 Ebenda, S. 453.

Reformstrategien wiederum Parallelen zum Prozess der übergeordneten kolonialen ‚civilising mission‘ aufwiesen, ist angesichts dieser Analogien kaum verwunderlich.

Der Plan, die Seeleute umzuerziehen oder auf ihren im Hafen liegenden Schiffen zu isolieren, ließ sich allerdings nur selten verwirklichen. Wenn die hohe Zahl von ‚gestrandeten‘ Seeleuten des Jahres 1864/65 auch später nicht mehr erreicht wurde, so blieb ‚Jack Tar‘ doch eine stete Quelle der Beunruhigung für die britischen Kolonialherren, in Kalkutta ebenso wie in anderen Hafenstädten des Empire.

Offene Häfen, geschlossene Gesellschaft: Die gesellschaftliche Wahrnehmung der Chinesen in Japan zur Zeit der Konzessions- gebiete (1859 – 1899)

Katja Schmidtpott

SUMMARY

Katja Schmidtpott: Open Ports, Closed-off Society: On the Public Image of the Chinese in Japan at the Time of the Treaty Port System, 1859–1899

After the abolishment of the Japanese treaty port system in 1899, foreigners were free to take up residence in the interior of the country. However, restrictions regarding certain occupations were introduced. As a result, most Chinese remained confined to the settlements, while Europeans and Americans were free to leave.

This unequal treatment was preceded by an increasingly unfavourable perception of the Chinese in Japanese society. The article traces back the reasons for this negative attitude to the 1870s, taking into account the social history of Chinese immigration to Japan and the legal framework for foreign residents as well as the general background of Sino-Japanese relations at the end of the 19th century.

Im Jahr 1858 sah sich die japanische Regierung infolge der Kanonenbootpolitik westlicher Mächte dazu gezwungen, mit den USA, Russland, Großbritannien, Frankreich und den Niederlanden so genannte Ungleiche Verträge zu schließen, auf deren Grundlage im Jahr 1859 die Häfen von Yokohama, Nagasaki und Hakodate und im Jahr 1868 die Häfen von Hyōgo (heute: Kōbe) und Niigata für den internationalen Handelsverkehr geöffnet wurden. Dadurch wurde der unmittelbare Kontakt mit Menschen, Ideen und Gütern aus dem Ausland in größerem Umfang als während der vorangegangenen Zeit der Isolationspolitik (1639–1854) möglich, er blieb jedoch wesentlichen Einschränkungen unterworfen. Unter dem Regime der Ungleichen Verträge war es Ausländern im Allgemeinen nur gestattet, sich innerhalb der Konzessionsgebiete niederzulassen, die in den Vertragshäfen Yokohama, Kōbe und Nagasaki sowie, in wesentlich kleinerem Maß-

stab, in Tokyo und Osaka eingerichtet wurden¹. Trotz der Hafenöffnungen blieb Japan daher für Ausländer vorerst eine geschlossene Gesellschaft.

Die Konzessionsgebiete wurden zwar hauptsächlich als Enklaven „euro-amerikanischer“ Kultur wahrgenommen, es lebten dort von Beginn an jedoch auch chinesische Männer und Frauen. Ab 1875 stellten Chinesen bereits die Mehrheit der in Japan ansässigen Ausländer.² Innerhalb der Konzessionsgebiete von Yokohama, Kōbe und Nagasaki oder in deren unmittelbarer Nähe gründeten sie eigene Wohn- und Geschäftsviertel. Die größte dieser Chinatowns entstand in Yokohama, dessen Konzessionsgebiet auch insgesamt zur größten Ausländersiedlung in Japan avancierte. Dort lebten im Jahr 1893 bereits 4.946 Ausländer, darunter 3.325 Chinesen.³

Die Existenz der Konzessionsgebiete war umstritten. Ausländische Kaufleute und Diplomaten forderten wiederholt, die damit verbundenen Beschränkungen aufzuheben, während der japanischen Seite vor allem das Prinzip der Exterritorialität ein Dorn im Auge war, das die dort ansässigen Ausländer der japanischen Gerichtsbarkeit entzog.⁴ Im Zuge der diplomatischen Bemühungen zur Revision der für Japan in vielerlei Hinsicht nachteiligen Ungleichen Verträge wurde daher auch über die Auflösung der Konzessionsgebiete langwierig verhandelt. Als Ergebnis erloschen die Ungleichen Verträge schließlich im Sommer des Jahres 1899, die Konzessionsgebiete wurden aufgelöst und die Angehörigen der Vertragsnationen erhielten das Recht, ihren Wohnort im Landesinneren frei zu wählen (*naichi zakkyo*).

Im Hinblick auf Chinesen und Angehörige anderer Nationen, die sich in keinem gültigen Vertragsverhältnis mit Japan befanden,⁵ wurde im selben Jahr die kaiserliche Verordnung Nr. 352 erlassen, die ihnen grundsätzlich das gleiche Recht zugestand. Einschränkungen galten jedoch für Arbeiter in den Branchen Landwirtschaft, Fischerei, Bergbau, Bauwesen, industrielle Produktion und Transport sowie für Hafen- und Gelegenheitsar-

1 In Niigata und Hakodate siedelten sich nur so wenige Ausländer an, dass sich die Einrichtung von Konzessionsgebieten dort nicht lohnte und Ausländern die Wohnungsnahme innerhalb der Städte gestattet wurde (J. E. Hoare, *Japan's Treaty Ports and Foreign Settlements: The Uninvited Guests, 1858-1899*, Folkestone 1994, S. 18-19; Kōbe shiritsu hakubutsukan (Hrsg.), *Kōbe • Yokohama kaika monogatari* [Die „Geschichte der Zivilisierung“ von Kōbe und Yokohama im Bild], Kōbe 1999, S. 14). In Nagasaki tolerierten die Behörden ein hauptsächlich von russischen Offizieren und ihren japanischen Familien bewohntes so genanntes „Russlanddorf“ (Roshiamura), das sich außerhalb des Konzessionsgebietes befand (Miyazaki C., *Fubyōdō jōyakuka ni okeru naichi zakkyo mondai no ikkōsatsu: Roshia kantai to Inasa ni okeru kyoryūchigai zakkyo' mondai* [Japanese Policy on Mixed Residence under the Unequal Treaties: The Russian Squadron and Mixed Residence in Inasa], in: Kokusai kaihatsu kenkyū fooramu [Forum of International Development Studies], 27 (2004), S. 71-91). Ausnahmeregelungen galten auch für die ausgesuchten Experten, die in den 1870er und 1880er Jahren als Regierungsberater oder in privatem Auftrag an der Modernisierung Japans mitwirkten. Sie bekamen für die Dauer ihres Aufenthalts an ihrem jeweiligen Einsatzort eine Wohnung zugewiesen.

2 Hoare, *Japan's Treaty Ports and Foreign Settlements* (1), S. 21.

3 Yokohama kaikō shiryōkan (Hrsg.), *Zusetsu: Yokohama gaikokujin kyoryūchi* [Die ausländischen Konzessionsgebiete in Yokohama im Bild], Yokohama 1998, S. 31.

4 Tōkairin S., *Naichi zakkyo mondai* [Die Frage der Niederlassung von Ausländern im Landesinneren], in: Kokushi daijiten henshū iinkai (Hrsg.), *Kokushi daijiten* [Das Große Wörterbuch der japanischen Geschichte], Bd. 10, Tokyo 1989, S. 512.

5 Japan und China hatten im Jahr 1871 einen Freundschafts- und Handelsvertrag geschlossen, der jedoch durch den chinesisch-japanischen Krieg 1894/95 seine Gültigkeit verloren hatte.

beiter. Laut einer entsprechenden Verordnung des Innenministeriums durften sie ihre bisherigen Wohnorte nur mit einer Sondergenehmigung der zuständigen Präfekturbehörden verlassen.⁶ Diese Bestimmungen, die gegen die Einwanderung ungelernter Arbeiter gerichtet waren, hielten die Mehrzahl der in Japan ansässigen Chinesen in den ehemaligen Konzessionsgebieten fest und bewirkten so, dass Japan für sie auch weiterhin eine geschlossene Gesellschaft blieb.

Dieser Ungleichbehandlung durch die japanischen Behörden ging eine immer stärkere gesellschaftliche Ablehnung der in Japan ansässigen Chinesen voraus. Sie trat in der intensiven Debatte über das Für und Wider der Öffnung des Landesinneren für die Niederlassung durch Ausländer deutlich zutage, die zwischen 1879 und 1899 in der japanischen Öffentlichkeit entbrannte. In dieser Debatte wurde die zentrale Frage verhandelt, ob die Konzessionsgebiete als letzte Bastionen, die Ausländer vom freien Kontakt mit der japanischen Bevölkerung abhielten, fallen sollten. Japans führende Intellektuelle äußerten sich zu dieser Frage, die die Interessen großer Teile der Gesellschaft berührte, ebenso wie Politiker, Unternehmer, Gewerkschaftsführer und Repräsentanten religiöser Organisationen. Da sie ihre Argumente auf konkrete Vorstellungen von Ausländern als künftigen Geschäftspartnern, Angestellten, Nachbarn oder gar angeheirateten Verwandten gründeten, lässt sich anhand dieser Debatte die gesellschaftliche Wahrnehmung von Ausländern besonders pointiert ablesen.

Wie auch bezüglich der westlichen Ausländer, so wurde auch im Fall der Chinesen die Öffnung des Landesinneren kontrovers diskutiert. Eine Durchsicht der mehrbändigen Quellensammlung⁷ zu dieser Debatte ergibt jedoch, dass die Diskussionsteilnehmer, unabhängig von ihrem jeweiligen Standpunkt, den Chinesen immer wieder drei Eigenschaften zuschrieben: Armut, Unsauberkeit und Hang zur Kriminalität. Diese drei Stereotype prägen die gesellschaftliche Wahrnehmung der Chinesen in Japan zum Teil bis heute.

Ziel dieser Untersuchung ist es, die Entstehung dieser Stereotype unter Berücksichtigung der sozialhistorischen Entwicklung der Chinatowns sowie des innen- und außenpolitischen Kontextes der Jahre von 1859 bis 1899 zu erklären. Im Mittelpunkt steht dabei die Chinatown von Yokohama, deren Geschichte besser erforscht ist als die der anderen beiden großen Chinatowns von Nagasaki und Kōbe.

1. Das erste Jahrzehnt nach der Hafenöffnung: Chinesen als Angehörige einer Kulturation

Während des ersten Jahrzehnts nach der Hafenöffnung waren die Chinesen, die im Konzessionsgebiet von Yokohama lebten und arbeiteten, Gegenstand eines positiven Inte-

6 Naimushō (Hrsg.), *Hōki ruishō* [Zusammenstellung der Rechtssätze und Verordnungen des Innenministeriums], Bd. 7, Tokyo 1900, S. 453-455.

7 Inō T. (Hrsg.), *Naichi zakkyoron shiryō shūsei* [Quellensammlung zur Debatte über die Niederlassung von Ausländern im Landesinneren], Bd. 1-6, Tokyo 1992.

resses, das sich noch aus der traditionellen Wahrnehmung von China als dominierender Kulturnation in Ostasien speiste. In den zahlreichen Veröffentlichungen und Bildbänden über die Bewohner der Konzessionsgebiete, die um 1860 kursierten, wurden Chinesen häufig als Angehörige einer Kulturnation abgebildet und beschrieben. In Yokohama hielt sich zudem ein bis in die damalige Hauptstadt Edo (heute: Tokyo) bekannter chinesischer Gelehrter auf, der japanische Besucher empfing, um mit ihnen Kulturaustausch zu betreiben.⁸

Die gesellschaftliche Wahrnehmung der Chinesen in Japan wurde in dieser Zeit wesentlich von den Angehörigen der chinesischen Handelselite geprägt. In Nagasaki hatte sich bereits seit dem 17. Jahrhundert eine chinesische Kolonie befunden, die vor allem aus Kaufleuten bestand, in deren Händen zur Zeit der japanischen Isolationspolitik (1639–1854) der Chinahandel gelegen hatte. Nach der Landesöffnung verließen sie allerdings ihr angestammtes Wohnquartier und siedelten sich in den neu gegründeten Chinatowns an. Die ersten Chinesen, die sich dort niedergelassen hatten, waren im Gefolge ihrer europäischen und US-amerikanischen Arbeitgeber und Geschäftspartner nach Japan gereist. Die meisten westlichen Kaufleute und Diplomaten kamen nicht direkt aus Europa und den USA nach Japan, sondern aus China, wo sie hauptsächlich in den Vertragshäfen Kanton, Hongkong und Shanghai tätig gewesen waren. Von dort brachten sie sowohl ihr vertrautes chinesisches Hauspersonal, als auch die unverzichtbaren Handelsvermittler (*comprador(e)s*) mit. Diese besaßen zum einen die nötige Expertise, um die Qualität von Tee und Seide, den beiden Hauptexportgütern Japans in jener Zeit, beurteilen zu können, und sie waren zum anderen auch in der Lage, sich unter Verwendung chinesischer Schriftzeichen in Form so genannter „Pinselgespräche“ (*hitsudan*) in Japan zumindest schriftlich zu verständigen.⁹ In der Anfangszeit liefen die Geschäfte zwischen japanischen und westlichen Kaufleuten daher zumeist durch die Hände der chinesischen *compradors*. Viele von ihnen ließen sich nach einiger Zeit als international tätige Kaufleute in den Konzessionsgebieten nieder und gründeten Familien, aus denen allmählich die Oberschicht der in Japan ansässigen Chinesen entstand. Andere Chinesen arbeiteten als Angestellte in Banken und Kontoren oder als Vorarbeiter, die Lagerhäuser und Anlegeplätze beaufsichtigten. Ohne ihre chinesischen Angestellten und Arbeiter hätten europäische und US-amerikanische Unternehmen in Japan in der Anfangszeit kaum erfolgreich Geschäfte betreiben können.¹⁰

Japaner, die in den Konzessionsgebieten Handel treiben wollten, hatten es im täglichen Umgang vor allem mit den *compradors* zu tun, die genau wie die in Nagasaki ansässigen chinesischen Kaufleute zu einer gebildeten und wohlhabenden, international orientierten Oberschicht gehörten. Während die japanischen Händler den Umgang mit ihren neuen Geschäftspartnern aus dem Westen erst erlernen mussten, konnten sich die

8 Nishikawa T./Itô I., *Kaikoku Nihon to Yokohama chūkagai* [Japan zur Zeit der Landesöffnung und die Chinatown von Yokohama], Tokyo 2002, S. 90-94.

9 Ebenda, S. 64-65.

10 Hoare, *Japan's Treaty Ports and Foreign Settlements* (Anm. 1), S. 22.

compradors bereits als international erfahrene Partner der westlichen Kaufleute präsentieren und die japanischen Kaufleute entsprechend beeindrucken.

Nachdem sie zumeist anfänglich noch in den Anwesen der europäischen oder US-amerikanischen Handelsniederlassungen untergebracht waren, gründeten die Chinesen in Nagasaki, Kōbe und Yokohama nach wenigen Jahren eigene Viertel mit entsprechender Infrastruktur. In Yokohama entstanden Baufirmen, Druckereien, Friseurgeschäfte, Restaurants und andere kleinere Unternehmen in chinesischem Besitz.¹¹ 1873 wurde dort ein chinesischer Friedhof eingeweiht,¹² einige Zeit später kam ein Tempel hinzu.¹³ Schon bald bildeten sich auch Strukturen der Selbstverwaltung: 1867 gründeten wohlhabende chinesische Kaufleute eine Organisation zur gegenseitigen Hilfe und zur Vertretung ihrer Interessen gegenüber den japanischen Behörden, die 1873 ihren Sitz in einem eigens errichteten „China-Haus“ (*Chūka kaikan*) fand. Dieses entwickelte sich rasch zum gesellschaftlichen Zentrum der in Yokohama ansässigen Chinesen, da es auch einen Klub und ein Theater beherbergte.¹⁴ Die Elite der Handelsvermittler und Kaufleute stand im gesellschaftlichen Mittelpunkt der chinesischen Gemeinschaften in Japan. Sie vertraten die Interessen der Gemeinden nach außen und standen mit ihrer Finanzkraft wesentlich hinter dem Aufbau öffentlicher Einrichtungen in den Chinatowns.

Im Jahr 1876, ein Jahr, nachdem die Chinesen zur größten ethnischen Gruppe unter den Ausländern in den Vertragshäfen geworden waren, trat die Chinatown von Yokohama erstmals unter den Bezeichnungen „Nanking-Viertel“ (*Nankinmachi*) und „China-Viertel“ (*Shinagai*) in der Zeitungsberichterstattung auf und kann seitdem als bekannt in der japanischen Öffentlichkeit gelten.¹⁵ Mitte der 1870er Jahre war die Gruppe der in Japan ansässigen Chinesen im öffentlichen Bewusstsein „angekommen“.

2. Die Entstehung der drei Stereotypen in den 1870er Jahren

Im Jahr 1877 hielt die große Tageszeitung *Yokohama Mainichi Shinbun* in einem Leitartikel fest, wie sehr sich die japanische Sicht auf China in den 20 Jahren seit der Landesöffnung verändert habe. Die einstige Hochachtung Chinas, verbunden mit der klaglosen Duldung der Bezeichnung der Japaner als „Barbaren“, sei der Auffassung gewichen, dass nun umgekehrt die Chinesen als „Barbaren“ zu bezeichnen seien.¹⁶ Schon in den vo-

11 Yokohama *kaikō shiryōkan*, Zusetsu: Yokohama gaikokujin kyoryūchi (Anm. 3), S. 58.

12 Nishikawa T./Itō I., *Kaikoku Nihon to Yokohama chūkagai* (Anm. 8), S. 183.

13 Ebenda, S. 169.

14 Yokohama-shi (Hrsg.), *Yokohama shishi* [Die Geschichte der Stadt Yokohama], Bd. 3/3, Yokohama 1963, S. 863-864.

15 Sasaki K., *Yokohama kyoryūchi no Shinkokujin no yōsō to shakaiteki chii: Meiji shoki kara Nisshin sensō made o chūshin to shite* [Das Bild der Chinesen im Konzessionsgebiet von Yokohama und ihr sozialer Status: Unter besonderer Berücksichtigung des Zeitraums von 1868 bis zum japanisch-chinesischen Krieg], in: *Kanagawa daigaku daigakuin gengo to bunka ronshū* [Aufsatzsammlung zum Thema Sprache und Kultur der Universität Kanagawa], 10 (2003), S. 217.

16 Nishikawa T./Itō I., *Kaikoku Nihon to Yokohama chūkagai* (Anm. 8), S. 86.

rangegangenen Jahrzehnten hatte sich in Intellektuellen- und Politikerkreisen ein Wandel des Chinabildes angedeutet, der durch die Verschiebung der Machtverhältnisse in Ostasien ausgelöst worden war. Nach der Niederlage im Opiumkrieg (1839–1842) war China zum Spielball westlicher Mächte geworden und vom einstigen kulturellen Vorbild Japans zum abschreckenden Beispiel abgesunken. Japanische Intellektuelle stellten der Schwäche Chinas nun die zivilisatorische Überlegenheit des Westens gegenüber¹⁷ und erhoben ihn zum neuen kulturellen Vorbild, an dem sich die Gründer des japanischen Nationalstaats orientierten. Im Zuge seiner Modernisierung vollzog Japan somit eine Abwendung von Asien und eine Hinwendung zum Westen, in deren Folge sich eine nationale Identität herausbildete, die sich zum einen aus der Geringschätzung Chinas speiste und die zum anderen ein Selbstverständnis als Pionier westlicher Zivilisation in Asien umfasste.¹⁸ Die zunehmende Geringschätzung Chinas als schwache und rückständige Nation beeinflusste seit den 1870er Jahren auch die allgemeine gesellschaftliche Wahrnehmung der in Japan ansässigen Chinesen und bildete den Hintergrund für die Herausbildung der drei genannten Stereotype.

2.1. Der „arme Kuli“

Im Lauf der 1870er Jahre trat die Elite der Handelsvermittler und Kaufleute in der gesellschaftlichen Wahrnehmung immer stärker hinter die ungelerten Arbeitskräfte, die Kulis, zurück. Diese stellten tatsächlich schon bald die große Mehrheit der Chinesen in Japan.

Die soziale Zusammensetzung der in Yokohama ansässigen Chinesen wurde erstmals im Rahmen einer behördlichen Registrierung in den Jahren 1869/70 erhoben. Erfasst wurden 1.002 chinesische Männer¹⁹, von denen nur 36 als wohlhabende Kaufleute und Handelsvermittler kategorisiert wurden. Weitere 63 Personen firmierten als selbständige Handwerker. Die restlichen 903 Personen bestritten ihren Lebensunterhalt als Tagelöhner.²⁰ Die Mehrheit der in Yokohama ansässigen Chinesen bestand demnach schon zehn Jahre nach der Hafenöffnung aus einfachen Arbeitern, die sich als Lastenträger, Hafen- oder Bauarbeiter verdingten. Bereits 1867 hatte die Presse von „Hütten“ berichtet, die mittellose Chinesen am Stadtrand von Yokohama errichteten. Die Bewohner von Yokohama gewannen dadurch den Eindruck, dass Chinesen mehrheitlich arm waren, im Gegensatz zu den sehr reich erscheinenden Angehörigen der als „zivilisiert“ aner-

17 K. Antoni, Japans schwerer Weg nach Asien: Geistesgeschichtliche Anmerkungen zu einer aktuellen Debatte, in: I. Hijiya-Kirschnereit (Hrsg.), Überwindung der Moderne? Japan am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts, Frankfurt 1996, S. 127.

18 Ebenda, S. 142-143.

19 Frauen unterlagen nicht der Registrierungspflicht. Aus den Aufzeichnungen von Europäern und US-Amerikanern, die sich in dieser Zeit in Japan aufhielten, ist jedoch bekannt, dass auch chinesische Frauen in Japan ansässig waren, von denen einige als Hebammen, Ammen, Kindermädchen oder Hausmädchen in den Haushalten der westlichen Ausländer ihr Auskommen fanden.

20 Yokohama-shi, Yokohama shishi (Anm. 14), S. 861-862.

kannten westlichen Nationen.²¹ Dieser Eindruck verfestigte sich zusehends, nachdem immer mehr Japaner nach dem Abschluss des Freundschafts- und Handelsvertrags im Jahr 1871, auf dessen Grundlage beide Staaten diplomatische Beziehungen zueinander aufnahmen, nach China reisten und von der Armut der Bevölkerung dort berichteten.²² Das Bild des Chinesen als Angehörigen einer Kulturnation wurde mehr und mehr verdrängt vom Bild des armen chinesischen Kulis.

Der Aufsehen erregende Fall der *Maria Luz* leistete dieser Entwicklung entscheidenden Vorschub. Die *Maria Luz* war ein peruanisches Schiff, das im Jahr 1872 mit 231 chinesischen Kulis an Bord auf dem Weg von China nach Peru in Yokohama anlegte. Einige Passagiere flüchteten im Hafen auf ein benachbartes britisches Schiff und weigerten sich, auf die *Maria Luz* zurückzukehren. Sie berichteten von menschenverachtender Behandlung an Bord und von fragwürdigen Bedingungen, unter denen ihre Arbeitsverträge in China zustande gekommen waren. Die japanischen Behörden leiteten eine Untersuchung ein, in deren fast zweimonatigem Verlauf alle Kulis an Land gingen und die Weiterfahrt nach Peru verweigerten. Am Ende entschieden die japanischen Behörden zugunsten der Chinesen, die kurz darauf an Bord eines US-amerikanischen Schiffes in ihr Heimatland zurückfahren konnten.²³ Durch den Fall der *Maria Luz* trat erstmals das Problem des internationalen Kulihandels und somit die massenhafte Existenz billiger chinesischer Arbeitskräfte, die sich in weit entfernten fremden Ländern verdingten, ins Bewusstsein einer breiteren japanischen Öffentlichkeit.²⁴

Um 1880 nahm die Einwanderung von Chinesen zu, da im Jahr 1875 die Linienschiffahrt auf der Route Yokohama – Kōbe – Shimonoseki – Nagasaki – Shanghai eröffnet wurde, die die Passage nach Japan wesentlich erleichterte. Allein die Zahl der in Yokohama registrierten Chinesen verdoppelte sich fast von 1.142 Personen im Jahr 1877 auf 2.154 Personen im Jahr 1882.²⁵ Unter den durchschnittlich rund 200 jährlichen Neuankömmlingen befanden sich viele Handwerker, die sich als selbständige Gewerbetreibende niederließen. Bis zum Jahr 1885 wurden in der Chinatown von Yokohama 149 Geschäfte eröffnet, hauptsächlich Gemischtwarenhändler, Wechselstuben, Schuster, Restaurants und Friseure, aber auch einige Tischlereien und Malerbetriebe, die für die Errichtung von Gebäuden nach westlicher Bauart beschäftigt wurden.²⁶ So vergrößerte sich durch die Zuwanderung auch der chinesische Mittelstand, über den auch die *Yokohama Mainichi Shinbun* gelegentlich in vorteilhafter Art und Weise berichtete. Zwischen 1878 und 1883 hoben einige Artikel die Mildtätigkeit chinesischer Kaufleute und Ärzte hervor, die japanischen Armen durch Spenden und kostenlose Behandlungen geholfen

21 Nishikawa T./Itō I., *Kaikoku Nihon to Yokohama chūkagai* (Anm. 8), S. 97.

22 Ebenda, S. 103.

23 Yokohama-shi, *Yokohama shishi* (Anm. 14), S. 883-884.

24 Nishikawa T./Itō I., *Kaikoku Nihon to Yokohama chūkagai* (Anm. 8), S. 152.

25 Yokohama-shi, *Yokohama shishi* (Anm. 14), S. 889-890.

26 Ebenda, S. 907.

hatten.²⁷ Durch die Zuwanderung stieg aber auch die Anzahl der ungelerten Arbeiter, die weiterhin die gesellschaftliche Wahrnehmung dominierten.

Dabei spielte nach 1880 die Betrachtung der Situation chinesischer Arbeiter in den USA eine große Rolle. Zu Beginn der 1880er Jahre wurde dort die Einwanderung von Chinesen immer stärker eingeschränkt und durch den *Chinese Exclusion Act* von 1882 schließlich verboten. Auch in Japan wurden daraufhin vermehrt Bedenken gegenüber einem befürchteten Einströmen billiger chinesischer Arbeitskräfte auf dem einheimischen Arbeitsmarkt artikuliert, und das Schreckbild einer massenhaften Einwanderung armer Kulis durchzog als eines der am häufigsten genannten Gegenargumente die Debatte über die freie Niederlassung von Chinesen im Landesinneren. So sprach sich beispielsweise der einflussreiche Regierungsberater Katō Hiroyuki (1836–1916), ein im fortgeschrittenen Alter stark nationalistisch und sozialdarwinistisch beeinflusster Intellektueller, gegen die Niederlassung von Ausländern im Landesinneren aus, da sich in den USA gezeigt habe, dass sie die Existenz der einheimischen Arbeiter gefährdeten, indem sie für Niedriglöhne arbeiteten.²⁸ Die USA fürchteten die Chinesen „fast so sehr ... wie Bakterien, deren Ausrottung sehr schwierig“²⁹ sei.

Auch die meisten Befürworter der Öffnung des Landesinneren für Chinesen argumentierten auf der Grundlage des Stereotyps des „armen Kulis“. Der Bürokrat, Politiker und spätere Premierminister Hara Takashi (1856–1921) beispielsweise begrüßte die Einwanderung von Chinesen, da durch die Entwicklung von Handel und Industrie in Japan künftig Arbeitsplätze in der Landwirtschaft frei würden, die durch billige Arbeitskräfte aus China besetzt werden könnten.³⁰ Nur wenige Stimmen wiesen darauf hin, dass nicht alle Chinesen „arme Kulis“ seien, und dass von einer Liberalisierung der Ausländerbestimmungen unter anderem die Einwanderung chinesischer Geschäftsleute zu erhoffen wäre, deren Kapital sich nutzbringend für die Entwicklung der japanischen Wirtschaft einsetzen ließe.³¹ Das Stereotyp des „armen Kulis“ hatte sich in den 1880er Jahren allerdings bereits allgemein durchgesetzt.

2.2. Unsauberkeit und Disziplinlosigkeit

Nach Abschluss des Vertrags von 1871 erreichte im Jahr 1877 der erste chinesische Konsul auf einem Kriegsschiff den Hafen von Yokohama. Die Zeitungsberichterstattung über dieses Ereignis hob neben dem Pomp der Delegation auch die Unsauberkeit und Disziplinlosigkeit hervor, die an Bord des zur Besichtigung freigegebenen Schiffes

27 Sasaki K., *Yokohama kyoryūchi no Shinkokujin no yōsō to shakaiteki chii* (Anm. 15), S. 219.

28 Katō H., *Zakkyō shōsō* [Die Niederlassung von Ausländern im Landesinneren ist verfrüht], Tokyo 1893, S. 30.

29 Ebenda, S. 29.

30 Hara T., *Shinjōyaku jissai junbi* [Vorbereitungen für das Inkrafttreten der neuen Verträge], Ōsaka 1898 (abgedruckt in: Inō T. (Hrsg.), *Naichi zakkyōron shiryō shūsei* [Quellensammlung zur Debatte über die Niederlassung von Ausländern im Landesinneren], Bd. 4, Tokyo 1992, S. 259-382), S. 58.

31 U. a. Hayashi F., *Naichi zakkyō hyōron* [Kommentar zur Niederlassung von Ausländern im Landesinneren], Tōkyō 1884 (abgedruckt in: Inō T. (Hrsg.), *Naichi zakkyōron shiryō shūsei* [Quellensammlung zur Debatte über die Niederlassung von Ausländern im Landesinneren], Bd. 1, Tokyo 1992, S. 61-171), S. 94-96.

herrschten: auf dem Fußboden befanden sich Urinlachen; einigen Soldaten wurden die Haare geschnitten, während neben ihnen andere ihr Essen einnahmen und wieder andere ein Nickerchen machten.³² Der journalistische Blick war offenbar von westlichen Hygienevorstellungen geprägt, die allerdings auch in Japan zu jener Zeit noch keineswegs allgemein verwirklicht waren. Die Hervorhebung dieser negativen Eigenschaften lässt sich daher weniger aus der Ungewöhnlichkeit derartiger Anblicke für japanische Betrachter erklären, als vielmehr aus der Gespanntheit des chinesisch-japanischen Verhältnisses.

Zu Beginn der 1870er Jahre konkurrierten Japan und China miteinander um die Einflussnahme auf das Inselkönigreich Ryūkyū, einer internationalen Handelsdrehscheibe in Ostasien. Nachdem Einheimische auf Taiwan 54 Männer ermordet hatten, die zur Besatzung eines ryūkyūanischen Schiffes gehörten, schwang sich Japan zur Schutzmacht von Ryūkyū auf und entsandte im Jahr 1874 eine 3.600 Mann starke Strafexpedition nach Südtaiwan. China protestierte gegen das Eindringen japanischer Truppen auf sein Staatsgebiet, konnte aber in den folgenden Verhandlungen lediglich erreichen, dass sich die japanischen Truppen gegen eine Kompensationszahlung zurückzogen. China musste die Oberherrschaft Japans über Ryūkyū anerkennen und hinnehmen, daß Japan Ryūkyū im Jahr 1879 annektierte, um daraus die Präfektur Okinawa zu formen. Der Ausgang dieses Konfliktes verdeutlichte, dass die außenpolitische Ordnung in Ostasien, in dessen Zentrum sich China und an dessen Peripherie sich Japan befand, zusammenzubrechen begann. Das chinesisch-japanische Verhältnis kühlte sich merklich ab, und beide Nationen traten in einen Rüstungswettlauf um die Modernisierung der Kriegsmarine ein.³³ Während die Erlaubnis zur Besichtigung des Kriegsschiffes, das den chinesischen Konsul nach Yokohama brachte, in diesem Zusammenhang als Machtdemonstration zu verstehen ist, verfolgten die Berichte über die mangelnde Hygiene und die Unordnung, die an Bord herrschten, demgegenüber den Zweck, das einheimische Lesepublikum von der Disziplinlosigkeit der chinesischen Marine zu überzeugen und den potentiellen Feind herabzusetzen, um die eigene Moral zu stärken. Gleichwohl war mit diesen Berichten über die angebliche Unsauberkeit der Chinesen ein weiteres Stereotyp entstanden, das in den folgenden Jahren immer stärker die gesellschaftliche Wahrnehmung der Chinesen prägte, je mehr die Spannungen zwischen beiden Ländern zunahmen. Im Vorfeld des chinesisch-japanischen Krieges von 1894/95 beschrieb die Presse die Chinatown von Yokohama schließlich fast nur noch als dreckig und unordentlich, als Ort der Prostitution und des Glücksspiels, wo kleine Kinder direkt neben Restauranttischen urinierten.³⁴ In der Debatte über die Frage der Niederlassung von Ausländern im Landesinneren findet sich dieses Stereotyp in fast allen Beiträgen. Katō beruft sich auf Informationen eines

32 Yokohama-shi, Yokohama shishi (Anm. 14), S. 888.

33 Nishikawa T./Itō I., Kaikoku Nihon to Yokohama chūkagai (Anm. 8), S. 106-107; Kokaze H., Sakuho taisei to fubyōdō jōyaku taisei [Das Tributsystem und das System der Ungleichen Verträge], in: Kishi T. / Arano Y. / Kokaze H. (Hrsg.), Higashi Ajia' no jidaisei [„Ostasien“ im Wandel der Zeit], Hiroshima 2005, S. 195-204, S. 200.

34 Yokohama-shi, Yokohama shishi (Anm. 14), S. 905.

westlichen Ausländers, der ihm anvertraut habe, dass viele Chinesen „dreckig“ seien.³⁵ Der Jurist und Politiker Hozumi Yatsuka (1860–1912),³⁶ der zugab, selbst nie eine Chinatown besucht zu haben und sein Wissen über die dortigen Zustände aus der Zeitung zu beziehen, fürchtete einen schädlichen Einfluss auf die japanische Bevölkerung, wenn es den „in hygienischer Hinsicht minderwertigen“ Chinesen gestattet würde, sich in großer Zahl im Landesinneren anzusiedeln. Auch Befürworter der Öffnung des Landesinneren für Chinesen wie der liberale Wirtschaftswissenschaftler und Politiker Taguchi Ukichi (1855–1905) teilten die Ansicht, dass Chinesen unsauber seien und schlugen vor, dass die Regierung sich um dieses Problem kümmern müsse, indem sie etwa die Hygienepolizei einsetzte.³⁷

2.3. Hang zur Kriminalität

Ein weiteres Stereotyp, das die japanische Wahrnehmung der Chinesen nachhaltig prägte, war ihr angeblicher Hang zur Kriminalität.

In den 1870er Jahren wurde publik, dass an verschiedenen Orten in der Chinatown von Yokohama verbotenes Glücksspiel betrieben wurde – unter Beteiligung anderer Ausländer und auch von Japanern –, und dass einige in Yokohama und Nagasaki ansässige Chinesen verarmten japanischen Familien Kinder abgekauft und nach China verbracht hatten.³⁸ Letzteres war freilich für die damalige Zeit nichts Ungewöhnliches, bis auf den Verkauf der Kinder ins Ausland. Während zunächst nur gelegentlich über Einzelfälle berichtet wurde, intensivierte sich Ende der 1870er Jahre die Berichterstattung über Straftaten, die von Chinesen begangen wurden. Um 1880 wurde Kriminalität, vor allem Opiumschmuggel, zum bestimmenden Thema in der Presseberichterstattung über die in Japan ansässigen Chinesen. Insbesondere in den Jahren 1880 und 1881 wurde häufig über Opiumfunde bei chinesischen Seeleuten berichtet.³⁹ Nach 1879 mehrten sich auch Aussagen über geschäftliche Auseinandersetzungen zwischen Chinesen und Japanern,⁴⁰ und gelegentlich, wie beispielsweise im Jahr 1884, wurden auch Fälle von illegalem Warenverkauf durch Chinesen außerhalb der Konzessionsgebiete aufgedeckt.⁴¹ Chinesen gerieten nun auch als unlautere Konkurrenz für japanische Kaufleute ins Blickfeld der Öffentlichkeit.

Die Intensivierung in der Berichterstattung über Kriminalität, die von Chinesen ausging, folgte auf die Einführung der Konsulargerichtsbarkeit für Chinesen im Jahr 1878,

35 Katō H., *Zakkyō shōsō* (Anm. 28), S. 31.

36 in Tsuji J. (Hrsg.), *Jōyaku jishū kenkyūkai dai2kai sokkikō* [Stenographische Mitschrift der zweiten Versammlung der Forschungsgruppe zum Inkrafttreten der neuen Verträge], Tokyo 1898 (abgedruckt in: Inō T. (Hrsg.), *Naichi zakkyōron shiryō shūsei* [Quellensammlung zur Debatte über die Niederlassung von Ausländern im Landesinneren], Bd. 4, Tokyo 1992, S. 460–490), S. 77.

37 Ebenda, S. 78.

38 Yokohama-shi, *Yokohama shishi* (Anm. 14), S. 867.

39 Ebenda, S. 892.

40 Sasaki K., *Yokohama kyōryūchi no Shinkokujin no yōsō to shakaiteki chii* (Anm. 15), S. 225.

41 Yokohama-shi, *Yokohama shishi* (Anm. 14), S. 909.

in dem nach Abschluss des auf Gegenseitigkeit beruhenden Freundschafts- und Handelsvertrags von 1871 das erste chinesische Konsulat in Japan seine Arbeit aufnahm. Bis dahin konnten chinesische Straftäter grundsätzlich von der japanischen Justiz belangt werden, obwohl einige in der Praxis vom Einfluss der westlichen Ausländer profitierten: die westlichen Kaufleute hatten durchgesetzt, dass Rechtsstreitigkeiten, in die ihre chinesischen Angestellten verwickelt waren, vor japanischen Gerichten verhandelt wurden, denen „Berater“ aus dem Konsulat des Arbeitgebers beisaßen, die die Urteilsfindung beeinflussen konnten.⁴²

Durch die Eröffnung des chinesischen Konsulats in Yokohama trat die Konsulargerichtsbarkeit für Chinesen jedoch endgültig in Kraft. Die japanischen Behörden konnten chinesische Straftäter daraufhin nur noch dem chinesischen Konsul überstellen und an diesen appellieren, sie zur Rechenschaft zu ziehen. Für gewöhnlich schickte er sie jedoch lediglich außer Landes und verbot ihnen, häufig erfolglos, die Wiedereinreise.⁴³ In der Berichterstattung wurde daher der Eindruck erweckt, dass Chinesen unter dem Schutz der Konsulargerichtsbarkeit Opiumschmuggel und illegales Glücksspiel betrieben.⁴⁴ Die Berichterstattung über Ausländerkriminalität verfolgte in jener Zeit grundsätzlich das Ziel, den Druck auf die Regierung zu erhöhen, die internationalen Verträge samt der in der Bevölkerung höchst unpopulären Konsulargerichtsbarkeit möglichst bald erfolgreich zu revidieren. Dies galt auch für Kriminalität, die von westlichen Ausländern ausging. Die japanische Presse berichtete über kriminelle Akte von Chinesen jedoch besonders ausgiebig, obwohl dies den Anteil der Chinesen an der Ausländerkriminalität nicht widerspiegelte: laut Polizeistatistik wurden in Yokohama zwischen 1872 und 1876 nur zwei Prozent aller Straftaten von Chinesen begangen, hingegen sechs Prozent von Europäern und US-Amerikanern und 92 Prozent von Japanern⁴⁵. Obwohl die Gruppe der Chinesen zu jener Zeit ungefähr gleich groß war wie die der gesamten übrigen Ausländer, entfielen auf sie also weniger Straftaten.

Dennoch erregten sie mehr Aufsehen, da man ihnen die größere Gefahr für die japanische Gesellschaft beimaß: während es sich bei den meisten Straftaten der westlichen Ausländer um spontane Gewalttaten infolge übermäßigen Alkoholkonsums handelte, wurden chinesische Straftäter hauptsächlich mit Opiumschmuggel, illegalem Glücksspiel und Diebstahl in Verbindung gebracht.⁴⁶ Die Befürchtung, dass die japanische Bevölkerung davon stark in Mitleidenschaft gezogen würde, sobald den Chinesen die freie Wohnortwahl in Japan erlaubt würde, zog sich als drittes Leitmotiv durch die Debatte über das Für und Wider der Niederlassung von Ausländern im Landesinneren.

Gegner und Befürworter der freien Wohnortwahl für Chinesen gingen gleichermaßen davon aus, dass ihnen ein Hang zur Kriminalität zueigen sei. Hara Takashi war als Befürworter jedoch optimistisch, dass die Chinesen ihre „schlechten Sitten und Gebräu-

42 Hoare, *Japan's Treaty Ports and Foreign Settlements* (Anm. 1), S. 63.

43 Yokohama-shi, *Yokohama shishi* (Anm. 14), S. 891-894.

44 Nishikawa T./Itō I., *Kaikoku Nihon to Yokohama chūkagai* (Anm. 8), S. 101.

45 Sasaki K., *Yokohama kyoryūchi no Shinkokujin no yōsō to shakaiteki chii* (Anm. 15), S. 227.

46 Ebenda, S. 228.

che“, insbesondere das Opiumrauchen und das Glücksspiel, aufgeben würden, sobald es ihnen gestattet würde, sich unter die japanische Bevölkerung zu mischen. Als Minderheit würden sie sich den Sitten der Mehrheit anpassen.⁴⁷ Andere, wie der Politiker Konoe Atsumaro (1863–1904), befürchteten dagegen, dass die „schlechten Sitten“ auf die japanische Bevölkerung abfärben könnten. Während einer Diskussionsveranstaltung erkundigte sich Konoe daher, ob etwa die auf Taiwan ansässigen Japaner auch anfangen, Opium zu rauchen,⁴⁸ um das Gefährdungspotential einschätzen zu können, das die opiumrauchenden Chinesen für die japanische Bevölkerung bargen. Der Diplomat Mitsuhashi Nobukata (1856–1910) versuchte, ihn aufgrund eigener Erfahrungen in der Mandchurei zu beruhigen, wo mittlerweile mehrere Tausend Japaner ansässig geworden seien, die jedoch die Sitte des Opiumrauchens nicht von den Chinesen übernommen hätten. Er erklärte auch, dass das Opiumrauchen für die unteren Schichten der chinesischen Gesellschaft die gleiche Bedeutung habe wie das Trinken von Alkohol für die Japaner.⁴⁹ Derlei aufklärerische Stimmen waren jedoch in der Minderheit. Gerade infolge des chinesisch-japanischen Kriegs 1894/95 hatte sich, geschürt durch Kriegspropaganda, eine starke anti-chinesische Stimmung in der Bevölkerung ausgebreitet. Das Schimpfwort „Schweineschwanz“ (*tonbi*), das als Verunglimpfung der typischen Haartracht chinesischer Männer ursprünglich als Bezeichnung für chinesische Straftäter reserviert gewesen war, wurde ab 1894 generell in der Presse für die in Japan ansässigen Chinesen verwendet.⁵⁰ Das Stereotyp des chinesischen Kriminellen hatte sich verfestigt und bestimmte nun die Wahrnehmung der Chinesen allgemein.

3. Zusammenfassung

In den 1870er Jahren entstanden die drei Stereotype, die die gesellschaftliche Wahrnehmung der Chinesen in Japan nachhaltig prägten. Vor dem Hintergrund einer allgemeinen Verschlechterung des Chinabildes im Laufe des 19. Jahrhunderts ist zu berücksichtigen, dass die Entstehung und Verfestigung dieser Stereotype mit bestimmten Ereignissen und Entwicklungen verknüpft war.

Der „arme Kuli“ betrat die Bühne der Öffentlichkeit, nachdem durch den Vorfall der Maria Luz der internationale Kuli-Handel in Japan bekannt geworden war, und er verblieb dort nicht zuletzt infolge der Beobachtung der anti-chinesischen Gesetzgebung in den USA. Die angebliche Unsauberkeit und Disziplinlosigkeit der Chinesen kam als Stereotyp infolge der Propaganda auf, mit der China, das sich immer mehr zum Konkurrenten und schließlich Kriegsgegner in Ostasien entwickelte, herabgesetzt werden sollte. Der angebliche Hang zur Kriminalität schließlich wurde verstärkt thematisiert, nachdem die Konsulargerichtsbarkeit für Chinesen in Kraft getreten war und Chinesen somit

47 Hara T., *Shinjōyaku jishshi junbi* (Anm. 30), S. 60-61.

48 In: Tsuji J., *Jōyaku jishshi kenkyūkai dai2kai sokkōroku* (Anm. 36), S. 89.

49 Ebenda, S. 91.

50 Sasaki K., *Yokohama kyōryūchi no Shinkokujin no yōsō to shakaiteki chii* (Anm. 15), S. 228.

der japanischen Gerichtsbarkeit entzogen wurden. Zu Beginn der 1880er Jahre wurden Chinesen schließlich schon weitgehend mit armen Kulis gleichgesetzt, und es galt als allgemein bekannt, dass sie unsauber waren und schlechten Gewohnheiten frönten. Diese Stereotype beeinflussten zum Teil auch die Entscheidung der japanischen Regierung im Jahr 1899, Chinesen grundsätzlich die freie Wohnortwahl im Landesinneren zu gestatten, dies jedoch hinsichtlich bestimmter Berufe wiederum stark einzuschränken. Nach dem Krieg mit China 1894/95, durch den alle bisherigen Verträge mit China ihre Gültigkeit verloren hatten, hätte es Japan als Siegermacht freigestanden, das System der Konzessionsgebiete im Sinne einer „Ghettoisierung“ für Chinesen aufrechtzuerhalten, wie es vielfach in der Debatte um die Niederlassung von Ausländern im Landesinneren hinsichtlich der Chinesen gefordert wurde. Volkswirtschaftliche und völkerrechtliche Erwägungen waren dafür ausschlaggebend, dass dies trotz der in der Bevölkerung mittlerweile stark verbreiteten Ressentiments gegen Chinesen nicht geschah. So orientierte sich die japanische Regierung durchaus am Bild des „armen Kulis“, der Einheimischen die Arbeitsplätze wegnehmen würde, indem sie die genannten Einschränkungen formulierte, die die ungelerten Arbeiter in den Chinatowns festhielten. Chinesischen Unternehmern, die als potentielle Investoren für den Aufbau der japanischen Industrien ebenso erwünscht waren wie westliche Ausländer, war es auf der anderen Seite jedoch gestattet, sich im Landesinneren niederzulassen. Darüber hinaus spielte für die Entscheidung, das System der Konzessionsgebiete auch im Hinblick auf die Angehörigen von Nicht-Vertragsnationen abzuschaffen, die Erwägung eine Rolle, dass man ihnen die unpopuläre Exterritorialität nicht mehr zugestehen wollte, nachdem sie für die anderen Nationen im Zuge der Revision der Ungleichen Verträge endlich abgeschafft werden konnte.

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. Einführung¹

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 hier und da eine federblättrige Acacia vera erhob...²

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...³

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.⁴

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.⁵

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.⁶ 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.⁷ 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.⁸ 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.⁹ 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.¹⁰ 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.¹¹

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.¹² 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.¹³ 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.¹⁴

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.¹⁵ 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“.¹⁶ Es geht folglich um die Existenz von Pluralität, nicht um die Frage nach ihrer positiv-emphatischen Bewertung.¹⁷

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 Wahhabiten 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.¹⁸ 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.¹⁹ Ferner gab es zunehmend kleinere Dampfer, welche auch flache Häfen direkt anlaufen konnten. Dadurch wurde die vorherige Verladung auf Segelboote in Djidda überflüssig.²⁰

All dies wirkte sich auf die Strukturen der städtischen Wirtschaft aus: Die Bedeutung der Segelschiffahrt, an der Djiddawis als Schiffseigentümer, 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.²¹ 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.²²

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.²³ 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.²⁴ Ein Indikator für die jeweilige Stärke war, ob die osmanischen Gouverneure in Djidda oder in der (ab 1863–64) offiziellen Provinzhauptstadt Mekka residierten.²⁵ 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.²⁶ 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.²⁷

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*, 2nd 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.²⁸

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.²⁹ 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.³⁰

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.³¹ 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“.³²

Die Einschränkungen für Nichtmuslime in Djidda scheinen während der Herrschaft Muhammad 'Alis weitgehend aufgehoben worden zu sein.³³ So siedelten sich zunächst osmanische, oft griechische, ägyptische und irakische Christen in der Stadt als Händler an, die diese zumeist über Ägypten erreichten.³⁴ Erstmals wurde Christen auch gestattet, in bzw. nahe Djidda verstorbene Religionsangehörige auf einem eigenen Friedhof zu beerdigen.³⁵ 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.³⁶ 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.³⁷ 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.³⁸

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.³⁹

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.⁴⁰ 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.⁴¹ Dies löste vor Ort erhebliche Unruhe aus, wie die Beschwerde eines Mekkaner Shaykhs über den Besuch von Christen belegt.⁴²

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.⁴³ 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.⁴⁴ 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.⁴⁵

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.⁴⁶ 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.⁴⁷

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.⁴⁸ 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.⁴⁹ 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, 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.⁵⁰

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.⁵¹ 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.⁵² 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.⁵³ 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.⁵⁴ 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.⁵⁵

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.⁵⁶ 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.⁵⁷

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.⁵⁸ 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.⁵⁹ 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.⁶⁰ Ferner war das Auftreten der Soldaten sicherlich nicht immer vorbildlich.⁶¹

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.⁶² 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.⁶³ 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.⁶⁴ 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.⁶⁵

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.⁶⁶ 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.⁶⁷

Eine besondere Schwierigkeit war die Frage des Landkaufs im Hedschas, vor allem natürlich in Mekka und Medina, durch nichtosmanische Muslime.⁶⁸ 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.⁶⁹ Verließ ein solcher Neuosmane den Herrschaftsbereich des Osmanischen Reichs wieder, musste er sein Eigentum an einen osmanischen Bürger überschreiben oder es verkaufen.⁷⁰ 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.⁷¹ 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.⁷² 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.⁷³ 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.“⁷⁴ Nicht nur verarmte Süd- und Südostasiaten 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.⁷⁵ 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 Seeeinreise 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.⁷⁶

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.⁷⁷ 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.

Hafenstadt und nationaler Gründungsmythos – Zur Bedeutung von Buenos Aires als Element des argentinischen Nationalen Diskurses (19.-21. Jahrhundert)

Astrid Windus

SUMMARY

Astrid Windus: Port City and National Founding Myth: On the Meaning of Buenos Aires as an Element of the Argentinean National Discourse, 19th to 21st Century

The article deals with the symbolic function of the port city of Buenos Aires within the 19th century discourse of the Argentine nation. The city was a gateway for millions of European immigrants who entered Argentina in the second half of the 19th century. According to Argentine intellectuals like Alberdi or Sarmiento, Buenos Aires was the cradle of “civilization” and “progress”, thus representing an important element of the national project of a “white” and “European” Argentina. In contrast, the much older history of immigration of Non-European groups to the port city was excluded from these imaginations. The text shows these mechanisms, taking as an example the history of the African immigration to Buenos Aires from colonial times to the 20th century.

Hafenstädte sind Knotenpunkte globaler Bewegungen von Gütern und Menschen. Sie gelten deshalb auch oft als besonders weltoffen und divers im Hinblick auf ihre städtischen und demographischen Strukturen sowie das Selbstverständnis ihrer Bevölkerung. Im Besonderen scheint das für solche Hafenstädte zu gelten, die über ihre Funktion als Handels- und Kommunikationszentren hinaus auch eine Rolle innerhalb weltweiter Migrationsbewegungen spielen. Dies ist der Fall bei Metropolen wie New York oder Buenos Aires, die im 19. und 20. Jahrhundert Zielpunkte europäischer Massenauswanderung waren. Sie wurden zu Inbegriffen der Idee des „Melting Pot“, der die Vorstellung zugrunde liegt, aus Migranten „aller Herren Länder“ eine nationale Gemeinschaft von Einwanderern und deren Nachkommen zu formen.

Am Beispiel der Hafenstadt Buenos Aires beschreibt dieser Beitrag, dass solche Vorstellungen auch als Bestandteile nationaler Gründungsmythen betrachtet werden können. Denn so „global“ sich Argentinien als typisches Immigrationsland mit über 3,8 Millionen Einwanderern zwischen 1881 und 1930¹ auch gibt, so restriktiv wurde und wird der Zugang zur nationalen Gemeinschaft über Kategorien wie „Rasse“ oder „Herkunft“ geregelt. Die Einwanderer des 19. Jahrhunderts kamen keineswegs aus allen Winkeln der Erde – die Förderung und Regulierung der Immigration durch den argentinischen Staat zielte auf die „Verbesserung“ der einheimischen „Rasse“ mit europäischem „Blut“ ab.² Die diskursive Konstruktion des „Argentiniers“ erfolgte in mehreren Kollektivierungsschüben.³ Ein erster Schritt war die „Homogenisierung“ der europäischen Einwanderer entsprechend ihrer Herkunftsländer. So kam es beispielsweise im Fall der italienischen Immigranten, die ein überaus heterogenes und vielsprachiges Konglomerat von Menschen aus allen Teilen Italiens bildeten und weniger national als vielmehr regional orientiert waren, zunächst zu einer „Italienisierung“.⁴ In einer weiteren Phase erfolgte die „Argentinisierung“ dieser Gruppen von „europäischen“ Immigranten. Die gleichzeitige, auch weiterhin andauernde Zugehörigkeit dieser „neuen Argentinier“ zu einer ihrer jeweiligen europäischen „Herkunftsgruppen“ war dabei keineswegs ein Hindernis. Der kontinuierliche Bezug auf die „europäischen Wurzeln“ und die „doppelte Mitgliedschaft“ (in der Gemeinschaft von Argentinern einerseits und derjenigen der „europäischen Immigranten andererseits) sind wesentliche Bestandteile von „Argentinität“.

Besondere Wirkmächtigkeit entfaltete dieser so eng an Europa gebundene Identitätswurf in Buenos Aires selbst, wo die Bevölkerungszahl durch die Immigration geradezu explodierte und von 181.838 im Jahr 1869 auf 1,575 Millionen in 1914 anstieg.⁵ In diesem Zusammenhang ist interessant, dass der Hafen in der Bezeichnung der Einwohner von Buenos Aires als „Porteños“ – frei übersetzt die „Hafenbewohner“ – bereits seit der Kolonialzeit eine besondere Hervorhebung findet. Er kann als eine Bezugsgröße gelesen werden, die zunächst in besonderem Maße die Abgrenzung zu den argentinischen Provinzen markierte, im Zuge der Masseneinwanderung jedoch in einen direkten Assoziationszusammenhang mit der europäischen Herkunft der „Porteños“ gestellt wurde.

Die geschilderten Mechanismen der „Argentinisierung“ gelten jedoch keineswegs für Angehörige nicht-europäischer Immigrantengruppen. So werden Nachkommen schwarzer Sklaven oder Einwanderer von den Kapverdischen Inseln im Gegensatz zu solchen aus Italien, Spanien oder Deutschland bis heute nicht als „Argentinier“ oder „Porteños“

1 N. Sánchez Albornoz, *The Population of Latin America, 1850–1930*, in: L. Bethell (Hrsg.), *Cambridge History of Latin America*, Bd. 4, Cambridge u. a. 1986, S. 130.

2 Vgl. hierzu ausführlich A. Windus, *Afroargentinier und Nation. Konstruktionsweisen afroargentinischer Identität im Buenos Aires des 19. Jahrhunderts*. Leipzig 2005, S. 94–106.

3 Dies meint nicht, dass es sich hierbei um ein regelmäßiges, durch abgeschlossene, aufeinander folgende Phasen bestimmtes Entwicklungsmodell handelt. Die beschriebenen Prozesse sind vielmehr als ineinander greifende und sich überlagernde diskursive Verläufe zu verstehen.

4 A. Windus, *Afroargentinier* (Anm. 2), S. 218–219.

5 E. Gallo, *Argentina: Society and Politics, 1889–1916*, in: L. Bethell (Hrsg.), *Cambridge History of Latin America*, Bd. 4, Cambridge u. a. 1986, S. 359–392, hier S. 363.

vorgestellt. Sie bleiben Schwarze und „Ausländer“, da sie nicht Teil des „weißen“, an Europa orientierten argentinischen Selbstverständnisses sind.

Am Beispiel der Hafenstadt Buenos Aires und ihrer Migrationsgeschichte lassen sich diese Diskursverläufe deutlich nachzeichnen. Traditionelle Untersuchungen, die sich mit der Geschichte der Einwanderung nach Argentinien befassen, legen den analytischen Schwerpunkt zumeist auf die europäische Masseneinwanderung des 19. Jahrhunderts. Dem gegenüber steht im Mittelpunkt dieser Ausführungen jedoch die unfreiwillige afrikanische „Immigration“ nach Buenos Aires seit der Kolonialzeit.

Skizziert wird zunächst der durchaus bedeutende Anteil schwarzer Akteure an der Geschichte der Hafenstadt Buenos Aires, dem ihr gleichzeitiger Ausschluss aus der argentinischen Nationalgeschichte und Erinnerungskultur gegenüber steht. Anschließend stehen die Konstruktionsweisen des „modernen“ Argentiniers als einem weißen, von europäischen „Kultureinflüssen“ geprägten und von Europäern abstammenden Menschen im Vordergrund, der in einem existentiellen Wechselverhältnis mit seiner zivilisatorischen bzw. zivilisierten, städtischen Umwelt (Buenos Aires) steht. Den Bogen zurück in die Gegenwart schlagen die Überlegungen zur aktuellen Wirkmächtigkeit dieser Diskurse des 19. Jahrhunderts in Zusammenhang mit neueren Migrationsbewegungen afrikanischer Menschen in den vermeintlichen „Schmelztiegel“ Buenos Aires.

Schwarze Migration in der Kolonialzeit

Buenos Aires war seit der frühen Kolonialzeit wichtigster Atlantikhafen der bis ins 19. Jahrhundert dünn besiedelten Region „Río de la Plata“⁶ und damit Eingangstor für die seit 1587 aufgrund eines latenten Arbeitskräftemangels eingeführten afrikanischen Sklaven. Der Umfang der Importe blieb im Vergleich zu den klassischen Plantagenregionen wie Brasilien, den USA oder der Karibik insgesamt zwar verhältnismäßig gering; dennoch stellten die Afrikaner und ihre Nachkommen während der Kolonialzeit und in den ersten Jahrzehnten der Unabhängigkeit einen wichtigen Teil der Gesamtbevölkerung der bis dahin besiedelten Gebiete.

Im Jahr 1778 hatte Buenos Aires eine Gesamtbevölkerung zwischen 24.000 und 30.000 Einwohnern. Der Anteil von Schwarzen⁷ in der Stadt lag bei ca. 30 Prozent. 1810 war er – bei einer Bevölkerung von 42.500 Einwohnern – sogar auf 30 bis 40 Prozent angestiegen.⁸ Damit spielte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Zwangsmigration von

6 Geographisch wird unter der Region „Río de la Plata“ das Mündungsgebiet der Flüsse Uruguay und Paraná verstanden, das Teile Argentinien und Uruguays einschließt. Das 1776 gegründete spanische Vizekönigreich Río de la Plata umfasste jedoch das heutige Argentinien, Uruguay, Paraguay sowie Teile Boliviens.

7 Unter dem Begriff der „Schwarzen“ werden hier alle Personen afrikanischer Herkunft in ihren unterschiedlichen Graden ethnischer und kultureller Vermischung zusammengefasst.

8 E. F. S. de Studer, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires 1984, S. 340; S. M. Socolow, *Buenos Aires: Atlantic Port and Hinterland in the Eighteenth Century*, in: F. W. Knight, P. K. Liss (Hrsg.), *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650–1850*, Knoxville 1991, S. 240–261, hier S. 247.

Schwarzen eine ebenso wichtige Rolle für die Stadt wie die Zuwanderung aus Europa, insbesondere die aus den spanischen Provinzen Galizien, Katalonien und dem Baskenland. Und sie war – verlässt man sich auf die ungenauen statistischen Daten für diesen Zeitraum – zahlenmäßig mindestens genauso bedeutend wie die Binnenmigration aus den argentinischen Provinzen nach Buenos Aires.⁹

Die Sklaveneinfuhr in die argentinische Konföderation wurde 1812 verboten, allerdings führte dies keineswegs zu einem sofortigen Stopp der Importe. Ein blühender Schmuggelhandel befriedigte die auch weiterhin bestehende Nachfrage nach den schwarzen Arbeitskräften.

Seit dem späten 16. Jahrhundert stellte der Schmuggel generell einen wichtigen Bereich der Handelsaktivitäten dar, die über den Hafen von Buenos Aires abgewickelt wurden.¹⁰ Der illegale Handel mit Sklaven wurde meist über Brasilien organisiert, auch über das Jahr 1812 hinaus.¹¹ Die Korsarengesetzgebung, die während des Krieges zwischen den Vereinigten Provinzen des Río de la Plata und Brasilien (1825–1828) erlassen wurde, verstärkte diese Tendenz. Die gegen brasilianische Schiffe agierenden argentinischen Korsaren unterstanden entweder direkt der Regierung in Buenos Aires oder wurden privat finanziert und von der Regierung protegiert. Sie überfielen brasilianische Sklavenschiffe und erbeuteten Sklaven, die ursprünglich für den dortigen Markt vorgesehen waren.¹² Die Gesetzgebung von 1826 bzw. 1827 versprach den Korsaren für jeden Sklaven fünfzig Pesos, zu entrichten von der Regierung in Buenos Aires.¹³

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts erließ man zahlreiche Gesetze zur Einschränkung bzw. Regelung der Sklaverei, die zwischenzeitlich und je nach Bedarf eingeführt und wieder aufgehoben wurden, bis die argentinische Konföderation die Sklaverei 1853 schließlich endgültig verbot.¹⁴

Bedarf an Sklaven bestand bis dato übrigens nicht nur seitens privater Unternehmer oder Sklavenbesitzer. Auch der argentinische Staat und die Stadt Buenos Aires hatten ein vitales Interesse an der weiteren Versorgung mit Sklaven, vornehmlich für das Militär. Schwarze hatten sich bereits in Kolonialzeit als Soldaten bewährt, so 1806 und 1807 während der erfolgreichen Abwehr der englischen Invasionen in Buenos Aires.¹⁵

9 M. Socolow, Buenos Aires (Anm. 8), S. 248, 249.

10 Ebenda, S. 240.

11 L. M. Crespi, Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825–1828), in: *Temas de Africa y Asia*, Bd. 2 (1993), S. 109–124.

12 L. Crespi, Negros apresados, S. 109–124; eine ausführliche Beschreibung dieser Praxis findet sich auch bei R. M. Castellano Sáenz Cavia, La abolición de la esclavitud en las provincias unidas del Río de la Plata (1810–1860), in: *Revista de Historia del Derecho*, Vol. 9 (1981), S. 55–157, hier S. 110 ff.

13 Ebenda, S. 110; L. Crespi, Negros apresados (Anm. 2), S. 113, 116.

14 Da Buenos Aires der Konföderation allerdings erst im Jahr 1861 beitrug, wurde diese Regelung hier auch erst zu diesem Zeitpunkt offiziell wirksam. G. Reid Andrews, *Los afroargentinos de Buenos Aires*, Buenos Aires 1989, S. 67–68.

15 Ebenda, S. 139.

Die Afroporteños¹⁶ in der städtischen Gesellschaft von Buenos Aires

Die Sklavengesellschaft von Buenos Aires hatte einen urbanen Charakter. Die überwiegende Zahl der Sklaven lebte und arbeitete in den Haushalten der städtischen Oberschicht, wo sie als Kutscher, Köche oder Kindermädchen tätig waren.¹⁷ Andere übten für ihre Besitzer handwerkliche Berufe wie Schuster oder Schneider aus, und viele erwirtschafteten sich durch selbstständige Arbeiten einen kleinen Nebenerwerb. Diese Arbeitsverhältnisse ermöglichten den Sklaven ein verhältnismäßig hohes Maß an Mobilität und einen konstanten, viele Bereiche umfassenden Kulturkontakt und -austausch mit der Lebenswelt der Weißen.

Dies galt auch für die seit Ende des 18. Jahrhunderts zunehmende Zahl freier Schwarzer. Ungeachtet ihres veränderten bürgerrechtlichen Status konnten sich diese allerdings nur selten aus ihrer sozialen und ökonomischen Marginalität befreien. Dennoch entstand in Buenos Aires in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert eine schwarze „Elite“. Sie setzte sich im Wesentlichen aus Männern der schwarzen Mittel- bis Oberschicht zusammen: Unternehmern, Intellektuellen, Musikern, Dichtern, Künstlern und Journalisten, hochrangigen Militärs, Inhabern von Handwerksbetrieben usw.¹⁸ Eine regelrechte Verschmelzung, wie das gerade für Hafenstädte als Kristallisationspunkte der Migration verwendete Bild des „Melting Pot“ suggeriert, fand jedoch nicht statt.

Die „Afroporteños“ nahmen aktiv am kulturellen, sozialen und religiösen Leben der Stadt teil und prägten dieses ihrerseits. Seit der Kolonialzeit fanden sich Männer und Frauen in religiösen Bruderschaften zusammen, den so genannten „Cofradías“, die an Kirchengemeinden angeschlossen waren und unter Kontrolle des jeweiligen Gemeindepriesters standen.¹⁹ 1821 legalisierte ein entsprechender Erlass eine neue vereinsähnliche Organisationsform, die kirchenunabhängig war und neben ihrer sozialen Funktion auch einen religiösen Charakter aufwies: die so genannten „Nationen“ oder „afrikanischen Gesellschaften“.

Grundlage für diese Vereinigungen, die offiziellen Regelungen unterlagen, war die Berufung aller Mitglieder der jeweiligen „Nation“ auf eine gemeinsame afrikanische Herkunft.²⁰ Ziel der Organisationen war die gegenseitige Hilfe bei Krankheit, Tod oder anderen Unglücksfällen, die Ausrichtung von Zusammenkünften und Festen sowie die

16 Unter dem Begriff „Afroporteños“ wird die schwarze Bevölkerung von Buenos Aires zusammengefasst. Hierbei handelt es sich nicht um eine zeitgenössische (Selbst-)Bezeichnung, sondern um eine Typologisierung, die in Anlehnung an die neuere kulturwissenschaftliche Terminologie („Afro-Amerikaner“, „Afro-Deutsche“ etc.) vorgenommen wurde.

17 M. Goldberg, *Los negros de Buenos Aires*, in: L. M. Martínez Monitel (Hrsg.), *Presencia africana en Sudamérica*, México D.F. 1995, S. 529-607, hier S. 554.

18 Der Elitebegriff ist hier gruppenintern zu verstehen. Hinsichtlich ihres wirtschaftlichen und sozialen Status ist diese Gruppe mit der weißen Elite nur schwer zu vergleichen.

19 Eine eingehende Erläuterung der Funktionsweisen und Bedeutungen der unterschiedlichen Formen institutionalisierter afroargentinischer Gemeinschaft in Gestalt der *cofradías*, *naciones*, *sociedades africanas*, *asociaciones africanas* und *candombes* bei A. Windus, *Afroargentinier und Nation* (Anm. 2), S. 163 ff.

20 Die Herkunftsbezeichnungen waren jedoch oftmals diffus und konnten sich sowohl auf eine ethnische Gruppe als auch auf eine Region in Afrika beziehen.

Ausübung spezifischer kultureller und religiöser Praktiken. Hierbei ist insbesondere der Candombe hervorzuheben, ein sowohl im rituellen als auch im profanen Kontext praktizierter Tanz afrikanischen Einflusses. In seiner rituellen Form repräsentierte er ein zentrales Element der verdeckt ausgeübten afroargentinischen Religiosität, die Parallelen zu den Praktiken anderer afroamerikanischer Religionen aufwies.

In ihren zentralen Funktionen glichen die Organisationen denjenigen Vereinen zur gegenseitigen Hilfe („Mutuales“), die auch die europäischen Einwanderer des 19. Jahrhunderts in Buenos Aires gründeten, z. B. der italienischen „Unione e Benevolenza“. Sie waren Institutionen, die neben konkreter Hilfe für ihre Mitglieder und einem Raum zur Durchführung gruppenspezifischer Kulturpraktiken einen Zugang zu sozialer und politischer Partizipation ermöglichten, die über die jeweilige Gruppe hinausging und gesellschaftliche Wirkmacht entfaltete.²¹ Aus den Mutuales heraus wurden Zeitungen gegründet und der Bau von Schulen, Kirchen, Vereinen, und Krankenhäusern geplant. Im kollektiven Gedächtnis der Porteños und innerhalb der Historiographie gelten diese „europäischen“ Organisationen als „typische“ Institutionen einer durch die Einwanderung geprägten Stadt wie Buenos Aires.²²

Trotz ihrer funktionalen Ähnlichkeit wurden dem gegenüber die „afrikanischen Gesellschaften“ als Institutionen wahrgenommen, die in erster Linie auf die „Afrikanität“ ihrer Mitglieder verweisen.

Während die „europäischen“ Mutuales also, trotz ihrer Gebundenheit an eine regionale bzw. nationale oder ethnische Herkunft ihrer Mitglieder, als identitätsstiftende Elemente der Einwanderergesellschaft von Buenos Aires fungierten, repräsentierten die „afrikanischen Gesellschaften“ ein Symbol von Alterität.²³ Diese Europäisierung Argentiniens, die mit dem Ausschluss nicht-europäischer Elemente aus den Konzepten von Argentinität einherging, ist Teil der Konstituierung Argentiniens als Nation und damit des argentinischen Nationendiskurses des 19. Jahrhunderts.

Argentinischer Nationendiskurs und Konstruktion des „weißen“ Argentiniers

Den Vertretern der liberalen Eliten von Buenos Aires war die Vorstellung einer organischen, aus dem Geiste der Aufklärung erwachsenen und an republikanischen Idealen orientierten argentinischen Nation gemeinsam. Ihr Ziel war die Konstituierung einer kollektiven Identität, über die die Mitgliedschaft in der nationalen Gemeinschaft geregelt wurde. Hierzu gehörte die Schaffung eines homogenen Gemeinschaftsgefühls in-

21 H. Sabato, *La política en las calles. Entre voto y la movilización. Buenos Aires 1862–1880*, Buenos Aires 1998, S. 55; dies., *The Many and the Few. Political Participation in Republican Buenos Aires*, Stanford 2001, S. 35–37, 44–46.

22 Insbesondere unter den europäischen Einwanderern herrschte ein starkes Bewusstsein über die Bedeutung von Zeitungen für die nationale Partizipation. H. Sabato, *Citizenship, Political Participation and the Formation of the Public Sphere in Buenos Aires 1850s–1880s*, in: *Past & Present. A Journal of Historical Studies*, Nr. 136 (08/1992), S. 139–163, hier S. 151–152.

23 A. Windus, *Afroargentinier und Nation* (Anm. 2), S. 163 ff.

nerhalb der auf dem argentinischen Territorium lebenden Bevölkerung, die allerdings sowohl in ethnischer wie auch kultureller Hinsicht als überaus heterogen bezeichnet werden kann.²⁴

Einige zentrale und unmittelbar miteinander verknüpfte Vorstellungen können als typisch für den argentinischen Nationendiskurs angesehen werden: Die Idee einer evolutionären Stufenlehre der Menschheit, deren ordnendes Prinzip die Entwicklung vom Stadium der „Barbarei“ zu dem der „Zivilisation“ ist; die Überzeugung, dass diese Entwicklung nur mittels aufklärerischer Fortschritts- und Modernisierungstheorien verwirklicht werden könne, sowie die Vorstellung von einem hierarchischen System der menschlichen „Rassen“, in dem der „weißen Rasse“ der Führungsanspruch zugeschrieben wurde.²⁵

Buenos Aires nahm innerhalb dieser Konzeptionen eine besondere Rolle ein. So kann aus zeitgenössischen Texten der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine direkte Assoziation der Begriffe „argentinisch“ bzw. „Argentinier“ mit dem Begriff „Buenos Aires“ sowie eine synonyme Verwendung von „Argentinier“ und „Porteño“ herausgelesen werden. Das Projekt der Konstruktion einer argentinischen Nation war unmittelbar mit dem einer sozialen, politischen und kulturellen Modernisierung verbunden. Der einzige Ort aber, der zu diesem Zeitpunkt als Ort der Modernisierung gedacht werden konnte, war die Hafenstadt Buenos Aires. Sie war das „Saatkorn“, das die argentinische Nation zum „Blühen“ bringen sollte.²⁶

Diese Vorstellung ist Teil des dichotomischen Prinzips von „Zivilisation und Barbarei“, das zu einer Art „Leitmotiv“ des argentinischen Nationendiskurses wurde. Die Schlüsselfigur dieser Zivilisationsidee in Argentinien war der Denker, Politiker, Staatsmann und argentinische Präsident (1868–1874) Domingo Faustino Sarmiento. Seine Konzepte hielten Einzug in ein 1845 im chilenischen Exil veröffentlichtes Buch, das die ideologische Ausrichtung des „neuen“ Argentinien in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts maßgeblich prägen sollte: „Civilización y barbarie. La vida de Juan Facundo Quiroga“. Es handelt sich um eine polemische Charakterstudie der argentinischen Gesellschaft, in der Sarmiento die politischen Konflikte und Bürgerkriege in Argentinien als Verkörperung des Kampfes zwischen Zivilisation (Freiheit, Fortschritt, Aufklärung) und Barbarei (Despotismus, Rückständigkeit, Ignoranz) beschreibt. Um diese Dichotomie

24 Zum argentinischen Nationendiskurs vgl. u. a. N. Shumway, *The Invention of Argentina*, Berkeley u. a. 1991; M. Quijada, C. Bernard, A. Schneider, *Homogeneidad y nación. Con un estudio de caso: Argentina, siglos XIX y XX*, Madrid 2000; J. L. Romero, *Las ideas políticas en Argentina*, Buenos Aires 1975.

25 Dieses System stellt einen Zusammenhang her zwischen physischen Merkmalen wie der Hautfarbe und bestimmten charakterlichen, intellektuellen oder biologischen „Wesenseigenschaften“ sowie dem kulturellen Entwicklungspotential der jeweiligen „Rassen“. Zum Begriff der „Rasse“ in Argentinien vgl. A. Helg, *Race in Argentina and Cuba, 1880–1930. Theories, Policies, and Popular Reaction*, in: R. Graham (Hrsg.), *The Idea of Race in Latin America*, Austin 1990, S. 37–69; E. A. Zimmermann, *Racial Ideas and Social Reform: Argentina, 1890–1916*, in: *Hispanic American Historical Review*, Nr. 72:1 (1992), S. 23–46.

26 Eine eingehende Beschäftigung mit der diskursiven Verknüpfung republikanischer Ideale und der Stadt Buenos Aires findet sich bei P. González Bernaldo de Quirós, *Civilité et politique aux origines de la nation Argentine. Les sociabilités à Buenos Aires, 1829–1862*, Paris 1999, S. 305 ff.

auf den argentinischen Gesamtkontext zu übertragen, bedient er sich des Gegensatzes Stadt/Zentrum = Zivilisation und Land/Peripherie = Barbarei.

In diesem Diskurs wird die Stadt – und insbesondere die Hafenstadt Buenos Aires – als Hort liberalen Denkens, als Europa Amerikas, als zukunftssträchtige Metropole konstruiert. Der ländliche Raum hingegen wird zum Symbol für eine Wildnis, die bei ihren Einwohnern eine latente Neigung zu Anarchie und Gewalt erzeugt, die nur mit despotischen Formen von Autorität und Terror kontrolliert werden könne.²⁷

Ein Mittel für die langfristige „Zivilisierung“ des „barbarischen Hinterlands“ war die europäische Einwanderung. Die Immigration wird dabei zur Heilsbringerin des „kranken“, weil rückständigen, durch Despotismus, Ignoranz und biologische wie geistige „Degeneriertheit“ zutiefst geschädigten Argentinien. „Das wichtigste Element von Ordnung und Moral, mit dem die Republik Argentinien heute rechnen kann“, so Sarmiento, „ist die europäische Einwanderung“²⁸

Auch der Staatstheoretiker Juan Bautista Alberdi, dessen Texte die Grundlage für die erste argentinische Verfassung von 1853 bildeten, propagierte die moralische und kulturelle Zivilisierung des Landes durch die Europäer: „Jeder Europäer, der an unseren Stränden ankommt, bringt uns mehr Zivilisation durch seine Gewohnheiten, die er später an unsere Einwohner kommuniziert, als viele Bücher über Philosophie.“²⁹ Dem entsprechend enthält auch der Verfassungstext von 1853 selbst die Forderung, die Einwanderung zu fördern – allerdings ausschließlich diejenige von Europäern.³⁰

Alberdi betonte darüber hinaus auch den ökonomischen Nutzen der Immigranten, da nur ein bevölkerungsreiches Land fortschrittlich sein könne. Durch ihre Herkunft seien die Immigranten besonders befähigt, die Anforderungen einer neuen Wirtschaftsordnung zu erfüllen, da ihnen als Europäern die Anlage zum Fortschritt gewissermaßen angeboren sei.³¹

Die Bevölkerung war nach Alberdi Dreh- und Angelpunkt aller sozioökonomischen Aktivität, denn sie war es, die den nationalen Reichtum produzierte. Dem entsprechend hielt er eine Bevölkerungspolitik für notwendig, die die Einwanderung massiv förderte. Aus dieser Überzeugung leitete Alberdi seinen Ausspruch „Regieren heißt Bevölkern“ ab, der zum Leitsatz der argentinischen Einwanderungspolitik wurde.³²

Bis ins 20. Jahrhundert repräsentierten die Diskurse der Einwanderung und Kolonisierung des argentinischen Territoriums zentrale Felder des argentinischen Nationendiskurses. Sie bildeten auch den ideologischen Unterbau für die planmäßige Ausrottung der indigenen Bevölkerung – einen weiteren Aspekt argentinischer Bevölkerungspolitik.

27 D. A. Brading, *The First America. The Spanish monarchy, Creole patriots, and the Liberal State, 1492–1867*, Cambridge 1991, S. 622.

28 D. F. Sarmiento, *Facundo: Civilización y Barbarie*, hrsg. von M. T. Bella und J. Estrada, Barcelona 1986, S. 246.

29 J. B. Alberdi, *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, in: G. A. Lousteau Heguy/S. M. Lozada (Hrsg.), *El pensamiento político hispanoamericano*, Nr. 6, Buenos Aires 1964 (Erstausgabe Valparaíso 1852), S. 39.

30 N. Sánchez Albornoz, *The Population of Latin America* (Anm. 1), S. 139.

31 T. Halperin Donghi, *Proyecto y construcción de una nación, Argentina 1846–1880*, Caracas 1980, S. 31.

32 Ebenda, S. 127.

Die zunehmende Bedeutung, die diesem Thema im Laufe des untersuchten Zeitraums zugewiesen wurde, trug zusätzlich dazu bei, dass ein weiteres diskursives Feld immer größere Wirkmacht entwickelte: das der „Rasse“.

Die im 18. Jahrhundert von Denkern wie Montesquieu, Kant und Gobineau formulierten klima- und kulturzentrierten Theorien über die Hierarchie menschlicher Rassen erfuhren im 19. Jahrhundert eine neuerliche Veränderung. Im Zuge der nun an Dominanz gewinnenden Biologisierung der gesellschaftlichen und humanistischen Diskurse verfestigte sich die Vorherrschaft einer naturwissenschaftlichen Denk- und Gesellschaftsordnung.³³ Die Differenz der so genannten menschlichen Rassen, die unter anderem die Pathologisierung der asiatischen, jüdischen und schwarzen „Rasse“ beinhaltete, wurde nun anhand eines „wissenschaftlichen“ Kriterienkatalogs festgeschrieben. Parallel zu dieser Naturalisierung einer rassistischen Ordnung erfolgten die Ausdifferenzierung der bürgerlichen Geschlechterordnung und die Verwissenschaftlichung der Dichotomie Frau/Natur versus Mann/Kultur.³⁴ Sie findet ihre Entsprechung im Konzept von Zivilisation und Barbarei, innerhalb dessen sich Natur und Kultur in Gestalt von „Wilden“ und „Zivilisierten“, von höher- und minderwertigen „Rassen“ gegenüber stehen.

Diesen Überzeugungen hingen auch argentinische Denker wie Juan B. Alberdi, Domingo Faustino Sarmiento oder Esteban Echeverría an. In ihren Texten wurde „Rasse“ vor allem als soziale Kategorie konstruiert, die unmittelbaren Einfluss auf die gesellschaftliche Entwicklung hin zu politischer und ökonomischer Stabilität, nationalem Frieden und Wohlstand nahm. Das „rassische Defizit“, das der aus Indigenen, Mestizen, Afrikanern und deren Mischformen bestehenden argentinischen Bevölkerung anhaftete, wurde als ein Grund für Argentiniens Unfähigkeit zur Errichtung und Aufrechterhaltung „demokratischer Strukturen“ gesehen und musste also, wie Sarmiento beschreibt, durch Bildung der Volksmassen und Förderung der europäischen Einwanderung „korrigiert“ werden. Besonders erwünscht war hierbei die massive Immigration von Angehörigen der so genannten „kaukasischen Rasse“, die die „schädlichen“ Kultureinflüsse der indigenen Bevölkerung eindämmen sollte.³⁵

Die hier nur kurz skizzierten Felder des argentinischen Nationendiskurses des 19. Jahrhunderts deuten auf die Wirkmacht hin, die Kategorien wie „Zivilisation“, ethnische Herkunft oder „Rasse“ innerhalb des argentinischen Identitätsdiskurses entfalteten. Buenos Aires als atlantischer „Brückenkopf“ zwischen Argentinien und dem imaginierten „Kulturraum“ Europa spielte innerhalb dieser Diskursverläufe eine wichtige Rolle als der Ort, in dem die europäischen Fortschritts- und Modernisierungskonzepte rezipiert und auf den argentinischen Fall hin übertragen wurden.

33 F. El-Tayeb, *Schwarze Deutsche. Der Diskurs um „Rasse“ und nationale Identität, 1890–1933*, Frankfurt a. M. 2001, S. 149–150.

34 U. Frevert, „Mann und Weib, und Weib und Mann“. *Geschlechterdifferenzen in der Moderne*, München 1995, S. 54.

35 D. F. Sarmiento, *Carta a Mr. Noa*, Buenos Aires, 1. September 1884, in: *Conflicto y armonías de las razas*, S. 419–424, hier S. 423.

Damit wird deutlich, weshalb das Bild von Buenos Aires als einer von der Einwanderung geprägten Hafenmetropole so stark auf das Bild der europäischen Masseneinwanderung hin festgeschrieben wurde, ohne dass die schwarze Einwanderung hierbei jemals angemessen berücksichtigt worden wäre. Gleichzeitig wird Buenos Aires durch seine Funktion als Hafenstadt und „Eingangstor“ für die Immigranten zu einem wichtigen Element des nationalen Gründungsmythos.

Wenngleich vor allem in jüngster Zeit – nicht zuletzt durch die im Zuge der Wirtschaftskrise von 2001/2002 erfolgten massiven sozialen und demografischen Transformationen – eine Veränderung in der argentinischen Selbstwahrnehmung zu beobachten ist, rekurren die vorherrschenden Konzepte von „Argentinität“ gerade in Buenos Aires noch immer sehr stark auf das europäische Element. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass in den letzten Jahren vermehrt über die afroargentinische Community der Hafenstadt in den Medien berichtet wurde. Die meisten dieser Berichte heben bewusst die Problematik hervor, dass in der öffentlichen Meinung nach wie vor die Annahme vorherrscht, dass „Schwarzsein“ und „Porteño-Sein“ unvereinbar sei.

In einem 2001 vom argentinischen Komitee für den Kampf gegen rassistische Diskriminierung („Comité para la eliminación de la discriminación racial“, CERD) veröffentlichten Bericht wird im Abschnitt über Rassismus gegenüber Afroargentinern der historische Mythos des weißen Argentiniens als Grund für das Unwissen über die eigene Kultur und die Missbilligung nicht-weißer Kulturelemente genannt. Schwarze Argentinier seien auf diese Weise unsichtbar gemacht und zu „Verschwundenen“ degradiert worden³⁶ – was durchaus als Verweis auf die Opfer der argentinischen Militärdiktatur verstanden werden kann.

In der argentinischen Erinnerungskultur und der nationalgeschichtlichen Literatur ist die Annahme weit verbreitet, die Schwarzen seien im Verlauf des 19. Jahrhunderts infolge von Seuchen und als Soldaten auf den Schlachtfeldern der zahlreichen Kriege „verschwunden“ bzw. hätten sich in andere Regionen außerhalb Argentiniens geflüchtet. Diese Aussage beruht u. a. auf dem Umstand, dass in den Bevölkerungsregistern seit der Unabhängigkeit die Angaben zur ethnischen Herkunft bzw. Hautfarbe immer „unge-nauer“ wurden. Kategorien, die auf eine afrikanische Herkunft schließen ließen, wurden durch Einführung neuer Kategorien wie „von unbekannter Herkunft“ oder „triuguéño“ („weizenfarben“) ersetzt. Wechsel der „rassischen“ Kategorien waren verbreitet, bedeutete doch die – zumindest offizielle – Zugehörigkeit zur Gruppe der Weißen die potenzielle Möglichkeit des sozialen Aufstiegs. Auf diese Weise kam es zu einer „statistischen Verlagerung“ der schwarzen Bevölkerung aus der Kategorie „schwarz“ in die Kategorie „weiß“.³⁷ Die daraus folgende Nicht-Existenz von schwarzen Argentinern in den historischen Quellen wurde dabei zu einem Beweis für das „Weißsein“ der argentinischen Bevölkerung. Entgegen der verbreiteten Annahme, ein Zensus *reflektiere* auf Grundlage

36 Presentación ante el Comité para la Eliminación de la Discriminación Racial, Buenos Aires 2001, S. 4-5. http://www.cels.org.ar/Site_cels/documentos/f_alternativos/alternativos_pdf/5.f4.pdf, letzter Zugriff 14.12.2004.

37 G. Reid Andrews, Los afroargentinos de Buenos Aires (Anm. 14), S. 104.

empirischer „Fakten“ eine gesellschaftliche „Wirklichkeit“, fungiert dieser vielmehr als ein wirksames Instrument der *Konstruktion* von Wirklichkeit. Zensus spielen somit auch für die Konstruktion nationaler Gemeinschaften eine Schlüsselrolle.³⁸

Die rassistische Diskriminierung der afro-lateinamerikanischen Bevölkerung sowie der Zusammenhang zwischen ethnischer Zugehörigkeit bzw. Hautfarbe und sozialem Status (Schwarze und Indigene stellen nach wie vor die ärmsten Bevölkerungssegmente der lateinamerikanischen Länder dar) sind ein bis in die Gegenwart andauerndes Problem der lateinamerikanischen Länder. Dieses steht, wie auch in der Abschlusserklärung der UN-Weltkonferenz gegen Rassismus 2001 in Durban, Südafrika, betont wurde, in Zusammenhang mit nicht vorhandenen oder unzureichenden demographischen Daten über die Bevölkerungen afrikanischer Herkunft. Das nahmen in Argentinien seit 2003 verschiedene nationale und internationale Organisationen und Institutionen – darunter das „Nationale Institut für Statistik und Zensus“ (INDEC), Vertreter afroargentinischer Institutionen sowie die Weltbank – zum Anlass, angemessene Fragen zu entwickeln, um im Rahmen der Bevölkerungszählung 2010 erstmals seit 1887 Daten über den Anteil von Afroargentinern zu erheben. Diese Fragen beruhen vornehmlich auf Selbsteinschätzungen der Befragten.³⁹

Die Maßnahme begann mit einem Pilotprojekt und einer ersten Befragung, u. a. in dem traditionellerweise afroargentinisch geprägten bonaerensischen Stadtteil Montserrat. Die 2006 veröffentlichte Studie über dieses Projekt spricht von einem „schwarzen“ Bevölkerungsanteil zwischen vier und sechs Prozent der Gesamtbevölkerung, d. h. von ca. zwei Millionen Menschen.⁴⁰

Neuere Immigration und Afroporteños heute

Nicht alle diese Menschen sind jedoch Nachkommen afrikanischer Sklaven, die unfreiwillig in das Land und nach Buenos Aires kamen, denn die Stadt erlebte auch eine „freiwillige“ Einwanderung aus Afrika. Erstmals gegen Ende des 19. Jahrhunderts und danach in zwei weiteren Wellen (zwischen 1927 und 1933 und nach 1946 bis in die sechziger Jahre) immigrierten Kapverdianer nach Buenos Aires. Ihre Zahl lag Ende der siebziger Jahre bei ca. 4.000.⁴¹ Seit den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts sind es Einwanderer aus Westafrika, in der Mehrheit aus Nigeria und dem Senegal, die in die Stadt kommen. Die Medien sprechen von 5.000 bis 10.000 Menschen – eine Spannbreite, die bereits Auskunft über die zweifelhafte Genauigkeit der Daten gibt.⁴²

38 L. C. López, De transnacionalización y censos. Los „afrodescendientes“ en Argentina, in: Revista de Antropología Iberoamericana, Edición electrónica, Bd. 1, Nr. 2 (März-Juli 2006), S. 265-286, hier S. 268.

39 Ebenda, S. 266.

40 <http://siteresources.worldbank.org/INTLACAFROLATINSINSPA/Resources/Argentina.pdf>, S. 11 (letzter Zugriff 16.05.2007).

41 M. M. Maffia, La comunidad caboverdeana de Argentina. El desafío de las nuevas generaciones, in: XI Congreso Internacional de la Asociación Latinoamericana de Estudios de Asia y Africa, S.1, in: <http://ceaa.colmex.mx/alad-aa/imagesmemoria/martamaffia.pdf> (letzter Zugriff 16.05.07).

42 <http://www.conicet.gov.ar/diarios/2006/noviembre/011.php> (letzter Zugriff 16.05.07).

Die Gründe für die Auswanderung der Kapverdianer waren diejenigen der „klassischen“ Armutsmigration: Dürren im Heimatland, Hunger, Arbeits- und Perspektivlosigkeit.⁴³ Sie standen in direktem Zusammenhang mit der portugiesischen Kolonialherrschaft. Die Portugiesen hatten die ursprünglich unbewohnten Inseln seit dem 15. Jahrhundert systematisch mit Menschen aus den nahen westafrikanischen Küstenregionen besiedelt und das Archipel damit zu einem Knotenpunkte des portugiesischen Sklavenhandels gemacht. Nach Abschaffung der Sklaverei führten die Kolonialherren ein Zwangsarbeitssystem („Contrato-System“) ein.⁴⁴ Bis ins 20. Jahrhundert wurden Tausende von Kapverdianern für die Arbeit auf den Kaffee- und Zuckerplantagen der Insel São Tomé sowie für Arbeitsdienste in anderen Regionen des portugiesischen Kolonialreichs zwangsverpflichtet, was zu einer weit reichenden Zerschlagung von Gemeinschafts- und Familienverbänden führte.

Aber auch die Daheimgebliebenen litten unter den kolonialen Herrschaftsverhältnissen, besonders unter der massiven Ausbeutung von Kleinbauern durch Großgrundbesitzer. Angesichts dieser Situation bot seit dem 19. Jahrhundert einzig die Auswanderung Perspektiven zu einer Verbesserung der sozialen und ökonomischen Lage.

Betrachten wir die konkreten Umstände, die zur ersten Niederlassung von Kapverdianern in Argentinien führten, so kommen wir zurück auf die Funktion von Buenos Aires als Hafenstadt. Denn diese ersten Migranten waren Seeleute, die auf Walfängerschiffen im Hafen von Buenos Aires Station gemacht hatten. Sie siedelten sich in Hafenvierteln an – z. B. in „Dock Sud“ oder „Ensenada“ – und ließen sich von dort aus als Matrosen oder Hafearbeiter anheuern.⁴⁵ Hier wurden in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts auch die ersten kapverdianischen Vereine zur gegenseitigen Hilfe gegründet – 1927 die „Sociedad de Socorros Mútuos de Ensenada“, 1932 die „Unión Caboverdeana de Dock Sud (Avellaneda)“.⁴⁶ Damit verfolgten die Kapverdianer die gleiche Strategie der gemeinschaftlichen sozialen und kulturellen „Verortung“ in ihrem neuen Lebensraum, wie es zuvor afrikanische Sklaven und europäische Einwanderer getan hatten.

Wenngleich ihre ethnische Herkunft nicht mit den Vorstellungen des „idealen Einwanderers“ korrespondierte, konnten die Kapverdianer von ihren Kenntnissen und Erfahrungen im Bereich der Seefahrt profitieren. In Buenos Aires des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts herrschte ein dauerhafter Mangel an Fachpersonal für diesen Sektor, den die Immigranten für sich nutzen konnten.⁴⁷

Die Aussicht, den prekären Lebens- und Arbeitsbedingungen auf dem Archipel zu entkommen und als Seemann ein Auskommen zu haben, wurde, so Contarino Sparta,

43 M. M. Maffia, La comunidad caboverdeana de Argentina (Anm. 41); L. L. Contarino Sparta, La persistencia de las tensiones identitarias afro europeas. El caso de la comunidad de cabo verde en la Argentina, in: Afroeuropa: Journal of Afro European Studies, Vol. 1, Nr. 1 (2007), S. 1, in: <http://journal.afroeuropa.eu/index.php/afroeuropa/article/view/4> (letzter Zugriff 16.05.07).

44 Vgl. hierzu ausführlich: L. L. Contarino Sparta, La persistencia de las tensiones identitarias afro europeas (Anm. 43).

45 Ebenda, S. 9-10.

46 M. M. Maffia, La comunidad caboverdeana de Argentina (Anm. 41), S. 2.

47 L. L. Contarino Sparta, La persistencia de las tensiones identitarias afro europeas (Anm. 43), S. 12-13.

durch einen weiteren Anreiz verstärkt. Argentinien galt – auch gegenüber Brasilien und den USA⁴⁸ – als ein „nicht-rassistisches Land“. Das „Unsichtbarmachen“ der ethnischen Diversität der argentinischen Bevölkerung hatte nicht nur den Effekt, alle nicht-europäischen Elemente aus den Vorstellungen von Argentinität auszuschließen. Es führte auch zur Konstruktion eines Mythos der „Rassenvermischung“, der nicht nur im spanischen, sondern auch im portugiesischen Kolonialreich eine langjährige Verbreitungsgeschichte aufwies. Eine solche Idealvorstellung von einer harmonischen „Verschmelzung“ verschiedener „Rassen“ war auch unter kapverdianischen Intellektuellen verbreitet und wurde auf Argentinien projiziert. Darüber hinaus existierte auf den Kapverden ebenfalls die bereits für Argentinien beschriebene Tendenz, jegliche Hinweise auf eine „afrikanische Herkunft“ zu vertuschen.⁴⁹ Der Umstand, dass Kapverdianer portugiesische Pässe hatten und als Portugiesen nach Argentinien einwanderten, mag für die Mitnahme dieser Vorstellungen nach Argentinien einen zusätzlichen Beitrag geleistet haben.⁵⁰

Vor diesem Hintergrund verwundern die übereinstimmenden Aussagen aus der Forschung nicht, die von einer schnellen Akkulturation seitens der kapverdianischen Community in Buenos Aires sprechen.⁵¹ Maffia weist insbesondere darauf hin, dass bereits die zweite Einwanderergeneration kapverdianische „Traditionen“ ablehnt und sich „argentinisierte“. Hierzu gehört das Ablegen der kreolischen Sprache, das Heiraten außerhalb der ethnischen Gruppe, die Unkenntnis über den Herkunftsort der Vorfahren. Dies führte, so Maffia, zu einer „Auflösung der Community im Lokalen“,⁵² die wiederum bestens mit der offiziellen Ideologie des „weißen“ Argentiniens korrespondiert.

Bis 1999 gab es keine Solidarisierungen der kapverdianischen Community von Buenos Aires mit dem Rest der Afroargentinier. Wie die Vizepräsidentin der „Asociación Caboverdeana de Buenos Aires“ Miriam Gomes bemerkt, bestand sie „als einzelne Gruppe weiter“. Dies sieht heute anders aus, vor allem in der Haltung jüngerer Angehöriger der kapverdianischen Gemeinschaft ist ein Richtungswechsel hin zu einer stärkeren Betonung der „gemeinsamen“ afrikanischen Herkunft zu bemerken. Inzwischen gibt es in Buenos Aires eine Reihe von Organisationen, die sich der Belange von Afroargentinern und Menschen afrikanischer Herkunft annehmen. Dabei steht der Kampf gegen Rassismus und für Gleichberechtigung im Vordergrund.⁵³ Denn sowohl die „alt eingesessenen“ Afroargentinier, die Nachfahren der ins Vizekönigreich Río de la Plata verschleppten Sklaven, wie auch die Angehörigen der kapverdianischen Community oder die aus Westafrika in den letzten Jahren eingewanderten Migranten sehen sich kontinuierlichen

48 In Brasilien wurde die Sklaverei erst 1888 abgeschafft, was dem Land ein negatives Image einbrachte; in den USA – insbesondere in den Südstaaten – waren Schwarze aufgrund der Segregation kontinuierlicher Diskriminierung und Bedrohung ausgesetzt.

49 L. L. Contarino Sparta, *La persistencia de las tensiones identitarias afro europeas* (Anm. 43), S. 5-6; M. M. Maffia, *La comunidad caboverdeana de Argentina* (Anm. 41), S. 3.

50 Ebenda, S.1; L. L. Contarino Sparta, *La persistencia de las tensiones identitarias afro europeas* (Anm. 43), S. 16.

51 M. M. Maffia, *La comunidad caboverdeana de Argentina* (Anm. 41), S. 2-3; L. L. Contarino Sparta, *La persistencia de las tensiones identitarias afro europeas* (Anm. 43), S. 16.

52 M. M. Maffia, *La comunidad caboverdeana de Argentina* (Anm. 41), S. 2.

53 Ebenda, S. 4-5.

Diskriminierungen im Alltag ausgesetzt. Ein wesentlicher Aspekt dieser Ausgrenzung ist es, nicht als Argentinier und ebenso wenig als „Porteño“ wahrgenommen zu werden.⁵⁴

Im Oktober 2006 wurde auf Initiative des Instituts gegen Diskriminierung, Fremdenfeindlichkeit und Rassismus („Instituto nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo“, INADI) und dem argentinischen Bündnis von Organisationen von Menschen afrikanischer Herkunft bzw. Afrikanern („Federación de Organizaciones de Afrodescendientes y Africanos en la República Argentina“, FOAARA) die erste übergreifende Einrichtung in Buenos Aires gegründet, die die Aktivitäten aller Gruppen bündeln soll: Das Forum von Menschen afrikanischer Herkunft und Afrikanern in Argentinien („Foro de Afrodescendientes y Africanos en la Argentina“). Sein Ziel ist die Förderung sozialer und kultureller Diversität und der Kampf gegen die Diskriminierung einer Bevölkerungsgruppe, die in Argentinien an die zwei Millionen Menschen zählt.⁵⁵

Kommen wir zurück auf die eingangs formulierte These von der „Weltoffenheit“ und „Diversität“ von Hafenstädten. Der Fall Buenos Aires verdeutlicht, dass Hafenstädten diese Eigenschaft keineswegs „automatisch“ zugesprochen werden kann. Zwar wird Buenos Aires als eine durch seinen Hafen und die internationale Masseneinwanderung geprägte Stadt imaginiert. Allerdings bildet den ideologischen Hintergrund dieser Einwanderung eine rassistische Bevölkerungspolitik, die nicht-europäische Elemente (wie schwarze oder indigene Argentinier) aus dieser „Einwanderergesellschaft“ systematisch ausschließt. Buenos Aires ist hierfür keineswegs das einzige Beispiel, eine ebenso restriktive Immigrationspolitik verfolgten auch die USA im 19. Jahrhundert und sicherlich wäre es möglich, für New York zu ähnlichen Ergebnissen zu kommen.

Die Bedeutung von Hafenstädten ist also nicht ausschließlich in ihrer Funktion als Handels- und Kommunikationszentren sowie Knotenpunkten von Migration und kultureller Transformation zu finden. Als historische Orte können sie durchaus auch ein „diskursives Potential“ haben und zu Referenzpunkten regionaler oder nationaler Identitätskonstruktionen und Gründungsmythen werden.

54 Una mujer denunció que la discriminaron por ser negra, in: <http://old.clarin.com/diario/2002/08/24/s-03001.htm>, letzter Zugriff 14.12.2004; Raíces, in: Revista Viva, Buenos Aires 05.09.1999; besonders interessant ist der von afroargentinischen Organisationen verfasste Bericht an das argentinische Komitee für den Kampf gegen rassistische Diskriminierung Presentación ante el Comité para la Eliminación de la Discriminación Racial, Buenos Aires 2001, S. 4–5, einzusehen unter http://www.cels.org.ar/Site_cels/documentos/f_alternativos/alternativos_pdf/5.f.4.pdf (letzter Zugriff 16.05.2007).

55 Vgl. hierzu <http://www.clarin.com/diario/2006/10/10/sociedad/s-03906.htm> (letzter Zugriff 16.05.2007).

Sansibar: eine ostafrikanische Hafenstadt und ihre Zeiten im 19. und 20. Jahrhundert

Roman Loimeier

SUMMARY

Roman Loimeier: Sansibar: An East African Port City and its Times during the 19th and 20th Century

In the course of the 19th and 20th centuries, Zanzibar has gone through multiple changes, not only regarding its position as a hub of East African coastal and transoceanic trade and economy, but also in terms of political and religious change. These processes of change have found expression in the emergence of a distinct „timescape“ (Zeitlandschaft) of several co-existing and/or competing orders of time, such as „religious times“ or „clock time“, which were again of central importance for the management of the harbour of Zanzibar. This contribution looks at the way in which these different times have been negotiated in Zanzibar´s recent history, from the 1830s to the present.

1. Einleitung

Mit dem Aufstieg des Sultanates Oman zu einer Handelsmacht im westlichen Indischen Ozean im 19. Jahrhundert war die Gründung einer neuen ostafrikanischen Hafenstadt, Sansibar, verbunden. Im Vergleich zu anderen Häfen an der ostafrikanischen Küste wie Mombasa, Kilwa oder Lamu hat Sansibar somit eine recht kurze Geschichte. Existierte bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts an der Spitze der Shangani-Halbinsel an der Westküste der Insel Unguja lediglich eine kleine Fischer-Siedlung nebst einem alten Fort aus portugiesischer Zeit,¹ so entwickelte sich Sansibar im 19. Jahrhundert zum wichtigsten

1 Dieses Fort war 1709/10 unter omanische Kontrolle gekommen.

Hafen an der ostafrikanischen Küste zwischen 'Aden im Norden und Kapstadt im Süden. Diese Entwicklung Sansibars war wesentlich mit dem Schicksal des sansibarischen Reichsteiles² des Sultanates Oman verbunden, das im Jahre 1964 in einer blutigen Revolution ihr Ende fand. Als Sitz des ostafrikanischen Reichsteiles des Sultanats Oman erlebte Sansibar im 19. Jahrhundert jedoch einen raschen ökonomischen Aufstieg, und in seiner Blütezeit in den siebziger und achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde Sansibar sogar als das „Paris Ostafrikas“ bezeichnet. Mit den historischen Umbrüchen des 19. und 20. Jahrhunderts, mit der Entwicklung von Handel und Hafen, und mit der Herausbildung einer polyphonen Hafenmetropole entstand auch eine für Sansibar typische Zeitlandschaft, die sich durch die Koexistenz mehrerer Zeitregime auszeichnete, die wiederum mit der religiösen, politischen und sozialen Ordnung der Gesellschaft Sansibars verbunden waren. Der Handel und der Hafen Sansibars waren mit diesen unterschiedlichen Zeitregimen eng verbunden.

2. Hafen und Handel, Dampfschiffe und Dhaus

Sansibar und sein Hafen lagen im 19. Jahrhundert auf einer Halbinsel in einer weiten, von mehreren vorgelagerten Inseln und einem Riff geschützten Bucht an der Westküste der größten Insel des Archipels, Unguja. Dieser Archipel umfasst neben Unguja und der zweiten großen Insel, Pemba, eine Reihe kleinerer Inseln wie Tumbatu oder Uzi mit einer Gesamtfläche von 2641 qkm. Im 19. Jahrhundert war der Archipel noch recht dünn besiedelt, auf Unguja konzentrierte sich die Bevölkerung in der urbanen Agglomeration Sansibar. Immerhin wuchs Sansibar im 19. Jahrhundert aber von ca. 5.000 Einwohner im Jahre 1819 auf 10-15.000 im Jahre 1835, 20-25.000 im Jahre 1846, 45.000 im Jahre 1857, 70.000 im Jahre 1869 und ca. 80.000 im Jahre 1885.³ Damit war Sansibar in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die größte Stadt an der ostafrikanischen Küste. Noch in den vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts überschritt die Gesamtbevölkerung des Archipels kaum die Marke von 260.000 Menschen und erst 1963 hatte der Archipel eine Bevölkerung von etwa 320.000 Einwohnern erreicht, davon etwa 60.000 in Sansibar.⁴

Der ökonomische Boom Sansibars im 18. Jahrhundert und die zentrale Rolle des Hafens als Umschlagplatz an der ostafrikanischen Küste öffneten Sansibar für vielfältige Einflüsse aus den Anrainerländern des Indischen Ozeans und der weiteren Welt und begründeten nicht nur das beträchtliche Bevölkerungswachstum der Agglomeration Sansibar,

2 Nach dem Tode von Sultan Sa'īd b. Sultan im Jahre 1856, der noch das ganze Sultanat regiert hatte, wurde das Sultanat unter seinen Söhnen Māğīd (Sansibar) und Ṭwaynī (Masqat) aufgeteilt. Ein Versuch Ṭwaynis, im Jahre 1859 auch die Herrschaft über Sansibar zu erlangen, scheiterte an der britischen Marine, die Ṭwaynis Flotte zur Umkehr zwang. N. R. Bennett, A History of the Arab State of Zanzibar, London 1978, S. 63.

3 Ebenda, S. 57; A. Sheriff, Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar, London 1987, S. 138.

4 Der tansanische Zensus des Jahres 2002 ergab für den Archipel eine Gesamtbevölkerung von knapp einer Million Einwohnern, davon etwa 350.000 im Großraum von Sansibar-Stadt, aber lediglich 20.000 in der alten „Stone Town“ (Zanzibar National Archives, Zensus, 2002, ZNA BD 3/10).

sondern förderten auch die Entwicklung eines bunten Bevölkerungsgemisches: Zu den Tausenden von Arabern aus dem Oman kamen weitere arabische Einwanderergruppen aus dem Hadramaut und Jemen, unterschiedliche indische Einwanderergruppen, vor allem aus Gujarat und von der Halbinsel Cutch, aber auch Somaal und Bajuni von der Benadir-Küste des heutigen Somalia, Belutschen und Iraner, eine kleine aber wachsende Gruppe von Europäern, Amerikanern und Japanern, unterschiedliche Einwanderergruppierungen vom afrikanischen Festland, vor allem Nyamwesi, Yao und Makonde, sowie die Komorer und die Zuwanderer aus Madagaskar.⁵ In den ländlichen Regionen der Inseln Unguja, Pemba, Tumbatu und Uzi behaupteten sich die alteingesessenen Wapemba, Watumbatu und Wahadimu, die sich im 20. Jahrhundert zunehmend als „Shirazi“ definierten, um sich von den neu zugewanderten Afrikanern der ostafrikanischen Küstengebiete, den „Swahili“ abzugrenzen.⁶ Doch nicht nur „Afrikaner“ und „Inder“, auch scheinbar homogene Gruppen wie die Omanis oder die Hadramis waren in unterschiedliche soziale Gruppierungen gespalten, etwa arme Hadramis aus Shihr oder die „Manga“ aus dem südlichen Oman, die erst im frühen 20. Jahrhundert kamen, nicht als Teil der „arabischen Aristokratie“ galten und sich als Hafendarbeiter, Kaffeemacher, Rikschapusher und Plantagenaufseher durchschlugen. Sie standen in der kolonialen Arbeitshierarchie weit unten.⁷ Sansibar war im 19. Jahrhundert aber auch durch seine starke religiöse Vielfalt gekennzeichnet: Neben den unterschiedlichen muslimischen Gruppierungen (sunni-shāfi‘ī, sunni-hanafī, shī‘ī-ithnā‘ashara, ismā‘īlī und ibādī) gab es mehrere christliche Denominationen, verschiedene Hindu-Gemeinden, Bahā‘īs, Jains, Sikhs, Zoroastrier und sogar einige Buddhisten. Der Zensus von 1948 führte 21 unterschiedliche Religionen auf:

*Roman-catholic, Christian, protestant, Hindu (so-stated), Brahmin, Vaishya, Sanatan Dharamist, Ārya Samāj, Islam (so stated), Suni Shafi, Suni Hanafi, Suni Maliki (sic), Shia Ismaili Khoja, Shia Ithnasherikhoja (sic), Shia Bohora, Shia Ibadhi, Jains, Sikhs, Zoroastrians, Buddhists and unspecified.*⁸

Die in der Hafenstadt Sansibar sichtbare Koexistenz unterschiedlicher ethnischer, kultureller und religiöser Gruppierungen drückte sich also in der Polyphonie der Bevölkerung und in der Vielzahl der Kirchen, Moscheen und Tempel aus. Im Jahre 1840 etwa verfügte Sansibar über vierzig Moscheen, eine Zahl die auch im 20. Jahrhundert nicht mehr wesentlich stieg.⁹

Mit dem Aufstieg des Sultanates Oman im 19. Jahrhundert stieg auch der Handels-

5 N.R. Bennett, A History of the Arab State of Zanzibar (Anm. 2), 57; A. Sheriff, Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar (Anm. 3), S. 138.

6 Ebenda, S. 147-149.

7 A. Sheriff, Race and class in the politics of Zanzibar, in: Afrika Spectrum, 36, 3, 2001, S. 301-318, hier S. 302 und A. Sheriff/E. Ferguson, Zanzibar under Colonial Rule, London 1991, S. 101.

8 Zanzibar National Archives (ZNA) AB 33/7.

9 Im Jahre 1963 wurden in der „Stone Town“ 48 Moscheen, vier Hindu-Tempel, zwei Kirchen, und jeweils ein buddhistischer und ein zoroastriischer Sakralbau registriert s. A. Sheriff und J. Jafferji, Zanzibar Stone Town: an architectural exploration, Zanzibar 1998.

umschlag des Hafens von Sansibar kontinuierlich an: Lagen in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts noch kaum Schiffe vor Reede, so wuchs der Schiffsverkehr von und nach Sansibar in den folgenden Jahren rasch an. Im Jahre 1850 wurden etwa 120 größere und rund 100 mittlere und kleinere Dhaus im Hafen von Sansibar gezählt, die von den arabischen und indischen Küsten kamen, und 1856 liefen bereits 300 Handelsschiffe Sansibar an.¹⁰ Auch Tonnage und Umschlag wuchsen beträchtlich von minimalen Mengen um 1830 auf einen Umschlag von £1.664.000 im Jahre 1859. Damit lag Sansibar vor 'Aden und Karachi.¹¹ Alleine im Jahre 1859 wurden rund 80 größere Schiffe europäischer Konstruktionsart, sowohl Dampfschiffe als auch Segler, gezählt, die den Hafen von Sansibar anliefen und dabei 23.340 Tonnen an Gütern umschlugen. Insgesamt exportierte Sansibar in diesem Jahr Güter im Wert von 967.000 Maria-Theresien-Talern (MTT) auf diesen großen Schiffen, zudem aber auch Güter im Wert von weiteren 886.000 MTT auf den zahlreichen Dhaus, die Sansibar anliefen. Neben den bereits erwähnten Gewürznelken, die sich seit den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts zu einem der wichtigsten Exportgüter Sansibars und seiner Handelsfamilien entwickelt hatten, stellte vor allem der Handel mit Sklaven,¹² Elfenbein, Kokospalmprodukten, Copal-Harz und Getreide, aber auch Mangrovenholz, Sesam, Häuten und Orchilla-Gras sowie Zolleinnahmen aus dem sansibarischen Import- und Exporthandel Grundlagen seines Wohlstands dar. Mit den Frachtmengen stiegen die Zolleinnahmen Sansibars von etwa 20.000 MTT um 1810 auf ca. 40.000 MTT im Jahre 1819, ca. 160.000 MTT im Jahre 1840 und 310.000 MTT im Jahre 1865.¹³ Von Bedeutung für Sansibar und seinen Hafen war aber nicht nur der Handel mit den Anrainerregionen des Indischen Ozeans, sondern auch der Umschlag von europäischen und amerikanischen Handelsgütern für den Re-Export auf das afrikanische Festland und der zumindest kurzzeitig bedeutende Export von Kaurimuscheln nach Westafrika.¹⁴

10 R. W. Beachey, *A History of East Africa 1592–1902*, London 1996, S. 54.

11 E. Gilbert, *Dhaus and the Colonial Economy of Zanzibar, 1860–1970*, London 2004, S. 23. Im Jahre 1859 exportierte Sansibar Güter im Wert von 2.084.000 Maria-Theresien-Talern (MTT); 1864/5 waren es Güter im Wert von 2.208.000 MTT (Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar*, S. 117). Der bis 1918 in Österreich für den überseeischen Handel der Donaumonarchie gemünzte MTT war zum Teil bis ins 20. Jahrhundert eine gängige Scheidemünze in weiten Teilen Arabiens, Nordafrikas, der Sahara und Ostafrikas. Zur historischen Rolle des MTT s. C. Peez und J. Raudnitz, *Maria-Theresien-Thaler*, Hamburg 1998.

12 Ein führender Unternehmer der sansibarischen Sklavenhandels war der Oman-Sansibari 'Abd al-Hamid b. Muhammad b. Ġuma' al-Murġabī (gest. 1905) alias „Tippu Tip“, der sich nach einem erfolgreichen Leben als Sklavenhändler und Plantagenbesitzer (seine sieben Plantagen in Sansibar wurden von rund 10.000 Sklaven bewirtschaftet) in einem prachtvollen Haus in der „Stone Town“ Sansibars zur Ruhe setzte. Zu ihm s. F. Renault, *Tippo Tip: un Potentat arabe en Afrique Centrale au XIXème siècle*, Paris 1987.

13 A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 127.

14 Im Jahre 1859 wurden Kauris im Wert von 150.000 MTT exportiert, 1864/65 für 40.000 MTT. Ostafrikanische Kaurimuscheln dienten vor allem den (Segel-)Schiffen der deutschen Wöhrmann- und O'Swald-Linien als Ballast. Da Kaurimuscheln (eigentlich eine Seeschneckenart) in Westafrika aber als kleine „Scheidemünze“ begehrt waren, gestaltete sich ihr Transport nach Westafrika durchaus gewinnbringend; s. hierzu M. Johnson, *The Cowrie Currencies of West Africa*, in: *Journal of African History* XI, 1, S. 17–49 und XI, 3, 1970, S. 331–53. Insgesamt wurden zwischen 1850 und 1878 etwa 27.000 Tonnen Kauris exportiert, s. A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 99; S. 127.

Bei der Diskussion des Seehandels im Indischen Ozeans muss beachtet werden, dass der bereits genannte Schiffstyp der Dhau eine Sammelbezeichnung für eine Vielzahl von Schiffstypen des westlichen Indischen Ozeans darstellt,¹⁵ die sich im Laufe der Jahrhunderte im Indischen Ozean und seinen Nebenmeeren entwickelt hatten und unter Ausnutzung der zyklischen Monsunwinde für eine recht zuverlässige Verbindung der Anrainer dieses „sea-scape“¹⁶ sorgten. Dank ihrer Fähigkeit, seichte Häfen oder gar Buchten und Küsten ohne Reede anlaufen zu können, widerstanden die Dhau des westlichen Indischen Ozeans der Konkurrenz der schnelleren und größeren Dampfschiffe, die sich ab den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts zunehmend auf den Schifffahrtsrouten im Indischen Ozean etablierten. Die großen Frachtschiffe waren zudem in den mit zahlreichen Untiefen, Sandbänken und Riffen gesäumten Küstengewässern Ostafrikas immer wieder havariegefährdet und auch im Unterhalt und Betrieb recht kostenintensiv.¹⁷ Die Öffnung des Suez-Kanals im Jahre 1869 und der danach stark wachsende Dampfschiffverkehr im Indischen Ozean hatten so zunächst keine negativen Auswirkungen auf die Rolle Sansibars als zentraler Umschlaghafen im westlichen Indischen Ozean. Erst mit dem Bau der Festlandshäfen Tanga, Dar es-Salam und Mombasa zu Tiefwasserhäfen mit Reeden und Verladeanlagen im späten 19. Jahrhundert, sowie mit der Fertigstellung von Bahnlinien ins afrikanische Hinterland, insbesondere der Uganda-Bahn im Jahre 1901, konnten sich Mombasa, Tanga und Dar es-Salam im transozeanischen Fernhandel gegenüber Sansibar als primäre Häfen für Frachtschiffe durchsetzen.¹⁸ Mit dem Bau neuer Hafenanlagen und einer Tiefwasser-Reede bis 1925 war dann auch der Hafen von Sansibar wieder in der Lage, sich, wenn auch in sekundärer Rolle, gegenüber den Festlandshäfen im Bereich des Fracht- und Passagierdampferbetriebes zu behaupten. Im Küstenhandel selbst blieben die Dhau gegenüber den großen Frachtern jedoch bis heute konkurrenzfähig: Sie waren zum einen in der Lage, mit Gewinn auch Stückgut und kleine Frachten zu transportieren, und sie sollten sich in der Kolonialzeit als wichtig für den klandestinen Handel an der ostafrikanischen Küste jenseits der Kontrolle der Zollbehörden erweisen. In der Tat gelang es den deutschen Behörden während der gesamten Kolonialzeit nicht, den Schmuggel und heimlichen Küstenhandel zu unterbinden.¹⁹ Nach den für Sansibar krisenhaften Jahren zwischen 1891 und dem Ende des Ersten Weltkriegs erlebte der Dhau-gestützte Seehandel seit den zwanziger Jahren des

15 Eine Dhau konnte also sowohl eine „mtepe“ sein, ein kleine Küstensegler, als auch eine größere „jahazi“, die längere Strecken auf hoher See bewältigte, wie schließlich ein großer Segler des „Bum“- und „Bagala“-Typs, der für den Handel nach Indien und Arabien von zentraler Bedeutung war. Während eine „mtepe“ Ende des 19. Jahrhunderts eine Durchschnittstonnage von etwa 22 Tonnen aufwies, konnte eine „jahazi“ auf 50-150 Tonnen kommen und eine große „Bum“ auf bis zu 350 Tonnen. S. hierzu E. Gilbert, Dhau and the Colonial Economy of Zanzibar (Anm. 11), S. 37; zur Fracht s. ebenda, S. 51-58; allgemein A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3).

16 Zu diesem Begriff s. J.-G. Deutsch/B. Reinwald (Hrsg.), *Space on the Move. Transformations of the Indian Ocean Seascape in the Nineteenth and Twentieth Century*, Berlin 2002.

17 P. Krajewski, *Kautschuk, Quarantäne, Krieg. Dhauhandel in Ostafrika 1880–1914*, Berlin 2006, S. 93 ff.

18 Ebenda, S. 259.

19 Ebenda, S. 39.

20. Jahrhunderts, insbesondere aber im Boom der fünfziger Jahre einen erneuten Aufschwung, der mit der Nachfrage nach termiten-resistentem Mangrovenholz aus Unguja und Pemba in den Golfgebieten verbunden war.²⁰ Die Passagier- und Frachtschiffe der großen Schifffahrtslinien konnten zudem die meisten Küstenorte wie Bagamoyo, Lamu oder Pangani angesichts fehlender Tiefwasserhäfen nicht anlaufen, und insbesondere die Frachtschiffe mussten vor Reede mühsam über Leichter ent- und beladen werden, während die Dhau bis an den Strand fahren konnten und sich dort bei Ebbe trocken fallen ließen.²¹ Die anhaltende Bedeutung des Dhau-Handels verhinderte auch den wirtschaftlichen Zusammenbruch Sansibars nach 1890/91, als Sansibar nicht nur seine Unabhängigkeit, sondern auch seine Zolleinnahmen verlor. So waren im Jahre 1907 immer noch 397 Dhau in Sansibar registriert, und 1911 zählten die Hafenbehörden die Ankunft von 173 Dhau aus indischen und 137 aus arabischen Häfen.²² Während in Lamu die Zahl der einlaufenden Dhau zu Beginn des 20. Jahrhundert über die Jahre von etwa 400 im Jahre 1906 auf 65 im Jahre 1912 zurückging,²³ blieb Sansibar ein Zentrum des Dhau-Handels: So verließen im Jahre 1910 1096 in Deutsch-Ostafrika registrierte Dhau Sansibar,²⁴ gleichzeitig fuhren in die 18 registrierten Zollhäfen Deutsch-Ostafrikas 1587 Dhau ein, was die Rolle Sansibars als zentralem Umschlaghafen des Dhau-Handels für die Küste Ostafrikas bestätigt.²⁵

3. Die Modernisierung Sansibars

Der ökonomische und politische Aufstieg Sansibars war vor allem mit der Herrschaft des Sultans von Oman, Sa'ïd b. Sultân (reg. 1806–1856) verbunden, der sein Handelsimperium im Indischen Ozean bereits seit dem Jahre 1827 von Sansibar aus regierte, auch wenn die endgültige Verlegung des Herrschaftssitzes von Masqat nach Sansibar erst 1840 erfolgte. Rückgrat der omanischen Herrschaft im westlichen Indischen Ozean und an der ostafrikanischen Küste war eine Flotte von Kriegs- und Handelsschiffen, die es dem Sultanat ermöglichte, alle Häfen des westlichen Indischen Ozeans zu blockieren und eine effektive Kontrolle des Küstenhandels zu erlangen, ohne kostspielige Garnisonen in den jeweiligen Hafenstädten anlegen und unterhalten zu müssen.²⁶ In den 1820er Jahren

20 E. Gilbert, Dhau and the Colonial Economy of Zanzibar (Anm. 11), S. 110 ff.

21 P. Krajewski, Kautschuk, Quarantäne, Krieg. Dhauhandel in Ostafrika (Anm. 17), S. 86.

22 E. Gilbert, Dhau and the Colonial Economy of Zanzibar (Anm. 11), S. 80.

23 P. Krajewski, Kautschuk, Quarantäne, Krieg. Dhauhandel in Ostafrika (Anm. 17), S. 259. Der wirtschaftliche Niedergang Lamus hing nicht nur mit der Nähe zum aufstrebenden Mombasa zusammen, sondern auch mit dem Fehlen von Verkehrsverbindungen, die mit der Uganda-Bahn hätten konkurrieren können.

24 Im Jahre 1903 waren es noch 2178 Dhau. Der Rückgang in den Jahren danach erklärt sich zum einen aus einer Reihe von Pest- und Choleraepidemien in Sansibar seit 1905 und mit der Tatsache, dass insbesondere die größeren Dhau, die bis dahin den Fernhandel nach Arabien und Indien bewältigt hatten, nach 1906 von Frachtdampfern verdrängt wurden; s. P. Krajewski, Kautschuk, Quarantäne, Krieg. Dhauhandel in Ostafrika (Anm. 17), S. 53.

25 Ebenda, S. 37.

26 In den 1840er Jahren verfügte der Sultan über eine „Streitmacht“ von gerade einmal 400 Söldnern aus Belutschistan und Hadramaut, von denen wiederum 200 alleine in Mombasa stationiert waren. Erst nach dem Verlust

umfasste diese Flotte 70-80 Schiffe meist französischer Bauart mit einer Gesamttonnage von 40-50.000 Tonnen, die in den napoleonischen Kriegen von der britischen Marine im Indischen Ozean als *Prisen* aufgebracht und unter „neutrale“ omanische Flagge gestellt worden waren. Im Laufe der Jahrzehnte schrumpfte diese Flotte jedoch stark und umfasste nach einem verheerenden Zyklon im Jahre 1872 gerade noch ein Schiff.²⁷ In den folgenden Jahren baute Sultan Barghash (reg. 1870–1888) eine neue Flottille von sechs Dampfschiffen auf, die sowohl die Küstenorte Ostafrikas anfuhrten, als auch die Verbindung nach ‘Aden und Bombay herstellten und dem Sultanat mit dem Transport von Mekka-Pilgern zusätzliche Einkünfte verschafften.²⁸

Die von Sultan Sa‘īd b. Sultān begonnene Expansionspolitik des Sultanats Oman in Ostafrika wurde von seinen Söhnen und Nachfolgern, Māğid (reg. 1856–1870) und Barghash fortgesetzt, wobei sowohl Māğid wie Barghash eine Politik der Modernisierung des Sultanats betrieben, die in vielen Bereichen dem Vorbild Ägyptens folgte. Insbesondere Sultan Barghash, der in Indien erzogen worden war und 1875 Ägypten besuchte, wo er den Khedive Ismā‘īl traf, war von dessen Modernisierungspolitik beeindruckt und versuchte sie auf Sansibar zu übertragen.²⁹ Diese Modernisierungspolitik beinhaltete auch und vor allem die Integration Sansibars in das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstehende globale Kommunikationsnetz: So wurde Sansibar bald von vier Post-, Fracht- und Passagierdampfer-Linien angelaufen, nämlich von der „British India Steam Navigation Company“, die Sansibar seit 1872 mit Bombay, ‘Aden und Suez verband, von den französischen „Messageries Maritimes“ (ab 1888), der portugiesischen „Mala Real“-Linie (ab 1889, seit 1893 „Union-Linie“) und der „Deutschen Ostafrika-Linie“ (ab 1890). Gleichzeitig liefen die Schiffe des Sultans Häfen innerhalb und außerhalb des Indischen Ozeans an: 1840 und 1842 hatte Sultan Sa‘īd b. Sultān so den Frachtensegler „Sultana“ unter Kapitän Ahmad b. Nu‘mān nach London und New York, später Marseille, entsandt, um die Möglichkeit eigener Handelsverbindungen nach Europa und Nordamerika zu ergründen.³⁰ Im Jahre 1872 wurden auch die ersten Telegraphenkabel von der „Eastern and South African Telegraph Company“ in Sansibar verlegt,³¹ und 1879 folgte ein Telegraphenkabel nach ‘Aden, womit Sansibar direkt an das globale Kommunikationsnetzwerk angeschlossen war.³² Das erste Telefon wurde 1905 installiert und seit dem Jahre 1923 wurde der Aufbau eines Telefonnetzes genau geregelt.³³

der Kriegsflotte im Zyklon des Jahres 1872 kam es zum Ausbau der landgestützten Militäreinheiten auf einige Tausend Soldaten, s. N. R. Bennett, *A History of the Arab State of Zanzibar* (Anm. 2), S. 44-45.

27 A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 22; 234.

28 A. Sheriff/J. Jafferji, *Zanzibar Stone Town* (Anm. 9), S. 75.

29 N. R. Bennett, *A History of the Arab State of Zanzibar* (Anm. 2), S. 99 und R. Pouwels, *Horn and Crescent: Cultural Change and Traditional Islam on the East African Coast, 800-1900*, Cambridge 1987, S. 127.

30 A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 101.

31 ZNA AB 42/3

32 R.W. Beachey, *A History of East Africa* (Anm. 10), S. 63.

33 ZNA AB 42/6. Im Jahre 1931 gab es in Sansibar bereits 226 Telefone (ZNA AB 42/10), sieben davon im Sultanspalast, elf in der Residenz des britischen Resident, sieben im Sekretariat (der Residenz), sechs in der Provinzverwaltung und 195 in weiteren Regierungseinrichtungen. Dennoch gab es noch 1947 kein Telefonbuch für Sansibar (ZNA AB 42/14).

Die Politik der Modernisierung der Sultane Māǧid und Barghash und der anhaltende ökonomische Boom Sansibars führten dazu, dass sich Sansibar in wenigen Jahrzehnten von einem kleinen Fischerdorf zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu einer ostafrikanischen Metropole in den siebziger und achtziger Jahren entwickelte.³⁴ Einige Reiseberichte hatten die Einrichtung des Sultanspalastes noch in den fünfziger Jahren als eine Ansammlung von einigen wenigen Stühlen bezeichnet, und die Vielfalt der Gerüche in Sansibars Gassen bewog den britischen Reisenden Burton im Jahre 1857 dazu, von Sansibar als „a filthy labyrinth“³⁵ zu sprechen. In den achtziger Jahren glich die Hofhaltung von Sultan Barghash aber bereits eher der eines indischen Maharaja: Im Jahre 1883 wurde ein *bait al-‘agā’ib*, ein „Haus der Wunder“, erbaut und mit elektrischer Beleuchtung und einem elektrischen Aufzug versehen, um die von den Sultanen gesammelten Kuriositäten öffentlich auszustellen; vor dem Sultanspalast erhob sich seit dem Jahre 1879 ein Leuchtturm mit einer großen Uhr, die die „neue Zeit“ allen sichtbar anzeigte. Die Stadt Sansibar verfügte bald auch über Wasserleitungen und eine Kanalisation, die engen Gassen wurden nachts mit Gaslampen erleuchtet.³⁶ Die zunächst aus Lehm und Kalksteinbruch erbauten ebenerdigen Häuser Sansibars wurden durch mehrstöckige Steinhäuser der reichen Händlerfamilien ersetzt, während sich die ärmere Bevölkerung jenseits („ng’ambo“) des „creek“ ansiedelte, ein Meeresarm, der bis in die fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts die „Stone Town“ von den Stadtgebieten östlich des „creek“ trennen sollte.³⁷ In der „Stone Town“ entstanden neben dem Palastkomplex des Sultans zahlreiche repräsentative Gebäude der reichen Sansibaris, vor allem Araber und Inder, aber auch der europäischen Handelsniederlassungen und Konsulate, zudem eine Reihe von Hotels, Marktgebäude, neue Hafenanlagen und sogar eine Eisfabrik.

Mit der Zerstörung der sansibarischen Kriegs- und Handelsmarine im Zyklon des Jahres 1872, der auch die Gewürznelkenbaumplantagen der Insel Unguja weitgehend verwüstete, wurde das militärische und ökonomische Rückgrat des Sultanats so sehr geschwächt, dass das Sultanat in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts nicht mehr in der Lage war, dem zunehmend aggressiven Vorgehen europäischer Kolonialmächte in der Region wirkungsvollen Widerstand zu leisten. Am 7. November 1890 wurden die verbliebenen Reichsgebiete unter britisches Protektorat gestellt. Ein letzter Versuch, die Unabhängigkeit des Sultanats wiederherzustellen, scheiterte im Jahre 1896 (s. unten). Von 1890 bis 1963 blieb Sansibar unter britischer Oberherrschaft, selbst wenn der Sultan formell als Herrscher anerkannt wurde und die Sitzungen des „Executive Council“ leitete. Die wirkliche Macht lag jedoch bis zur erneuten Unabhängigkeit Sansibars am

34 S. detailliert hierzu A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 138 ff.

35 Ebenda, S. 149.

36 R. Pouwels, *Horn and Crescent* (Anm. 29), S. 127 f.

37 Zur Entwicklung von Ng’ambo s. G. A. Myers, *Verandahs of Power: Colonialism and Space in Urban Africa*, Syracuse, 2003 und W. C. Bisell, *City of Stone, Space of Contestation: Urban Conservation and the Colonial Past in Zanzibar*. Ph. D. Thesis. University of Chicaco, 1999. Die Entwicklung Ng’ambos begann 1838 und unterlag einer ähnlichen Dynamik wie die Entwicklung der „Stone Town“: Auch in den einzelnen Vierteln von „ng’ambo“ ersetzten höhere Steinbauten bereits im späten 19. Jahrhundert die niedrigere Erstbebauung. Im Jahre 1895 umfasste Ng’ambo schon fünfzehn Viertel (mitaa).

10. Dezember 1963 bei einem britischen Residenten und einer von ihm geführten Protektoratsverwaltung.³⁸ Die Rolle Sansibars als einer ostafrikanischen Küstenmetropole erlitt so im späten 19. Jahrhundert einen politischen Einbruch, der durch den Aufstieg konkurrierender Hafenstädte an der ostafrikanischen Küste, insbesondere Tanga und Dar es-Salam in Deutsch-Ostafrika (ab 1919 Tanganyika) sowie Mombasa in der britischen Kronkolonie Kenia, noch verstärkt wurde. Bis zu seiner erneuten Unabhängigkeit im Jahre 1963 konnte Sansibar aber seine kulturelle Führungsrolle an der Küste behaupten. Auch waren die Briten bereit, Sansibar bis 1963 als „port of call“ anzuerkennen³⁹ und in ökonomischer Hinsicht behauptete Sansibar seine Rolle im lokalen und regionalen Handel.

4. Die Zeitlandschaft Sansibar

Mit dem Handel und dem transozeanischen Schiffsverkehr im Indischen Ozean, aber auch mit den unterschiedlichen ethnischen und religiösen Gruppierungen Sansibars und ihren Lebenswelten verband sich eine Reihe von unterschiedlichen Zeitregimen, die sowohl den Handel als auch das alltägliche Leben Sansibars bestimmten. Das wohl wichtigste natürliche Zeitregime an der ostafrikanischen Küste, das auf den zyklischen Monsun-Winden, kusi (April-Oktober) und kaskasi (November-März), beruhte, war bereits in Zusammenhang mit der Diskussion der Bedeutung der Dhaus für den Küsten- und Fernhandel im Indischen Ozean angesprochen worden. Die Monsunwinde bestimmten die Ankunft und die Abfahrt der Dhaus: Von August bis Oktober segelten die Dhaus nach Norden, von November bis Februar kamen sie aus dem Norden. Unabhängig von den Monsunwinden ermöglichten auf- und ablandige Winde aber das ganze Jahr über den Dhau-Handel zwischen den Inseln und mit dem afrikanischen Festland. Eng verbunden mit den Monsunen waren die Regenzeiten, vuli und masika, die ebenfalls den Jahreslauf prägten. Die „natürlichen“ Zeiten Sansibars, geprägt von den Monsunwinden, den Gezeiten, den Regen- und Trockenzeiten waren eng mit den Gestirnen und mit der Rhythmik von Tag und Nacht verbunden. Das Wissen über diese natürlichen Zeiten und ihre Berechnung waren von enormer Bedeutung für die Dhau-Schifffahrt und die Fischerei, aber auch für das Reisen, die Landwirtschaft und die Organisation des religiösen und sozialen Lebens.

Eng mit Sonne-, Mond- und Sternkalendarien verbunden war das „religiöse“ Zeitregime Sansibars, das sich in den täglichen fünf Gebeten, im *Adān* des Muezzins, im religiösen Kalender und in seinen Festen,⁴⁰ in der Festlegung des Pilgermonats *Dū l-Hiġġa* und

38 J. E. Flint, Zanzibar 1890–1950, in: Vincent Harlow/E. M. Chilver/Alison Smith (Hrsg.), *History of East Africa*, Vol. II, Oxford 1965, S. 641–71, S. 656.

39 Sansibar hatte diesen Status zwischen 1913 und 1925 verloren, als es dem „Colonial Office“ unterstellt wurde und als Teil der Kolonie Kenia galt. Mit der Wiederherstellung des status quo ante im Jahre 1925 erhielt Sansibar auch die hoheitliche Rolle eines „port of call“ zurück, die sich etwa darin äußerte, dass die Ankunft eines Schiffes mit einem Kanonenschuss signalisiert und von der Hafenverwaltung registriert wurde.

40 In Sansibar waren dies: 1. muharram (Neujahr), 10. muharram (Karbalā'), 16. muharram (der „Imām“-Tag, der indessen nur von den Khoja-Isma'īlis gefeiert wurde); 12. rabī' al-auwal (für den maulid al-nabi), 23. Ġumāda al-ūla

des Fastenmonats Ramadan äußerte, dessen Beginn und Ende im 19. Jahrhundert jeweils mit Kanonenschüssen von einem Schiff in der Hafengebucht signalisiert wurde. Die sansibarische Prinzessin Salme bint Sa'īd alias Emily Ruete schilderte die Aufregung in Sansibar in Erwartung des Fastenmonats Ramadan in der Mitte des 19. Jahrhunderts wie folgt:

Am letzten Tag des Monats, dem 29. oder 30., versuchen alle, den neuen Mond zu sichten. In unserem Land sind zwar nur die Gelehrten in die Kunst der Astronomie eingeweiht, aber bei der Sichtung des neuen Mondes reicht die Astronomie und das Wissen von den Kalendern alleine nicht aus, denn der neue Mond muß erst deutlich gesichtet werden, bevor das Ende der Fastenzeit verkündet werden kann. Opern- und Feldgläser werden daher von Hand zu Hand gereicht und Männer mit scharfen Augen werden auf die Dächer des Forts und auf die Mastspitzen der Schiffe geschickt, um das erste Anzeichen der silbernen Sichel zu vermelden. Obwohl immer wieder vergessen wird, daß der Kanonenschuß, der von Bord eines Schiffes abgefeuert wird, als Signal für die Sichtung des Mondes überall deutlich vernommen werden kann, gibt es doch immer wieder Übereifrige, die glauben, einen Schuß gehört zu haben und falschen Alarm auslösen.⁴¹

Mit der Integration Sansibars in globale Kommunikationsnetzwerke wurde seit dem späten 19. Jahrhundert die „religiöse Lokalzeit“ und ihre Praktiken, etwa die Sichtung des Mondes, mit der translokalen „Uhr-Zeit“ konfrontiert.⁴² Mit der Einführung der Uhr und der zunehmenden kommunikativen Vernetzung durch Telegraph und Telefon sowie heute das Internet, geriet auch die Wissenschaft von der Berechnung der Zeit (elimu ya wakati) in Vergessenheit. Es war nicht mehr nötig, die alten astronomischen Techniken zu kennen, die nur in der Navigation von begrenzter Bedeutung blieben.⁴³ Ein sansibarischer Gelehrter, Sayyid Ahmad b. Sumayt, hatte zudem bereits Ende des 19. Jahrhunderts einen Kalender für die „korrekten“ Gebetszeiten entwickelt, der sich auf die neuen „(Uhr-)Zeiten der (Zeit-)Zone“ (majira ya zoni) bezog, in der Sansibar nun lag. Diese Tabelle der neuen „zoni“-Gebetszeiten war gegenüber den etablierten „Moschee-Stunden“ (saa za mskiti) erheblich genauer und gab diese Zeitunterschiede auch an. Im 20. Jahrhundert wurde dieser Kalender, der mit einer entsprechenden Uhrzeitentabelle verbunden war, von Šaiḥ 'Abdallāh Sālih al-Farsī und Sayyid Ahmad b. Hamīd Mansab noch einmal perfektioniert.⁴⁴

(der Geburtstag des Agha Khan); 27. raġab (lailat al-mirāġ); 1. ramadan, 21. ramadan (lailat al-qadr), 1. sawwal (īd al-fitr) und 10. Dū I-hiġġa (īd al-ḥaġġ).

41 E. Ruete, *Memoirs of an Arabian princess from Zanzibar*, Zanzibar 1998, S. 131.

42 R. Loimeier, *Zanzibar oder: Was bedeutet „Globalisierung“ aus muslimischer Perspektive?* in: R. Loimeier/D. Neubert/C. Weißköppl (Hrsg.), *Globalisierung im lokalen Kontext: Perspektiven und Konzepte von Handeln in Afrika*. Hamburg 2005, S. 63-84, 71.

43 Bis auch sie im späten 20. Jahrhundert von der satellitengestützten GPS-Technologie abgelöst wurden. Sonne- und Mondkalendarien behaupteten nur in der Landwirtschaft und der Fischerei eine lokal begrenzte Bedeutung.

44 Mitteilung Mw. Idris, Bergen, 24. Juli 2004.

5. Die Etablierung der „Uhrzeit“ in Sansibar

Die Etablierung der Uhrzeit, die *wakati cha saa*, die in Sansibar mit dem Bau des Uhrturms (*saa ya mnara*) im Jahre 1879 (s. Photo)⁴⁵ und mit der Etablierung der Uhrzeit als Grundlage für eine neue physikalisch-abstrakte Zeitmessung begann, war somit in der Tat von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Zeitlandschaft Sansibars. Eigentlich hatte „Uhrzeit“ in Sansibar schon einige Jahre früher begonnen, nämlich im Jahre 1875, als Sultan Barghash (1870–1888) von einem Staatsbesuch bei Khedive Ismā‘il in Ägypten zurückkehrte und von dieser Reise zahlreiche Wand- und Standuhren mitbrachte, die in Sansibar in den Palästen und Häusern des Sultans aufgestellt wurden und sich rasch zu Prestigeobjekten entwickelten, weil die reichen Araber, Inder und „Shirazis“ nun auch „ägyptische“ Uhren haben wollten, obwohl diese aus schweizerischen oder badischen Uhrmacherwerkstätten kamen. In diesem Sinne kann die fast „spielerische“ Einführung der Uhrzeit in Sansibar als innermuslimischer Modernisierungsschritt bezeichnet werden, denn nicht der ursprüngliche Produktionsort der Uhren war für die Sansibaris entscheidend, sondern die ägyptische Vorreiterrolle bei der Modernisierung der Gesellschaft.⁴⁶



Der Uhrturm von Sansibar, erbaut 1879 (wiedererrichtet 1896), vor dem „Haus der Wunder“

Im Rahmen der Festlegung der Weltzeitzonen wurde Sansibar im Jahre 1884 Teil der „Moskau-Zeit (GMT plus zwei Stunden), eine Regelung, die für Sansibar unmittelbare Bedeutung hatte, weil die Fahrpläne der Postschiffe im Indischen Ozean der neuen Weltzeit folgten und damit auch dem Zeitregime des Hafens von Sansibar eine stärkere Ausrichtung an internationalen Zeitregelungen bescherte. Die Einbindung Sansibars in das

45 Der Uhrturm stand seit 1879 als singulärer Bau direkt an der Hafenanlage, wurde aber nach seiner Zerstörung im Jahre 1896 in das *bait al-ağāib* integriert und neu aufgebaut. S. F. Siravo, Zanzibar. A Plan for the Historic Stone Town, Zanzibar 1996, S. 18.

46 R. Pouwels, Horn and Crescent (Anm. 29), S. 127; E. Ruete, Memoirs of an Arabian princess (Anm. 41), S. 14; 37 ff; 138ff.

globale Gültigkeit beanspruchende Zeitzonensystem war vor allem deshalb von so großer Bedeutung, weil damit die religiös begründete Zeitordnung Sansibars mit einem neuen Zeitregime konfrontiert wurde, das physikalischen Konventionen folgte, sich an der weltweit koordinierten Uhrzeit orientierte und auf der Grundlage einer entsprechenden Dekrete-Ordnung allgemeine Verbindlichkeit im Lebensalltag Sansibars beanspruchte (s. unten). Von geringerer Bedeutung für die Durchsetzung der Uhrzeit im Alltagsleben der Menschen als das Kommen und Gehen der Schiffe im Hafen war die Eisenbahn (und ihre Fahrpläne), obwohl es in Sansibar zwei Bahnlinien gab: von 1875–1888 die zehn Kilometer lange Chukwani-Linie nach Süden und von 1905–1929 die zwölf Kilometer lange Bububu-Linie nach Norden. Diese beiden Schmalspur-Linien blieben letztendlich gegenüber dem Transport auf der Straße unrentabel, zudem wurden durch Funkenflug an der Strecke immer wieder Brände ausgelöst. Schließlich war vor allem die Bububu-Linie für die Unzuverlässigkeit des Personals bekannt, die ein Reisender der Zeit als „eccentric to say the least“ beschrieb.⁴⁷

„Uhrzeit“ erlangte für die Bevölkerung Sansibars aber schon bald eine recht schockierende Bedeutung, als die britische Marine am 27. August 1896 den auf Unabhängigkeit bedachten Sultan von Sansibar, Hälid b. Barghash, zum Rücktritt zwang, und zwar mit Hilfe eines Ultimatums. Hintergrund dieser Ereignisse war der Tod des probritischen Sultans Hamüd b. Twaynī am 25. August 1896. Ihm sollte nach britischen Überlegungen Hamüd b. Muhammad folgen, der ebenfalls als probritisch galt und zudem als ältester männlicher Thronfolger in der Thronfolge Priorität hatte. Die Übergabe der Regierungsgeschäfte an Hamüd b. Muhammad scheiterte jedoch, als sein jüngerer Bruder Hälid b. Barghash, dem 1893 die Thronfolge versagt worden war, mit Unterstützung der Palastgarde des verstorbenen Sultans, zahlreicher führender arabischer Familien und religiöser Gelehrter am Morgen des 26. August 1896 den Palast besetzte. Als sich der amtierende britische Konsul, Cave, weigerte, die Frage der Nachfolge mit Hälid zu diskutieren, proklamierte er sich selbst am 26. August 1896 zum neuen Sultan. Daraufhin bezogen die vor Sansibar liegenden drei britischen Kriegsschiffe Position vor dem Sultanspalast, in und vor welchem 2.700 Soldaten und bewaffnete Gefolgsleute von Hälid als auch das einzige verbliebene Kriegsschiff Sansibars, die „Glasgow“, Stellung bezogen hatten. Am 27. August 1896 stellte die britische Admiralität unter Konteradmiral Rawson Sultan Hälid dann um 7 Uhr morgens ein Ultimatum, die Flagge einzuziehen und sich zu ergeben, andernfalls würden die britischen Schiffe um 9 Uhr („ante meridiem“) das Feuer eröffnen. Weil sich Sultan Hälid weigerte, sich diesem Ultimatum zu beugen, kam es um 9 Uhr zu einem vierzigminütigen Beschuss des Sultanspalastes, dem „shortest war on record“,⁴⁸ bis sich Sultan Hälid in den Schutz der deutschen Vertretung auf Sansibar begab und den Briten das Feld überließ.⁴⁹ Bei der Beschießung der Palastgebäude fanden

47 K. Patience, *Zanzibar and the Bububu Railway*, Bahrain 1998, S. 40.

48 So das „Guinness Book of Records“, s. E. B. Martin, *Zanzibar – Tradition and Revolution*, London 1978, S. 41.

49 H. Schnepfen, *Zanzibar und die Deutschen. Ein besonderes Verhältnis 1844–1966*, Hamburg 2003, S. 446.

300-500 Menschen den Tod, die Palastgebäude wurde zum Teil erheblich, der Uhrturm sogar vollständig zerstört.⁵⁰

Mit dem Einsetzen der Kolonialzeit etablierte sich die „Uhrzeit“ rasch als neues Zeitregime der Protektoratsverwaltung und ihrer Behörden und wurde über die Installation von öffentlichen Uhren auch im Hafen „sichtbar“ gemacht. Im Jahre 1910 wurde ein Reglement bezüglich des Aufziehens und Reinigens der Uhren in Regierungsgebäuden erlassen, eine Aufgabe, die dem Uhrmacher Abdulhusen (sic) b. Ibrahim Pishori übertragen wurde, der seit 1888 in Regierungskdiensten stand und insbesondere die Uhren des Sultans wartete.⁵¹ Mit dem Jahre 1910 wurde er auch für die „britischen“ Uhren zuständig, eine Wartungsaufgabe, die sich im Jahre 1922 auf dreißig kommunale Uhren sowie die große Uhr auf dem bait al-‘aġā’ib (saa ya mnara), die Gerichts- und Marktuhren bezog. In Hinblick auf die Wartung dieser Uhren wurde in einer Verlautbarung des Jahres 1931 zur Auflage gemacht, „that they chime to strike hours, halves and quarters“. Ein zentraler Punkt im Schriftwechsel zwischen Pishori und der britischen Verwaltung war das konstante und turnusgemäße Aufziehen der Uhren, eine Aufgabe, für die Pishori ab dem 1. Januar 1937 sogar einen regulären Vertrag von der Protektoratsverwaltung bekam, obwohl er entgegen seinen Wünschen nicht als Angestellter der Protektoratsverwaltung anerkannt wurde. In der zunehmenden Anzahl der öffentlichen Uhren kann auch die wachsende Bedeutung der „Uhrzeit“ für das öffentliche Leben Sansibars im 20. Jahrhundert abgelesen werden. Anfang der dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts oblag Pishori so die Wartung aller Uhren im bait al-‘aġā’ib; der Uhr des Uhrturms des bait al-‘aġā’ib; der Uhr im Zollamtsgebäude in Forodhani; der Uhr beim Buchclub in Shangani, nahe beim Obersten Gericht; der Uhr in den Victoria Gardens, der Uhr am Stallgebäude, der Uhr am Obersten Gerichtshof und der vier Uhren in der Residenz.⁵² Unter den Dekreten, die den rechtlichen Rahmen für das neue „Uhr“-Zeitregime bildeten, waren im Einzelnen der „disposal of Malindi power station decree“ (ZNA AB 6/6) von Bedeutung, der die öffentliche Stromversorgung Sansibars betraf, sowie der „wireless broadcasting decree“ (ZNA AB 5/93), der die Einführung des Radios in Sansibar im Jahre 1924 regelte; sodann der „electric regulations decree“ (ZNA AB 6/33) und die „lighting control rules“ des Jahres 1938 (ZNA AB 6/34), welche die Verdunkelungen im Kriegsfall reglementierte; schließlich der „electricity bill decree“ (ZNA AB 6/35), die „electricity bill“ (ZNA AB 6/36), der „street lighting decree“ des Jahres 1935 (ZNA AB 6/56) und der „street cleaning and lighting decree“ des Jahres 1924“ (ZNA AB 5/32). Wichtig für die Umsetzung der kolonialen Zeitordnung und der damit verbundenen Rechtsordnung war aber auch die Schaffung grundlegender Voraussetzungen wie die

50 R. Pouwels, Horn and Crescent (Anm. 29), S. 166.

51 ZNA AB 39/333.

52 Im Jahre 1935 war die Zahl der „Regierungsuhren“ auf 54 gestiegen: fünf in der „Residency“, vier im Sekretariat, drei im Elektrizitäts- und Wasser-Department, neunzehn im Büro des „Police Commissioner“, fünf im „Public Works Department“, zwei im Schatzamt, zwei im „Audit Chamber“, drei in der Hafenmeisterei, fünf im „Police Department“ und jeweils eine am Signalturm, im „Council Chamber“, am Turm des Gerichtsgebäudes, im Büro des „Attorney General“, am Uhrturm der Stallgebäude und am Uhrturm des Zollamtsgebäude.

Einführung der nächtlichen Beleuchtung der Gassen Sansibars, die erneut mit einer Reihe von Verordnungen verbunden war, die für die Durchführung der entsprechenden Maßnahmen und für Sanktionen im Falle von Verstößen sorgten. Seit dem Jahre 1897 hatten so alle Hausbesitzer für die Beleuchtung ihres Straßenabschnittes zu sorgen. Der entsprechende Erlass lautete wie folgt: „Every British subject or British Protected person being the occupier of a house in the towns of Chaki-Chaki, Weti and Jamangone in the island of Pemba shall maintain a light over the front door of his house from sunset to sunrise”.⁵³

Mit der schrittweisen Einführung des elektrischen Lichts (ab 1883 im Sultanspalast und im bait al-‘ağā’ib) und der Beleuchtung der Gassen Sansibars mit Gaslampen begann auch ein Prozess der Aufweichung der Tag/Nachtscheide (siku/usiku), der das soziale Leben stark veränderte, obwohl die Tag/Nachtscheide bis heute für die Berechnung der „Swahili“-Zeit grundlegend blieb. Dem Begriff der „Swahili-Zeit“ liegt vor allem die zeitliche Gliederung des Tages (siku) und der Nacht (usiku) in zwei etwa gleich lange Perioden von jeweils zwölf Stunden zu Grunde, die jedoch nochmals in Zeiten hohen (mchana) oder niedrigen (jioni, magharibi) Sonnenstandes unterschieden wurden. Der Tag begann mit der Morgendämmerung gegen sechs Uhr (ante meridiem, a.m.), sodass „sieben Uhr morgens“ (a.m.) „saa moja asubuhi“ (ein Uhr morgens) in der „Swahili-Zeit“ entsprach: Die Zählung der Stunden am Tag und in der Nacht war also gegenüber britischen „a.m./p.m.“ Konventionen um sechs Stunden verschoben. Neben der britischen Uhrzeit und der Swahili Tag/Nacht-Zeitrechnung blieb aber weiterhin die zeitliche Orientierung an den Gebetszeiten bestehen und von religiöser und sozialer Bedeutung: die Zeit zwischen ‘asr- und magrib-Gebeten (c. „4pm“ und „6pm“) galt so als die Zeit, in der soziale Kontakte gepflegt wurden. Die Zeitlandschaft Sansibars blieb so von der Koexistenz mehrerer unterschiedlicher Zeitregime gekennzeichnet, unter denen die „Uhrzeit“ zwar eine zentrale Rolle für die Synchronisierung des Wirtschaftslebens einnahm, andere Zeitregime jedoch ihre Bedeutung für die Gestaltung des sozialen Lebens Sansibars behielten.

6. Die Signalordnung Sansibars und seines Hafens

Neben der Beleuchtung der Straßen Sansibars und zahlreichen anderen Dekreten, die der Etablierung der kolonialen Uhr-Zeit-Ordnung dienten, erweiterten die Briten die akustische Signalkulisse, die weithin hörbar die wichtigsten Orientierungszeiten der alten und neuen Zeitordnung verkündeten und die Zeitordnung des Hafens bestimmten.⁵⁴

53 Zanzibar Order in Council 1897 Decree, Section 47, ZNA AW 62/176. Im „street cleaning and lighting decree“ des Jahres 1924 (ZNA AB 5/32) wurde festgestellt, dass 3076 Häuser in Sansibar der Verpflichtung unterlagen, für die Beleuchtung ihres Straßenabschnittes zu sorgen. 1924 zählte die „Stone Town“ etwa 1.300 Gebäude in Privatbesitz und ca. 400 öffentliche Gebäude: Moscheen, Schulen, Regierungsgebäude etc.; die unterschiedlichen Viertel von Ng’ambo jenseits des „Creek“ hatten bereits 1892 rund 9.000 Gebäude, s. F. Siravo, Zanzibar (Anm. 45), S. 21; 87.

54 Im Einzelnen waren dies: ZNA AB 10/58: saluting battery, ZNA AB 10/74: gun salutes on Mohammedan festivals;

Gemäß den Erlassen zur Regelung der akustischen Signale wurde unter britischer Regie jeden Morgen um 4 Uhr eine Kanone, „the morning gun“, abgefeuert, um auf das baldige Morgengebet hinzuweisen und den Beginn des Tages anzukündigen.⁵⁵ Zudem gab es eine „evening gun“ um 20 Uhr (saa teni, d. h. „zwei Uhr nachts nach Swahili-Zeit“: saa mbili usiku), sowie Kanonensalute an Anlässen wie dem ‘īd al-fitr, dem Fest am Ende des Fastenmonats Ramadan, zur Feier des Prophetengeburtstages (maulid al-nabī; Kiswahili: maulidi) und für einlaufende Schiffe, da Sansibar als britisches Protektorat ein „saluting port“ war.

Die Zeiten für das Abfeuern der Salutkanonen wurden dabei nach der Errichtung des Uhrturms im Jahre 1879 von der Uhr des bait al- al-‘aḡā’ib genommen. Im Jahre 1919 wurde in Malindi, nahe am geplanten neuen Hafen, eine weitere Plattform für die Salutkanonen gebaut, welche die bestehenden Standorte am bait al-‘aḡā’ib, vor dem Palast und vor dem Gefängnis ergänzte. Am 27. März 1913 wurden die Anlässe für das Abfeuern der Signalschüsse per Dekret neu festgelegt. Zukünftig sollten die Salutschüsse zu folgenden Anlässen erfolgen: Maulidi am 12. rabī‘ al-awwal (zwei Kanonenschüsse, morgens und abends); ‘īd al-fitr (zwei Schüsse); ‘īd al-haḡḡ (zwei Schüsse); ein Schuss bei jedem Neumond; der Schuss der „morning and evening gun“; jeweils ein Kanonenschuss zu Ehren des „consul general“ und des „first minister“ bei ihrer jeweiligen Ankunft und Abreise; 21 Schüsse beim neuen Mond zu Beginn des Fastenmonats Ramadan; jeden Morgen im Ramadan um zwei Uhr ein Kanonenschuss; für den neuen Mond im Monat Šawwal anlässlich des ‘īd al-fitr am Ende des Ramadan 21 Kanonenschüsse; beim neuen Mond im Monat Šawwal für den nächsten Tag 21 Kanonenschüsse; jeweils 21 Schüsse am ‘īd al-haḡḡ und am „king’s birthday“; schließlich die Salutschüsse zu Ehren des Sultans, des „high commissioner“ und des britischen Residenten. Allerdings veränderten sich einzelne Zeiten immer wieder, weil das Protektorat zwischen 1913 und 1925 der britischen Kronkolonie Kenia unterstellt war und damit seine Position als „saluting port“ verlor. Zudem hatte man seit September 1914 die Befürchtung, das Abfeuern der Salutschüsse würde die Aufmerksamkeit der deutschen Kriegsmarine auf Sansibar ziehen. Ab dem Jahre 1919 wurden die Ramadan-Kanonenschüsse in Gegensatz zum normalen Morgensalut nicht um vier Uhr morgens sondern um zwei Uhr morgens abgefeuert. Im Jahre 1925, als Sansibar erneut britisches Protektorat wurde und als solches dem „India Office“ in Bombay unterstellt war, galt Sansibar auch wieder als eine „saluting station“.⁵⁶

ZNA AB 10/74: gun salutes on Mohammedan festivals; ZNA AB 10/81: saluting battery; ZNA AB 81/22: gun salutes on Islamic festivities.

55 Ausführlich zur Bedeutung der Kanonensalute für die zeitliche Ordnung des Alltagsleben s. E. Ruete, *Memoirs of an Arabian princess* (Anm. 41), S. 39, 132 (dort auch zur Sichtung des Mondes) und S. 135.

56 ZNA AB 10/74. Im Jahre 1925 wurde für das Abfeuern der Salutschüsse daher eine neue Signalregelung festgelegt: die 21 „maulidi“ Kanonenschüsse wurden am 11. rabī‘ al-awwal um 20 Uhr abends abgefeuert; die 21 Kanonenschüsse anlässlich des ‘īd al-fitr am Ende des Ramadan wurden beim des Besuches des Sultans in der Freitagsmoschee um 12 Uhr Mittag desselben Tages abgefeuert; die 21 ‘īd al-haḡḡ Kanonenschüsse wurden jeweils am 9. dieses Monats um 20 Uhr, am 10. dieses Monats um 7.45 morgens, sowie am selben Tag um 12 Uhr mittags abgefeuert; bei jedem Neumond wurde ein Kanonenschuss abgefeuert und zwar sowohl morgens und

Bereits im Jahre 1930 trat neben die Kanonenschüsse der Signalton einer Sirene (Kiswahili: honi, king'ora) als neues Zeitsignal. Diese Sirene war zunächst auf dem bait al-'āgā'ib positioniert.⁵⁷ Im Ramadan des Jahres 1933 wurde diese Sirene zum ersten Mal um 18 Uhr abends betätigt und nicht mehr wie zuvor, um 12 Uhr mittags. Bis zum Jahre 1944 wurde die Sirene vom „Police Commissioner“ auch als Feuersignalsignal genutzt, dann aber auf das Dach der Polizeistation in Malindi in der Nähe der Feuerwache verlegt.⁵⁸ Das Abfeuern der Salutschüsse bei einlaufenden Schiffen wurde am 1. Dezember 1939 im Kontext des Zweiten Weltkrieges erneut unterbrochen. Auch die Ramadan-Kanonen wurden im Krieg nicht mehr abgefeuert, und lediglich anlässlich der Sichtung des neuen Mondes zu Beginn und am Ende des Fastenmonats blieben Salutschüsse erhalten, wurden aber 1941 ebenfalls eingestellt und erst 1945 wieder aufgenommen. Vom 1. Juni 1946 galt dann wieder das Friedensregiment, das bis 1956 beibehalten wurde. Von 1956 an wurden die Abendsalutschüsse von 20 Uhr auf 18.30 Uhr vorverlegt. Nach 1961 wurden Salutschüsse aus Kanonen dann nur noch zu folgenden Anlässen abgefeuert: bei der Sichtung des Ramadan-Mondes (21); bei der Sichtung des Šawwal-Mondes (21); beim Verlassen der Freitagsmoschee durch den Sultan am ersten Tag des Monats 'id al-fitr (21) und schließlich ein Kanonenschuss pro Tag um 2 Uhr morgens im Monat Ramadan. Nach der Revolution des Jahres 1964 wurden die Kanonensalute ganz eingestellt und die Sirene trat nun auch im Ramadan als Signal für die Morgen- und Abendsignale an ihre Stelle.⁵⁹ Damit wurde dem Sultanat auch akustisch ein Ende gesetzt.

7. Ausblick: Der Hafen und die Revolution von 1964

Die Revolution des Jahres 1964 läutete einen neuen Abschnitt in der politischen Entwicklung Sansibars ein. Dabei war die Revolution eng mit der Entwicklung des Hafens im 20. Jahrhundert verbunden. Abeid Amani Karume (1905–1972), der erste revolutionäre Präsident Sansibars, war nämlich aus der Hafendarbeiterbewegung hervorgegangen, und die einzige wirklich bedeutende Organisation sansibarischer Arbeiter und Beschäftigter war die der Hafendarbeiter unter der Führung von Khamis Abdallah Ameir, einem anderen führenden Revolutionär und Sekretär der „Maritime and Allied Workers Union“. Karume war seinerseits im Alter von fünfzehn Jahren Matrose geworden und hatte zunächst die Küstenrouten Ostafrikas, später die Weltmeere befahren. Nach seiner Rückkehr nach Sansibar im Jahre 1938 begann er die afrikanischen Boots- und Schauerleute zu organisieren und gründete ein erstes „*shore launch service syndicate*“.⁶⁰

abends. Zudem wurde der Brauch eingeführt, anlässlich des „Armistice Day“ einen Kanonensalut abzufeuern.

57 Dieses Sirenensignal war bereits 1930 installiert worden, wie aus einem Briefwechsel des „Public Works Department“ hervorgeht. Darin wurde am 25. August 1945 zur Begründung von Wartungs- und Reparaturarbeiten festgehalten, dass die Sirene nun schon fünfzehn Jahre installiert sei (ZNA AB 10/188).

58 ZNA AB 10/188.

59 Mitteilung Abdul Sheriff, Bergen, 22. Juli 2004.

60 S. hierzu A. Clayton, The 1948 Zanzibar General Strike, Research Report 32, The Scandinavian Institute of African Studies, Uppsala 1976 und A. Clayton, The Zanzibar Revolution and its Aftermath, London 1981, S. 17.

Die Modernisierung des Hafens von Sansibar im 20. Jahrhundert und insbesondere der Hafenausbau bis 1925 hatte in der Tat eine beträchtliche Stärkung der Rolle der Hafearbeiter, der Schauerleute (stevedores), Bootsleute, Lastenträger, Transporteure und Rikscha-„pusher“ erbracht, die von der „African Wharfage Company“ lizenziert wurden und die für das Ent- und Beladen der Schiffe am neuen Tiefwasserkai, aber auch für den Transport der Güter von und zum Hafen von zentraler Bedeutung waren. Die Rolle der Hafen-, Boots- und Schiffsarbeitervereinigungen wurde im „trade union act“ des Jahres 1931 rechtlich geklärt. Daneben wurden die Interessen der Hafearbeiter aber auch von der 1934 gegründeten „African Association“ vertreten, die wiederum von Abeid Amani Karume geführt wurde. Versuche reicher Händler, bestimmte Arbeiten von den Besatzungen der Dhaus unter Ausschluss der Hafearbeiter durchführen zu lassen, führten im März 1946 zum ersten Streik in der Geschichte Sansibars, der vier Monate dauerte und 2.000 Hafearbeiter mobilisierte. Im Oktober 1946 organisierten sich die Hafearbeiter in einer eigenen Gewerkschaft, der „Labour Association“, und führten im August 1948 den ersten Generalstreik in der Geschichte Sansibars durch, der den Hafen erneut drei Wochen lahm legte, bis die Forderungen der Hafearbeiter erfüllt waren.⁶¹ Diese Streikbewegungen stellten einen wichtigen Schritt für die politische Mobilisierung der Hafearbeiter Sansibars dar und bereiteten die Gründung der „Afro Shirazi Union“ im Jahre 1957 vor, die als „Afro-Shirazi Party“ (ASP) im Rahmen des revolutionären Umsturzes in der Nacht vom 11. auf den 12. Januar des Jahres 1964 die Macht erlangen und das Sultanat stürzen sollte. Der Sultan flüchtete in den Morgenstunden des 12. Januar mit seiner Familie auf den im Hafen vor Anker liegenden Regierungsdampfer „Salama“⁶² und später ins britische Exil.

Mit dem Sieg der ASP sollte in Sansibar eine neue, revolutionäre Zeitordnung einkehren.⁶³ Dem Sultanat wurde 1964 aber nicht nur akustisch ein Ende gesetzt (s. oben), die Revolution wurde von der Bevölkerung Sansibars in vielen Bereichen als radikaler Bruch mit der Vergangenheit gesehen und zwar nicht nur wegen der umfassenden Eingriffe der Revolutionsregierung in das alltägliche Leben der Menschen, sondern auch wegen der Etablierung einer neuen Ikonographie, der Einrichtung neuer Feiertage und eines neuen Zeitregimes, insbesondere im Bereich des Schulwesens. Trotz aller Brüche zu der Zeit vor 1964 setzte das revolutionäre Regime die Disziplinierungsmaßnahmen der Kolonialzeit fort, erfaßte dabei aber über die Bildung „revolutionärer“ Organisationen wie der Jugendorganisation (Youth League, „Yusi Ligi“) der ASP noch größere Teile der Gesellschaft. Auch strukturierten nach 1964 die Sirenen um 7.30 „a.m.“, 3.30 „p.m.“ und 6.30 „p.m.“ den „sozialistischen Arbeitstag“. Neben die etablierten religiösen Feiertage trat ein neuer revolutionärer Kalender, in welchem der Jahrestag der Revolution (12. Januar) oder die nationalen Arbeiter- und Bauernbewegungen am 7. Juli („saba saba“)

61 A. Sheriff/E. Ferguson, *Zanzibar under Colonial Rule* (Anm. 7), S. 203.

62 D. Petterson, *Revolution in Zanzibar*, Boulder 2002, S. 57.

63 S. hierzu R. Loimeier, *Coming to terms with "popular culture": the 'ulamâ' and the state in Zanzibar*, in: R. Loimeier/R. Seesemann (Hrsg.), *The Global Worlds of the Swahili. Interfaces of Islam, Identity, and Space in 19th and 20th Century East Africa*, Leiden 2006, S. 111-130.

und 8. August („nane nane“) gefeiert und zelebriert wurden und zwar in den neuen Repräsentationsorten des Regimes, dem Hauptquartier der ASP an der Creek Road, im sozialistischen Volksvergnügungspark in Raha Leo oder im Amani-Stadion am Stadtrand Sansibars.

Der Hafen behielt im post-revolutionären Sansibar seine zentrale Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Sansibars und wurde in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts noch einmal erweitert und modernisiert. Mit der wirtschaftlichen Öffnung Sansibars im Jahre 1984 und der Entwicklung des sogenannten „Zanzibar Corridor“ ab 1986 erlebte Sansibar sogar einen kurzfristigen wirtschaftlichen Boom, der vor allem auf der Nutzung der Unterschiede zwischen der Niedrigzollzone Sansibar und dem tansanischen Festland beruhte und zur Herausbildung eines kriminellen Milieus in Sansibar führte, basierend auf „smuggling, drug-trafficking and tax evasion“. ⁶⁴ Die Zollunterschiede zwischen Sansibar und dem tansanischen Festland wurden zwar mit der Angleichung der Zölle im Jahre 1996/7 aufgehoben, dennoch hatte sich bis dahin ein Handelssystem entwickelt, das auf der Duldung von Steuerbetrug durch die sansibarische Regierung beruhte:

The evidence available suggests that the goods are still passing through Zanzibar; the importers are evading taxes in both Zanzibar and the Mainland, either through plain old-fashioned smuggling or through payoffs. Corruption on the waterfront is one of the oldest forms of graft in the world. ⁶⁵

Insbesondere der Hafen von Sansibar wurde nach 1986 für seine „laxity in customs administration and no preshipment inspection“, ⁶⁶ aber auch für die lückenhafte Buchführung und Verwaltung der Hafen- und Zollbehörden bekannt. Angesichts der wenigen Landungsplätze, vor allem auf Unguja, wäre, so Maliyamkono, durchaus zu erwarten gewesen, „that customs data would be readily available, but the opposite was the case“. ⁶⁷ Der bereits in der Kolonialzeit gut etablierte klandestine Handel setzte sich so auch nach der Revolution fort, mit der Entwicklung des „Zanzibar Corridor“ nach 1986 sogar mit der Duldung oder Mitwirkung der herrschenden Oligarchie.

Neben dem staatlich gedeckten Zollbetrug im Transithandel mit dem tansanischen Festland, wurde nach 1964 aber auch ein beträchtlicher Teil der Gewürznelkenernte Pemas mit Dhaus an der sansibarischen Zollaufsicht vorbei in kenianische Häfen exportiert, wo die Gewürznelken Weltmarktpreise erzielten, die um ein Vielfaches höher lagen als die Preise der Staatshandels-gesellschaft Sansibars. ⁶⁸ Der Fortbestand des Dhau-Handels zwischen den Inseln und dem afrikanischen Festland bis in die Gegenwart zeugt aber auch von der anhaltenden Vitalität dieses Schiffstyps und seiner Bedeutung für den lokalen, häufig klandestinen Handel. Auch aus diesem Grunde versuchte das Regime,

64 T. L. Maliyamkono, *The political plight of Zanzibar*, Dar as-Salaam, 2000, S. 252.

65 Ebenda, S. 226.

66 Ebenda, S. 191.

67 Ebenda, S. 191.

68 Mitteilung Abdul Sheriff, Berlin, 8. November 2006.

den Dhau-Verkehr nach 1964 streng zu kontrollieren und sanktionierte den Gewürznelkenschmuggel sogar mit der Todesstrafe.⁶⁹ Dabei waren führende Vertreter des Regimes zumindest seit der Mitte der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts, wie oben erwähnt, selbst an vielfältigen klandestinen Aktivitäten beteiligt, die häufig über den Hafen von Sansibar abgewickelt wurden. So wurde seit 1987 Heroin per Schiff aus Pakistan in Sansibar angelandet und umgeschlagen und per Flugzeug über den Flughafen Sansibars nach Mailand und in andere Bestimmungsorte in Europa und Nordamerika weitergeleitet.⁷⁰ Im August 2004 wurde von einem nordkoreanischen Frachter eine große Fracht Reis, eigentlich eine Lebensmittelpende der Vereinten Nationen an die hungernde Bevölkerung Nordkoreas, und also solche deklariert, im Hafen von Sansibar entladen. Die Hafenverwaltung Sansibars, die seit dem Jahre 2000 unter der Aufsicht eines Bruders des Präsidenten stand, war bei solchen Transaktionen auffallend abwesend. Sie griff jedoch ein, wenn illegale Transaktionen ohne ihr Wissen (und Bezahlung entsprechender Stillhaltgelder, „pay-offs“) durchgeführt wurden, etwa bei der nächtlichen Auslieferung von Schmuggelgut in Februar 2003, das von einer entsprechend informierten Hafenzollpolizei rasch sichergestellt wurde.⁷¹ Der Hafen von Sansibar scheint sich somit nach der Revolution von 1964 zu einem Zentrum klandestiner Aktivitäten entwickelt zu haben, die sich bis dahin eher in den abgelegenen Buchten des Archipels abgespielt hatten. Die zunehmende Bedeutung des Hafens von Sansibar als Zentrum für Schmuggel und Zollbetrug widerspiegelt jedoch lediglich die politischen Rahmenbedingungen, die das „revolutionäre“ Regime Sansibars seit den achtziger Jahren geschaffen hat und von denen es selbst am meisten profitiert. Die „revolutionären“ Familien Sansibars erweisen sich letztendlich als würdige Nachfolger sansibarischer Händlerbarone des 19. Jahrhunderts vom Schläge eines „Tippu Tip“, die ihr Vermögen mit ihren Raubzügen auf dem afrikanischen Festland erworben und dieses in Plantagen auf Unguja und Pemba angelegt hatten. Dass die Nachkommen der Plantagensklaven, der Saison- und Hafendarbeiter mit der Revolution von 1964 an die Macht kamen und nun selbst die Ausbeutung der modernen Pfründe Sansibars organisierten, ist eine weitere Ironie der Geschichte.

69 Mitteilung Abdul Sheriff, Berlin, 8. November 2006.

70 J.-G. Deutsch, *The Indian Ocean World and a very small place in Zanzibar*, in: G. Deutsch/B. Reinwald, *Space on the Move* (Anm. 16), S. 69–71.

71 Eigene Beobachtungen 2001–2004, bestätigt durch Gesprächspartner in Sansibar, die aber aus nahe liegenden Gründen anonym bleiben sollten.

LITERATURBERICHT

Vom Siegeszug übergreifenden Rechts in der Dämmerung des Staates

**Neue und alte „Verfassungsverträge“, diverse europäische Rechts-
regime, auch am Beispiel der öffentlichen Sicherheit und vor dem
Hintergrund einer aufkommenden europäischen juristischen
Methodik, sowie regionale und weltweite Jurisdiktionen**

Helmut Goerlich

SUMMARY

On the basis of two professorial dissertations, two dissertations and an assignment on the legal methodology of European law, the article shows the breakup, overlap and penetration of hitherto existing – maybe only allegedly closed – structures of the national state and in particular of its constitution by European and International Public Law. Thereby the author traces the development directions, which appear to initiate a constitutionalisation of the Community's sphere of law, and in fact have been retarded by the failure of the Treaty establishing a Constitution for Europe, but not have been held up. At the same time it is discussed, which classifications of the jurisdictions on the different levels this proceeding constitutionalisation conditions.

Vor einiger Zeit war hier vom Siegeszug der Verfassung in der Dämmerung des Staates die Rede.¹ Die Entwicklung geht aber darüber hinweg und erreicht die zwischenstaat-

1 Vgl. H. Goerlich, Vom Siegeszug der Verfassung in der Dämmerung des Staates, in: D. Schmiechen-Ackermann/T. Schaarschmidt (Hrsg.), Regionalismus und Regionalisierungen in Diktaturen und Demokratien des 20. Jahrhunderts (= *Comparativ* 13 [2003] 1), Leipzig 2003, S. 99-116. – Zugleich Sammelbesprechung zu: S. Hobe, Der offene Verfassungsstaat zwischen Souveränität und Interdependenz. Eine Studie zur Wandlung des Staatsbegriffs der deutschsprachigen Staatslehre im Kontext internationaler institutionalisierter Kooperation (= Veröffentlichungen des Walter-Schücking-Instituts für internationales Recht an der Universität Kiel, Bd. 122), Berlin 1998; A. Peters, Elemente einer Theorie der Verfassung Europas (= Veröffentlichungen des Walter Schücking-Instituts für internationales Recht an der Universität Kiel, Bd. 137), Berlin 2001; M. Möstl, Die staatliche Garantie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung (= *Jus Publicum*, Bd. 87), Tübingen 2002; F. Müller, R. Christensen, *Juristische*

liche und die überstaatliche Ebene, insbesondere im europäischen Kontext. Nicht nur einzelne Elemente des Verfassungsrechts, einzelne Kunstgriffe, Rechtsfiguren und Vorkehrungen, die aus den Verfassungsüberlieferungen stammen, treten über den Staat hinaus in Erscheinung; es sind inzwischen vielmehr dichtere und striktere Strukturen. So entsteht zwar kein Verfassungsvertrag der Europäischen Union, nachdem zwei Konvente – einer zur Schaffung einer Charta der Grundrechte bis Ende 2001 und ein weiterer zur Vorbereitung eines Verfassungsvertrages der Europäischen Union bis Mitte 2003 – erfolgreich gearbeitet haben. Aber es kommt wohl nach den Verständigungen vom Juni 2007 im Europäischen Rat zu einer Reform der Grundlagen der Europäischen Union, die Züge einer Konstitutionalisierung aufweist.² Zudem zeichnen sich Bewegungen der Kompetenzverlagerung auch in zentralen Bereichen klassischer Hoheitsaufgaben ebenso ab wie eine gewisse Koordination der Jurisdiktionen mehrerer internationaler oder zwischenstaatlicher Gerichte oder Schiedsstellen, wobei letztere aufgrund der Praxis der Spruchkörper Umrisse gewinnen und so einander zugeordnet erscheinen.

I.

Die Permeabilität des Verfassungsstaates war seit Langem, insbesondere aber seit der ersten universalen Menschenrechtserklärung im Jahre 1948, zu beobachten. Aus der deutschen Perspektive konnte man dies deutlicher wahrnehmen, galt es doch, durch besondere Vorkehrungen einen deutschen Nationalstaat zwar im Prinzip wieder zuzulassen, aber zugleich zu überwinden. Im Zentrum Europas war eine einzelne Großmacht im Sinne des Nationalstaats des 19. Jahrhunderts ohnehin ein vorübergehendes Phänomen. Perioden der Befriedung waren hier während der Regimes internationaler Garantien möglich. Dabei mag die machiavellistische Konstruktion des modernen Staates immer ein Artefakt gewesen sein; jedenfalls erlaubte sie, die personale Ausrichtung der Herrschaftsverbände durch abstrakte Gewaltverhältnisse umfassender Art gegenüber den Gebietsansässigen zu ersetzen, das Territorium zu schließen und die Souveränität nach außen samt der Immunität dieses so gestalteten Staates zu behaupten.

Dieses Ordnungsmodell erwies sich in Mitteleuropa weder als ausreichender Garant des Friedens, noch wird es neueren Anforderungen infolge des Migrationsdrucks, der Armut und Globalisierung sowie der Menschenrechts- und Umweltpolitik gerecht. Daher hat sich der Staat geöffnet, ja er wird mehr und mehr in das zweite Glied verwiesen und verliert schon dadurch seinen Glanz. Mehr noch: Auch seine Aufgaben und seine Instrumente machen sich Beine und sind auf anderen Ebenen wieder anzutreffen, insbesondere auf der Ebene internationaler Organisationen globaler Dimension oder regionalen Zuschnitts. Diese Organisationen sind zudem auch solcher Natur, dass sie

Methodik, Bd. II: Europarecht, Berlin 2003; C. Lutz, Kompetenzkonflikte und Aufgabenverteilung zwischen nationalen und internationalen Gerichten. Erste Bausteine einer Weltgerichtsordnung, in: Rechtsfragen der Globalisierung, Bd. 5, Berlin 2003. .

2 Siehe Schlussfolgerungen des Vorsitzes, Rats-Dok. 11177/07, Anlage I + II.

dank ihrer Integrationskraft und rechtlich durchgreifenden Struktur als supranationale Organisationen wirken. Zunächst entstand diese Struktur zur Bewältigung des „deutschen Problems“, d. h. mit dem Ziel einer Ablösung des Besatzungsregimes durch Vorstufen einer europäischen Integration, die vor allem auch der Friedenssicherung dienen sollte. Heute erfolgt der Einstieg über die Kooperation intergouvernementaler Art, die als Handlungsform auch unverändert von Bedeutung ist. Zunächst steigert sie die Effizienz des Staates; später greift sie ihn an, weil sie sich zum Durchgriff aufschwingen kann und den Staat als ältere Form zur Gewährleistung des bloßen Vollzugs auf einer tieferen Ebene zurücklässt. Dies veranlasst, auch die Formeln von einem „Mehrebenensystem“ oder einer „Aufgabenteilung“ zu verwenden. So gewinnt man zunächst auch die Formulierung vom offenen Verfassungsstaat, der aus seiner Not eine Tugend macht. Man hofft, so die ältere innerstaatliche Effizienz, die noch unter der Vielfalt der Souveräne in Europa im 18. Jahrhundert keineswegs groß war, wieder behaupten zu können, indem das Geflecht der Kooperation und der supranationalen Strukturen ein immer engeres Netz über die Rechtsunterworfenen legt. Diese können in aller Regel nur als global player mit einer entsprechenden Geschäftspolitik und kreativen juristischen Beratung Schlupflöcher und Regelungslücken sowie Vollzugsdefizite und Rechtsschwächen finden und ausschöpfen. Sie gleichen damit dem kleinen Gauner im früheren Mitteleuropa, der – sozusagen als Fisch im Teich – etwa zwischen den Kleinstaaten des älteren deutschen Reichs seine Vorteile suchte und fand und dem selten ein „Malefizschenk“³, d. h. ein Funktionsträger, der Polizeibefugnisse und Strafverfolgung über die Territorialgrenzen hinweg wahrzunehmen und durchzusetzen beauftragt war, begegnete.

Der Staat endet damit in einem weniger symbolischen, weniger machtorientierten und stärker rechtlich gebundenen funktionalen Verständnis seiner Rolle. Er ergänzt sich durch Kooperation und Integration und bügelt damit seine Schwächen aus. Dies fordert ein neues Verfassungsverständnis, das auch Raum lässt für Verfassungsstrukturen auf diesen höheren Ebenen. Nur dann kann der Vorwurf verstummen, man fliehe in die Ungebundenheit der Kooperation und unterwerfe die Integration zu schwachen Kontrollen. Das setzt auch voraus, dass der Gebietsansässige zum Akteur wird und alle Möglichkeiten nutzt, seine Funktion als Initiator der Rechtsdurchsetzung durch Selbstorganisation und Kommunikation zu nutzen. In der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hat sich diese Rolle der Gemeinschaftsbürger als sehr wirksam erwiesen und kann Modell stehen für andere Felder. Ebenso wichtig sind auch die zahlreichen nicht-gouvernementalen Organisationen, die international agieren und stetig an Einfluss gewinnen.

All dies zeigt die Habilitationsschrift von Stefan Hobe sehr gut, der heute in Köln einen Lehrstuhl innehat. Die Schrift kann als rezipiert und anerkannt gelten, obwohl oder gerade nachdem sie nicht rezensiert worden ist. Sie hat auch Nachfolger gefunden so-

3 Gemeint ist jener Schenk, ein kleiner reichsunmittelbarer Graf, der im schwäbischen Kreis des alten Reiches die Strafverfolgung teils übergreifend kraft Auftrags dieses Kreises wahrnahm; sein Schloss ging in Flammen auf.

wohl in ihrem staatstheoretischen, als auch in ihrem internationalen Bezugsrahmen.⁴ Auf diesen beiden Säulen baut die Schrift auf, um einerseits den Untergang des älteren souveränitätsorientierten Staatsbegriffs in seiner verfassungsrechtlichen Transformation auch in der Theorie zu zeigen und andererseits die Kooperation der Staaten in ihren rechtlichen Folgen als Ausgangspunkt eines offenen Verfassungsstaates als Typus wahrzunehmen. Dabei spielen auch faktische Entwicklungen, etwa des zwischenstaatlichen Informationsflusses, eine bahnbrechende Rolle, also nicht nur wirtschaftliche Interessen, das Handeln anderer als staatlicher, insbesondere zwischen den Staaten vernetzter kollektiver Akteure, oder gezielte Kooperationen der Staaten, die sie selbst verwandeln.

II.

Auch die nächste, jüngere Schrift, die Anne Peters vorgelegt hat, bietet einen ähnlich weiterführenden Ertrag und stammt aus derselben Schule, nämlich der von Jost Delbrück.

Eine elegante Formulierung zur Frage, ob die Europäische Union eine Verfassung brauche, stellte fest, dass sie in ihren Verträgen eine solche schon hat.⁵ Dennoch schreitet die Vertragspolitik als Integrationspolitik fort und wird wohl auch zu einem echten, d. h. als solchen bezeichneten Verfassungsvertrag finden, der allerdings nur zeitversetzt in Stufen wird in Kraft treten können. Dessen ungeachtet hat sich die Wissenschaft um die Elemente einer Theorie einer solchen Verfassung schon lange rege bemüht, nachdem das ältere Konzept eines engeren zweckorientierten Verständnisses der Gemeinschaften als Verbände allmählich in den Hintergrund getreten war. Die Arbeit von Peters, die inzwischen in Basel lehrt, klärt dafür zunächst den Verfassungsbegriff. Sie öffnet ihn in Bezug auf die europäische Ebene sowohl für das Vertragsrecht, als auch für die Teilkodifikationen. Auch werden die typischen Funktionen von Verfassungsrecht sichtbar, etwa für die Begrenzung der Macht und die Organisation sowie Verstetigung ihrer Ausübung durch grundlegende Normen. Hinzu kommen die Leistungen der Konstitution und der Integration sowie der Rechtfertigung und der verbindlichen Weisung: Auch insoweit finden sich auf europäischer Ebene Elemente der Verfasstheit im Sinne einer Verfassung. Die meisten theoretischen Anforderungen an eine Verfassung werden auf europäischer Ebene erfüllt: etwa die Stiftung einer Einheit, die Vermittlung eines Rahmens und von Werten, die Konstituierung eines Gemeinwesens, ihre Funktion als Schranke der Macht, ihre Rationalität als Ordnung; und schließlich sind ihre statisch-stabilisierende oder auch ihre dynamisch-gestaltende Wirkung als Symbol, Appell und Sinnvermittlung anzutreffen. Wie im Staat die Verfassung diesen und sein Recht konstituiert, so bringt das Vertrags-

4 Siehe etwa C. Möller, *Staat als Argument*, München 2000; u. aus derselben Schule wie Hobe, C. Tietje, *Internationalisiertes Verwaltungshandeln*, Berlin 2001.

5 Siehe S. Oeter, *Die Genialität der Verträge. Die Europäische Union braucht keine Verfassung, sie hat schon eine*, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* Nr. 207, 6. September 2001, S. 6.

verfassungsrecht auf europäischer Ebene die Rechtsgemeinschaft hervor. Hingegen ist für die staatliche ebenso wie für die europäische Verfassung festzustellen, dass sie die Integrationsfunktion von Verfassungen im Sinne eines inneren Zusammenwachsens als soziales Phänomen kaum mehr oder noch nicht leisten kann. So liegen auf europäischer Ebene Integrationsleistungen fast nur in institutioneller und wirtschaftlicher Hinsicht vor. Anders liegt es mit der Osterweiterung der Europäischen Union: Sie ist auch geprägt von der Heimkehr mancher Völker nach Europa, die daran durch den eisernen Vorhang lange Zeit gehindert waren. Noch fehlen der europäischen Ebene aber auch klassische Inhalte von Verfassungen, etwa die Menschenrechte als eigener Katalog, eine deutlichere Gewaltenteilung und eine ausgeprägtere Demokratie. Das schmälert die Legitimität; ersichtlich sollen hier die Bemühungen der beiden Konvente der Europäischen Union Abhilfe vorbereiten – jedenfalls wie Theologen und Repräsentanten einer moralischen Öffentlichkeit es auszudrücken lieben: „ein Stück weit“.

Dem allen liegt zugrunde, dass sich die Verfassung vom Staat ablöst. Der Staat ist nicht mehr die ausschließliche Voraussetzung von Verfassung, sondern allenfalls umgekehrt liegt erst mit einer Verfassung ein „Staat“ vor, so wie ein Teil der Staatsrechtslehre schon lange den Staat allein aus der Verfassung konstituiert sah und damit den etatistischen deutschen Verfassungsbegriff aufgab. Auch ist die Territorialität des Staates heute kein so wesentlicher Anknüpfungspunkt mehr; vielmehr entscheidet die Funktionsfähigkeit zugunsten der Gemeinschaften und der Union. Daher hindert das Fehlen territorialer Geschlossenheit kraft einer Verfassung im Sinne des Terminus, wie er die letzten Jahrzehnte gebräuchlich war, nicht, Hoheitsrechte wahrzunehmen, welche sonst nur eine Verfassung in jenem Sinne vermittelt. Ebenso bündigt dort das grundlegende Recht politische Ebenen wie im „Staat“. Und die Souveränität ist auch dem Staat schon weithin genommen, nachdem er heute nicht nur auf einer Verfassung mit normativer Kraft beruht, sondern auch international und weltweit eingebunden ist. Souveränität ist daher keine ausschließende Kategorie mehr, welche die europäische Ebene um Verfasstheit bringen könnte. Schließlich stehen die Kompetenzhoheit und die potentielle Allzuständigkeit heute dem Staat durch zahlreiche verfassungsrechtliche und völkerrechtliche Bindungen nicht mehr so offen wie im Modell seines Urbildes und daher ergeben die Kategorien ebenfalls keine durchschlagende Differenz. Auch das Gewaltmonopol des Staates ist nicht mehr ohne Rechtsbindungen zu denken. Der Staat ist weitgehend Rechtsgemeinschaft, ebenso wie es die Gemeinschaften sind.⁶ Und auch hinsichtlich der Aufgaben gibt es kaum mehr spezifische staatliche Aufgaben, die vom Staat isoliert wahrgenommen werden würden und könnten. Die Staats- und Verfassungsfunktionen haben sich vom Staat gelöst; jede Verfassung – und zwar nicht nur auf staatlicher Ebene – wird zur ergänzungsbedürftigen Teilordnung, ist nicht mehr exklusive und umfassende Grundordnung. An die Stelle der Totalverfassung sind Partial- und Komplementärverfassungen getreten, die Verfassungsfunktionen erfüllen.

6 Zur „Gemeinschaft“ siehe: H. Goerlich, „Gemeinschaft“ aus der Sicht der Staatsrechtslehre, Vortrag auf dem Theodor-Litt-Symposium 2002 in Leipzig, in: Theodor-Litt-Jahrbuch 2003/ 3, Leipzig 2004, S. 67 ff.

All diese Beobachtungen ermöglichen, die europäischen Verträge auf ihren verfassungsrechtlichen Gehalt zu prüfen. Dies betrifft zunächst die Grundfragen, dann die europäische Verfassungsentwicklung und die Legitimität der europäischen Verfassung sowie schließlich ihre oft kritisch verhandelte Eigenschaft als europäische Demokratie.

Zu den Grundfragen gehört zunächst, ob sich in der Tat eine Verfassung aus den gegenwärtigen Verträgen rekonstruieren lässt. Man kann die Verträge gewiss daraufhin durchsehen, welche Normen in ihnen und welche Interpretationen dieser Normen verfassungsrechtliche Grundmuster enthalten. Dann muss sich erweisen, dass über einen bloßen Intergovernmentalismus hinaus Verfasstheit im Sinne einer Verfassung – und dies jenseits des Staates – möglich und wünschenswert ist. Dabei ist zugleich zu vermeiden, dass föderale Modelle letztlich Staatlichkeit auf europäischer Ebene einfordern und so die Integrationsleistungen der europäischen Verträge fälschlich rückgebildet werden auf das überholte Modell eines staatsfixierten Föderalismus. Ein solches Verständnis vermeidet auch, einer europäischen Verfassung einen höheren Rang gleichsam als „Superverfassung“ gegenüber den mitgliedstaatlichen Verfassungen zuzuweisen. Vielmehr zeigt sich hier der Sinn der Redeweise von einem europäischen Verfassungsverbund. Ein polyzentrisches Verfassungsverständnis nimmt dabei gewissen Regeln der europäischen Ebene nicht ihren Charakter als Grundordnung. Auch können völkerrechtliche Verträge Vertragsverfassungen hervorbringen, was im Völkerrecht seit Langem, mindestens aber seit 1648, bekannt ist. Voraussetzung ist hier eine vielfältige Autonomie des Gemeinschaftsrechts, nämlich gegenüber dem Völkerrecht, gegenüber den Mitgliedstaaten und auch eine solche, welche die eigene originäre Geltung sowie die Freiheit von Eingriffen von außen in den eigenen Rechtskreis vermittelt. Zwar lassen sich Autonomien selten im engeren Sinne rechtswissenschaftlich begründen; aber dies zeigt gerade ihre kreative Grundstruktur. Diese ist letztlich nur sozial- und politikwissenschaftlich zu begründen, wie schon von Hans Peter Ipsen am Europarecht erkannt wurde. Autonomien schließen aber nicht aus, dass man versucht, normative Konflikte durch praktisch konkordante, harmonisierende Auslegung im Wege des schonendsten Ausgleichs und der Zuordnung normativer Positionen zu lösen. In diesem Kontext ist die Methodik der deutschen Verfassungsrechtslehre fruchtbar.⁷ Auch das Recht des Unionsvertrages hat an dieser Entwicklung teil, wobei hier nicht schadet, dass es noch an einer Verfassungsurkunde oder einem genuinen Verfassungsvertrag fehlt. Am Anwendungsvorrang des europäischen Rechts ist allerdings festzuhalten. Er wirkt sich auf verschiedenen Ebenen aus. Auch die nationalen Verfassungen der Mitgliedstaaten werden von ihm nicht völlig verschont. Gerade die Behauptung der Möglichkeit von Normkonflikten hat zur Entwicklung des gegenwärtig Gestalt gewinnenden Verfassungsvertragsrechts geführt, das gravierende Mängel kaum mehr aufweisen wird.⁸ Soweit es lückenhaft bleibt, schadet dies nicht, weil

7 Die klassischen Autoren, die die Dinge vorangebracht haben, sind hier vor allem K. Hesse, P. Lerche, U. Scheuner, F. Müller und M. Kriele, aber auch P. Häberle und H. Ehmke.

8 Dass dabei allerdings die Gefahr eines starken Übergewichts der Bürokratie besteht, daran besteht kein Zweifel, vgl. H. Dreier, Die Staatsgewalten im Zeichen der Europäisierung und Privatisierung, in: Die öffentliche Verwaltung 2002, S. 537 ff.

die gemeinsamen Verfassungsüberlieferungen und die mitgliedstaatlichen Verfassungen hier in die Bresche springen. Die Entwicklung der europäischen Verfassung findet als kontinuierliche Verfassungsfortbildung statt. Sie manifestiert sich allerdings zuerst in der Fortbildung der Verträge durch die Mitgliedstaaten. Die Beteiligung der Bürger beschränkt sich dabei auf eine mittelbare Präsenz, die den Standards der Verfassungsgebung im Sinne einer Konstituante noch keineswegs genügt. Der Gerichtshof der Gemeinschaften hat des Weiteren erheblichen Anteil an der Verfassungsfortbildung, und, wie man heute ergänzen muss, auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte, sofern er das Verhalten der Mitgliedstaaten an den Rechten der Europäischen Menschenrechtskonvention misst, was er in jüngerer Zeit zweimal getan hat.⁹ Dabei wirken das Verbot der Vertragserweiterung durch Richterspruch und diese Menschenrechte als Elemente der Funktionenordnung im Sinne des Verbots einer Verfassungsdurchbrechung auf der europäischen Ebene oder der Ebene der Mitgliedstaaten.

Die in der deutschen Verfassungsrechtsdogmatik nach dem Kriege etablierten Kunstgriffe zur Sicherung der Wirkkraft der Verfassung erhalten so allmählich eine vertragliche oder rechtsgrundsätzliche Entsprechung auf europäischer Ebene. Das heute etablierte Verfahren der Grundrechts- und Verfassungskonvente stellt auch einen Schritt in die stärkere demokratische Legitimation der europäischen Verfassungsstrukturen dar. Trotz der Mängel dieser Strukturen in ihrer Kreation und Ausgestaltung gewinnen sie Legitimität durch den Erfolg, d. h. durch die Bewährung. Dies gilt aus der Perspektive der Bürger und der Mitgliedstaaten. Die Befriedung der Region, ihr Wohlergehen und ihre Rolle in der Welt verschaffen Anerkennung. Dabei bleibt es bei einer Stückwerkstrategie des piecemeal engineering im Sinne eines trial-and-error-Verfahrens. Schwächen der Politiken auf europäischer Ebene dürfen dabei nicht als Schwächen der Verfassungsstrukturen missverstanden werden. Ist die europäische Politik in Blockaden gefangen, so greifen auch die Strukturen nicht. Das kann ihnen aber nicht angelastet werden, vielmehr ermöglichen Verfeinerungen und Vervollständigungen des Verfahrens, der Kontrollen und der funktionellen Balancen die Auflösung solcher Lähmungen. Sie zeigen zugleich Schwächen ähnlich der nur noch quasiparlamentarischen Enquete-, Kommissions- und Verhandlungsdemokratie auf mitgliedstaatlicher Ebene. Auf europäischer Ebene hat zwar eine gewisse Parlamentarisierung stattgefunden, die oft nicht wahrgenommen wird, weil Brüssel und Straßburg so fern liegen. Die bisherigen konkordanzdemokratischen Herrschaftstechniken der europäischen Ebene werden nach der Osterweiterung aber zunehmend problematisch. Es kann aus meiner Sicht auch zu einer weiteren Parla-

9 Matthews v. United Kingdom, Urteil vom 18.2.1999, abgedruckt in: Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht 1999, S. 308 ff. mit einer Anmerkung von C. Lenz, betreffend das Wahlrecht der Bewohner Gibraltars zum Europäischen Parlament, und jetzt S. A. Dangeville v. France, Urteil vom 16.4.2002, sowie dazu M. Breuer, Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte als Wächter des europäischen Gemeinschaftsrechts, in: Juristenzeitung 2003, S. 433 ff., zur unterlassenen Umsetzung von Richtlinien der Gemeinschaft und daraus folgenden Haftungsansprüchen gegen den betreffenden Mitgliedstaat; für ältere Ansätze seitens der Europäischen Menschenrechtskommission für diese Judikatur siehe C. Grabenwarter, Europäische Menschenrechtskonvention, München 22005, S. 35, Anm. 23 und S. 318, Anm. 321.

mentarisierung führen – nicht aus edlen demokratischen Motiven, sondern aus der Not der Willensbildung, die mehr und mehr auf den Bezugsrahmen einer unumstößlichen demokratischen Legitimation angewiesen ist, um in den Mitgliedstaaten die Folgenverantwortung nicht selbst tragen zu müssen. Und auf europäischer Ebene kann das helfen, die Mehrheitsregel häufiger zu akzeptieren. Die Untersuchung der tieferen Ebene der Voraussetzungen einer Demokratisierung der europäischen Ebene führt auch zu einer Klärung der Kategorien. So kann auf europäischer Ebene die Bürgerschaft nicht mehr ethnisch begründet werden; sie muss vielmehr auf einem Willensakt aufbauen, der die Zugehörigkeit auf bestimmte politische und politisch-kulturelle Werte gründet. Die Öffentlichkeit und die Transparenz der Entscheidungsprozesse gehören hierzu. Sie ermöglichen Kontrolle und Verantwortlichkeit. Weitere Elemente einer good governance können dabei Defizite der demokratischen Kontrolle kompensieren. Die Schwächen der demokratischen Legitimation auch auf staatlicher Ebene und die Gefährdungen der demokratischen Ordnung sind ebenso bedeutsam wie die Mängel der europäischen Ebene. Projektionen idealisierter Strukturen taugen auch auf dem Gebiet der demokratischen Legitimation nicht für einen Pragmatismus der Rechtsfortbildung.

All dies zeigt die Untersuchung von Anne Peters eingehend und überzeugend. Man muss bedauern, dass die Schrift durch ihr Volumen und ihre Zeitgebundenheit zu geringe Wirksamkeit besitzt.¹⁰ Es steht zu hoffen, dass sich ihr Ertrag anderen Orts knapp gefasst wiederum niederschlägt und an Nachhaltigkeit gewinnt.

III.

Das Beispiel der Münchner Habilitationsschrift von Markus Möstl, einem Schüler des inzwischen emeritierten Peter Badura, zeigt an der Garantie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, in welchem Maße schon jetzt mitgliedstaatliche und europäische Polizeibefugnisse einander bedingen und gegenseitig verstärken. Auch hier ist die Rolle des Staates weithin verändert, wiewohl er noch den Kern der Kompetenz auf diesem Gebiet beanspruchen kann und aus seinem nationalen, insbesondere auch Verfassungsrecht die Reichweite und Dichte der Garantie erwachsen. Zwar kann er noch Maßstäbe setzen, diese gelten aber im europäischen Rahmen und sind durch diesen umhegt. In manchen Bereichen ist zudem die Maßstäblichkeit in die europäische Hand gelangt, ein Vorgang, der sich im Verfassungskonvent wiederum fortgesetzt hat. Teilweise kann die Effektivität der Wahrnehmung staatlicher Polizeibefugnisse durch die territoriale Vorverlagerung in den Raum jenseits der eigenen staatlichen Grenzen in erheblichem Maß gesteigert werden. Dieser Gewinn hat aber den Preis einer Abwanderung von Teilzuständigkeiten

10 Bisher ist sie noch nicht oft rezensiert, vgl. aber etwa die umfangreiche, außerordentlich positive Anzeige, die einer Rezension gleichsteht, von M. Ruffert, in: *Archiv des öffentlichen Rechts* 128(2003), S. 322 ff.; siehe auch J.-R. Sieckmann, *Literaturbericht: Verfassungstheorie*, in: *Archiv für Rechts- und Sozialphilosophie* 88(2002), S. 582 ff. (584 f.); besonders aber auch die Rezensionen von I. Pernice, in: *Die öffentliche Verwaltung* 2003, S. 174 f. u. M. List, in: *Verfassung und Recht in Übersee* 35(2002), S. 124 ff.

und der Minderung der Dichte der eigenen Rechtssetzung. Dies gilt im Übrigen auch für den zugehörigen Rechtsschutz. Daher kann auch die Normativität verfassungsrechtlicher Schutzpflichten unter der europäischen Integration im Felde der inneren Sicherheit und der öffentlichen Ordnung in erheblichem Maße Einbußen erleiden; sie treten allerdings insofern so deutlich nicht hervor, als solche Schutzpflichten immer in hohem Maße von der Konkretisierung durch gesetzliche Ausgestaltungen und administrative Ermessensausübung abhängig bleiben. Die Konsequenzen der Europäisierung sind daher hier nicht so rasch offensichtlich. Was in den jüngeren Lehrbüchern am Rande in Einleitungen oder Schlussbetrachtungen zu finden ist, nämlich die Wanderung von Polizeibefugnissen – zumeist „nach oben“, also im Bundesstaat auf die föderale Ebene, und von dort in die europäische Arena –,¹¹ erfährt hingegen in einer monographischen Untersuchung eine viel stärkere Durchdringung. Dabei wirkt sich allerdings wie in anderen Rechtsgebieten auch aus, dass die Entfaltung des Stoffes in der Lehre öfter als eigentlich die Rechtslage – wenn nicht die Polizei – erlaubt, an tradierten national-rechtlichen Darstellungen des Stoffes festhält; das führt dazu, dass das nationale Recht auf dieser Ebene in Gänze als Potemkinsches Dorf auftritt, obwohl es längst im europäischen Konzert der Integration und teilweise in einer weltweiten Verortung steht, nicht zuletzt, weil die Sache es erfordert. Damit kommt es auch zu Kompetenzabwanderungen und zu Rückwirkungen selbst dort, wo die Zuständigkeit materiell und formell national bleibt, die man in ihrer Komplexität den Studierenden nicht zumutet, was allerdings mit dem Preis einer studentischen Provinzialität verbunden ist und auch – noch wesentlich schlimmer – zu Missverständnissen, Irrtümern und Fehlern in der Rechtsanwendung führt sowie insbesondere auch zum Verharren in überholten Vorverständnissen führen kann. Im Polizeirecht geht es dabei nicht mehr nur um Eurocontrol, Europol und insbesondere organisierte Kriminalität und Subventionsbetrugstatbestände sowie organisatorische Vorkehrungen zur Sicherung des Informations- und Datenflusses durch entsprechende polizeiliche Ämter, sondern auch alsbald um die Migrations- und Zuwanderungspolitik sowie demgemäß um wesentliche Bereiche der Ausländerpolizei. Dabei sind Defizite des Verwaltungsverfahrens, insbesondere des Daten- und des gerichtlichen Rechtsschutzes, schwer nachzubessern.

Man kann diese Entwicklungen, denen Vorgänge einer Europäisierung des Rechts in zahlreichen Gebieten, auch im Verwaltungs- und im Verwaltungsprozessrecht entsprechen¹², als einen Weg zur Stärkung der Staatlichkeit verstehen, wie dies Möstl tut. Indes muss man sich auch bewusst sein, dass diese integrierte Staatlichkeit dann eine andere ist als die der bisherigen Dogmatik. Die staatliche Garantie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ist ebenso nicht mehr dieselbe Garantie, welcher der souveräne Staat der

11 Vgl. etwa B. Pieroth, B. Schlink, M. Kriesel, Polizei- und Ordnungsrecht, München 42007, § 1, Rn. 33 ff.; auch F. Knemeyer, Polizei- und Ordnungsrecht, München 10. Aufl., 2004, § 1, Rn. 21 ff.; oder F. Schoch, in: E. Schmidt-Aßmann (Hrsg.), Besonderes Verwaltungsrecht, 13. Aufl., 2005, 2. Kap., Rn. 44 ff.

12 Zahlreiche Arbeiten zur Europäisierung vom Verfassungs- bis in detailliertes Fachrecht – etwa von Bauer, Schoch, Classen, v. Danwitz oder Schmidt-Aßmann – zieht Möstl nicht heran, da es ihm, wie gleich zu zeigen ist, letztlich um eine Bestätigung einer These des Fortbestands bisheriger Staatlichkeit geht.

Staatslehre verpflichtet war. Der „Prozeß der Weiterentwicklung hin zu einer neuartigen Garantie des integrierten Verfassungsstaates“¹³ ist vielmehr auch so neu wie die dadurch entstehende Garantie und damit auch dieser Staat. Es mag nach einem Streit um Worte klingen, geht aber um mehr. Es entstehen nämlich Teilgarantien, die ineinander greifen. Sie stellen neue Fragen der Verantwortlichkeit, die gerade durch modische Formeln von „Verantwortungsteilung“, „Mehrebenensystem“ oder „regulierter Selbstregulierung“ in ihren rechtlichen Schwierigkeiten nicht vorangebracht, sondern nur angesprochen werden.¹⁴ Entscheidende Desiderate einer solchen Entwicklung sind nämlich eine entsprechende Fortbildung des Grundrechtsschutzes gegen wachsende Freiheitsgefährdungen, eine Rechtsstaatlichkeit, deren Effizienz außer Zweifel steht, und eine Parlamentarisierung der Verantwortlichkeiten, wie sie in den Ländern im Bundesstaat bestand und besteht, aber im Bundesstaat auf Bundesebene und in der Europäischen Union auf ihrer Ebene stets schwächer ausgebildet sein wird, schon weil das Maß politischen Ermessens grobmaschiger wird und die Parlamentarisierung der Verantwortlichkeiten immer wieder vor dem Geflecht der Ebenen der Ausschüsse und Gremien des „Mehrebenensystems“ stecken zu bleiben droht. Es muss sich dabei Ähnliches vollziehen, wie es Möstl für die staatliche Ebene postuliert, nämlich das Gebot der „Erschließung und Konsolidierung der verfassungsrechtlichen Qualität der staatlichen Sicherheitsaufgabe“ im Lichte des „Wandels der aus dem liberalen Rechtsstaat überkommenen Formen und Techniken staatlicher Sicherheitsgewährleistung“, die insbesondere eine Risikosteuerung und eine Vorsorge ermöglichen sollen, welche zu einer entsprechenden Vorverlagerung der Eingriffsbefugnisse führt. Diese Vorgänge indes sind es, welche die Effektivität des Rechtsstaates und seines Rechtsschutzes schon auf nationaler Ebene gefährden. Das ist erst recht der Fall, wo die Wege noch weiter und der Rechtsschutz, die Rechtskenntnisse sowie eine professionalisierte Rechtsvertretung noch ferner sind. Vollzieht sich dies so auf nationaler Ebene, ist der dieser Entwicklung unterworfenen Staat als Verfassungsstaat mit den bisherigen Kategorien schon für sich nicht zu fassen. Dies gilt aber umso mehr, wenn er offen ist für Integration und überstaatliche Rechtsbindungen, die ihn noch stärker bändigen als die bisherige nationale Verfassung in der Blüte ihrer normativen Kraft. Letztlich liegt mit der Schrift von Möstl ein Kompendium der bisherigen Entwicklungen vor, das den herkömmlichen Staat diesen gegenüber zu behaupten sucht; ein Unterfangen, das als solches angesichts dieser Einrichtungen nicht mehr wirklich überzeugen kann. Das tut allerdings der systematisierenden Leistung des Buches keinen Abbruch, mit dem sich der Autor wird behaupten können.

13 So Möstl, a.a.O., S. 653; dieser Weg, den souveränen Staat reetablieren zu wollen, tut sich auch bei U. di Fabio, *Der Verfassungsstaat in der Weltgesellschaft*, Tübingen 2001, auf, ist aber zu Recht als aussichtsloses Unterfangen bezeichnet worden, vgl. die Rezension v. H. Steiger, in: *Archiv des öffentlichen Rechts* 128 (2003), S. 321 f. (322).

14 Vgl. etwa W. Hoffmann-Riem, *Strukturen des Europäischen Verwaltungsrechts – Perspektiven der Systembildung*, in: E. Schmidt-Aßmann / ders. (Hrsg.), *Strukturen des Europäischen Verwaltungsrechts*, Baden-Baden 1999, S. 317 ff.

IV.

Dafür, dass die Methoden der Rechtsauslegung, -anwendung und -fortbildung unterschiedlich sein können, je nach dem, welchen Stand das betreffende Rechtsgebiet erreicht hat, ist der neue, zweite Band der „Juristischen Methodik“ von Friedrich Müller und Ralph Christensen ein gutes Beispiel.¹⁵ Nachdem vor Kurzem eine weitere, stark erweiterte und neu bearbeitete Auflage des seit Jahren erfolgreichen Grundwerks erschienen war¹⁶, setzt dieses Werk nun ein, Methodik und Interpretationsregeln des Rechts der Europäischen Union, insbesondere aber der Europäischen Gemeinschaften, zu entwickeln. Dabei kommt es ihm ersichtlich letztlich darauf an, das praktische Können insbesondere des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften in ein theoretisches Wissen zu überführen, das seine Leistungen zusätzlich zur eigenen Begründungspraxis trägt und zur Kritik dieser Leistungen befähigt.

Bekanntlich ist das Europarecht der Gemeinschaften sehr stark geprägt von einer zweckorientierten Auslegungsmethode, die insbesondere die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Gemeinschaften entwickelt hat. Sie zielt darauf ab, die Funktionsfähigkeit der Gemeinschaften sicherzustellen. Der Einstieg in diese methodische Perspektive fällt im Gemeinschaftsrecht besonders leicht. Dies liegt daran, dass die Normen dieses Rechts sehr oft in der Weise offen formuliert sind, dass ihnen vor allem eine Zielorientierung für die Anwendung zu entnehmen ist. Daraus folgt, dass die Rechtsanwendung regelmäßig final, nicht konditional gesteuert wird. Eine konditionale Steuerung beschreibt hingegen die Voraussetzungen einer Rechtsfolge tatbestandlich mit mehr oder weniger statischen Begriffen vollständig und vermittelt daher den Eindruck der abschließenden Umschreibung betroffener Sachverhalte und ihrer Regelung. Auch das nationale Recht kennt finale Regelungen und eine solche Steuerung durch Rechtsnormen. Dort wird – ebenso wie im Europarecht – dadurch ein gewisser Spielraum für die Auslegung eröffnet, der nur – aber immerhin – durch den Zweck der Norm gesteuert ist. Hinzu kommt, dass die Gründungsverträge der Gemeinschaften in ihrer heute geltenden Fassung zwar völkerrechtliche Verträge sind, ihre Interpretation aber letztlich dem Gerichtshof der Gemeinschaften und nicht den Mitgliedstaaten als Herren der Verträge überantwortet ist. Das heißt, die finale Steuerung durch das Recht der Verträge vollzieht sich in einer zugleich autonomen Interpretation der sich ständig fortentwickelnden Rechtsprechung dieses Gerichts. Es hat daher erhebliche Bedeutung, welche Methoden der Interpretation dieser Gerichtshof heranzieht, um die Verstetigung, Verdichtung und Verfestigung der europäischen Integration durch Recht zu begründen, die er unternimmt. Dass diese Methoden nicht dieselben sein können wie im rechtsstaatlich durchformten Nationalstaat,

15 Dieses Werk liegt inzwischen in 2. Aufl. (2007) vor.

16 Vgl. F. Müller / R. Christensen, *Juristische Methodik*, Bd. I: *Grundlagen Öffentliches Recht*, Berlin, 9. Aufl., 2004, wobei es sich erübrigt, F. Müller vorzustellen, während es sich bei R. Christensen, wie man hört, um einen früheren Assistenten auch von Bernd Jeand'Heur, dem zu früh verstorbenen Ordinarius in Rostock, handelt, der nun als Jurist privatwirtschaftlich lehrt. Auch Jeand'Heur gehörte dem Kreis um Friedrich Müller an.

schien schon seit Langem erkennbar und war auch Altmeistern des Europarechts wie Hans Peter Ipsen schon gänzlich geläufig.¹⁷

Dabei können sich die Methoden der Interpretation des Gemeinschaftsrechts wiederum unterscheiden von denen des Völkerrechts, das im Allgemeinen ja nicht Integrationsziele so verfolgt, wie es das europäische Gemeinschaftsrecht tut. Allerdings bedienen sich die Mitgliedstaaten der Gemeinschaften oftmals auch der Handlungsformen des Völkerrechts in Ergänzung des Gemeinschaftsrechts, so dass für dieses insbesondere dem Vertragsvölkerrecht ähnliche Grundsätze der Interpretation gelten können wie für das Europarecht im engeren Sinne selbst.

Die Untersuchung von Müller und Christensen betont zunächst im Vorwort, dass sie unabhängig von der deutschen „Juristischen Methodik“ in einem Bande, wie sie bisher erschienen war, genutzt werden kann, wiewohl sie auf den dortigen Grundlagen aufbaut. Sie handelt zunächst – vor allem auch vor dem heute linguistisch orientierten Hintergrund der Methodenlehre von Müller – von der Problemstellung des Europarechts, ein Recht der vielen Sprachen zu sein. Dies ist nur zu bekräftigen, zumal auch die Erträge der Interpretation des Europarechts nur dann einen gesicherten Boden haben, wenn man auch die fremdsprachige Literatur aus anderen Mitgliedstaaten einbezieht; nur dann ist der Bestand des Rechts hinreichend gesichert.¹⁸ Dann setzt die Methodik ein mit einer Darstellung des gegenwärtigen Stands der Methodik des Gemeinschaftsrechts, um als großes Kapitel zu einem Strukturmodell der richterlichen Rechtserzeugung zu kommen und darauf die Leistung einzelner Argumentationsformen zu überprüfen und mit einem großen Kapitel über die Rationalität und Überprüfbarkeit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zu schließen. Dabei werden wiederum die Sprachtraditionen und damit auch die Begründungstraditionen im romanischen, deutschen und angelsächsischen Sprachraum zusammengeführt. Dies macht einen besonderen Reiz des Buches aus. Dabei wird die ältere Müllersche Methodik in einer verfeinerten Form fortgebildet und angewandt, so dass sie weniger ein Selbstgespräch des Methodikers ist, der autopoetisch seine Theorie der Interpretation in iterativen Prozessen der Gedankenbildung in gewisser Weise genialisch hervorbringt, als vielmehr in Auseinandersetzung mit vorhandenem Material des Rechts, der Literatur und der Rechtsprechung dargestellt wird. Dadurch gewinnt die Methodik auch an Verständlichkeit, Überzeugungskraft und Fruchtbarkeit. Mit Sicherheit war dies nur aufgrund eines längeren Prozesses der Rezeption des Europarechts, seiner Methoden und seiner Fortbildung durch die Rechtsprechung möglich. Das Ergebnis ist eine Bereicherung der nationalen und europäischen juristischen Methodik, die nicht zu unterschätzen ist. Das zeigt sich an vielen einzelnen Fragen, so

17 Siehe H. P. Ipsen, *Europäisches Gemeinschaftsrecht*, Tübingen 1972, S. 131 ff.; und J. Schwarze, *Die Befugnis zur Abstraktion im europäischen Gemeinschaftsrecht*, Baden-Baden 1976, S. 105 ff.; H. P. Ipsen wird i. Ü. im Literaturverzeichnis der hier angezeigten Schrift von Müller und Christensen irrtümlich das von Knut Ipsen edierte *Völkerrecht* zugeordnet.

18 Vgl. dazu unter Bezug auf G. Nicolaysen, H. Lecheler, J. Gundel, *Einführung in das Europarecht*, München, 2. Aufl., 2003, S. V; für die Funktionen des Gerichtshofes der Gemeinschaften vgl. G. Nicolaysen, *Europarecht I. Die europäische Integrationsverfassung*, Baden-Baden, 2. Aufl., 2002, S. 353 ff.

etwa auch an der durch Art. 288 Abs. 2 des Vertrages über die Gemeinschaften (EGV) statuierten Verpflichtung der Rechtsprechung auf die Rechtsgrundsätze, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind. Wo solche Rechtsgrundsätze fehlen, müssen sie von der Rechtsprechung erst entwickelt werden. Am Beispiel der Haftung der Mitgliedstaaten für Schäden, die aus unterbliebener oder nur teilweise genügender Umsetzung von Richtlinien der Gemeinschaft entstehen, zeigt die Schrift dann, wie weit die Rechtsprechung gehen kann: Denn dieses Problem war bei der letzten Änderung der Verträge durchaus bekannt, dennoch haben die Mitgliedstaaten als Herren der europäischen Verträge darauf verzichtet, es mit Hilfe einer Haftung des Staates als Sanktion anzugehen. Der Gerichtshof aber setzt nun eben dieses Instrument unter Rekurs auf allgemeine Rechtsgrundsätze ein und hat eine solche Haftung gemeinschaftsrechtlich etabliert, die Art. 288 Abs. 2 EGV gerade nicht vorsieht. Dennoch ist diese Rechtsentwicklung positiv zu bewerten, da sie den Bürger als Bürger dieser Gemeinschaft ernst nimmt und die Rechtsdurchsetzung gewährleistet.¹⁹ Ebenso zeigt die Arbeit unter Bezug auf andere jüngere methodische Arbeiten, dass die Kohärenz und Konsistenz der Rechtsprechung oft genauso wichtig ist wie die Anwendung einer vertragstextbezogenen juristischen Methode der Begründung. Dabei wird hier das Beispiel der Durchsetzung freien Wettbewerbs gegen staatliche Beihilfen, verbunden mit einer Durchbrechung rechtsstaatlicher heiliger Kühe des Verwaltungsrechts wie des Vertrauensschutzes und der Bestandskraft von Hoheitsakten, gewählt, wobei Vertrauensschutz und Bestandskraft hier Rechtsfiguren sind, die dem Bürger Rechtssicherheit verschaffen, aber – schützen sie zugleich europarechtswidrige Ergebnisse – um der Durchsetzung dieses vorrangigen Rechts willen weichen müssen.²⁰ Auch zum noch immer wirksamen Demokratiedefizit der Europäischen Union und zu ihrer vermeintlich fehlenden Verfassungsfähigkeit finden sich methodisch begründete Stellungnahmen. Dies macht diese Methodik zugleich in ihrer Anlage anfällig für eine rasche Alterung, die durch stete Neuauflagen aufgefangen werden kann. Angesichts des größeren Marktes des Europarechts wird ihr dies aber selbst unter den heute recht restriktiven Bedingungen der Anschaffungspolitik der Bibliotheken gelingen.

Ein derartiger Erfolg ist der „Juristischen Methodik II“ nur zu wünschen. Sie könnte vielleicht ähnlich wirken wie die Müllersche Methodik in ihren Anfängen im Seminar von Konrad Hesse, wo sie erheblichen Einfluss auf Theorie und Methode des nationalen deutschen Verfassungsrechts gewann.²¹ Ihr heute noch breiterer Horizont befähigt vielleicht, methodische Grundzüge einer Zuordnung von mitgliedstaatlichem und europäischem Verfassungsrecht vorzubereiten, die dann auch ein Lehrbuch der Grundzüge des Verfassungsrechts in Europa ermöglicht, das beide Ebenen integriert. Denn gegenwärtig täuschen die Lehrbücher des nationalen Verfassungsrechts in den Mitgliedstaaten vor,

19 Ähnlich F. Müller/R. Christensen, *Juristische Methodik II*, S. 322.

20 Ebd., S. 230 u. 139.

21 Vgl. zuletzt einen Spiegel dessen in K. Hesse, *Grundzüge des Verfassungsrechts der Bundesrepublik Deutschland*, Heidelberg, 20. Aufl., 1995, Rn. 49 ff., S. 20 ff m. N.

dass es isoliert und selbstständig noch solches Verfassungsrecht gebe. Dabei sind die Zusammenhänge der Gewährleistung von Räumen der Freiheit und Sicherheit sowie auch der Solidarität und des Rechts längst über den Staat hinausgewachsen, den ein Volk mit Hilfe seiner Verfassung hervorbringt. All dies auch methodisch zu durchdringen, ist ein großes Verdienst.

V.

Schließlich ist eine Freiburger Dissertation aus der jungen Schule von Andreas Voßkuhle, nämlich die knappe Arbeit von Carsten Lutz, hier von Interesse. Sie sucht aus der Sicht der Theorie zu leisten, was die meist vertraglich begründete Errichtung und Zuständigkeit zwischen- und überstaatlicher Gerichte und Schiedsstellen aus sich heraus nicht leistet, nicht zuletzt weil dies ein Rechtsregime jenseits der partialen Leistungen der Verträge zu diesem Behufe erfordern würde, was ja gerade nicht vorliegt.

Schon etwas zurück und auch in jüngerer Zeit finden sich erste Versuche der eigenständigen Zuordnung der Zuständigkeiten und Befugnisse in der Rechtsprechung der Gerichte selbst.

So ist es unter dem Aspekt einer Zuordnung der Jurisdiktionen zu verstehen, wenn das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe glaubte, einen Vorbehalt zugunsten nationaler Grundrechte und elementarer Verfassungsgrundsätze gegenüber dem Anwendungsvorrang des europäischen Gemeinschaftsrecht machen zu können.²² Ebenso ist es ein Versuch, Zuständigkeiten zuzuordnen, wenn dieses Gericht einen Verstoß gegen die Pflicht zur Vorlage von Rechtsfragen an den Europäischen Gerichtshof der Gemeinschaften in Luxemburg zugleich als Verstoß gegen die Gewährung des gesetzlichen Richters im Sinne des Grundgesetzes versteht,²³ um so über innerstaatliche Behelfe – insbesondere die Verfassungsbeschwerde gegen die letztinstanzliche fachgerichtliche Entscheidung – doch noch zu ermöglichen, Verletzungen des europäischen Rechts abzufangen und dadurch zugleich der eigenen Richterbank Gehör bei den europäischen Kollegen in Luxemburg zu verschaffen, sollten diese im Anschluss angerufen werden.

Entsprechend hat der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte in Straßburg in jüngerer Zeit zweimal entschieden, dass er unter Berufung – etwa auf die Gewährleistung des Wahlrechts in der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten oder auf das Eigentumsrecht des Ersten Zusatzprotokolls zu dieser Konvention – darüber entscheiden kann, ob sich die staatlichen Organe im Rahmen der

22 Zuletzt BVerfGE 89, 155 ff. – Maastricht –, relativiert durch BVerfGE 102, 147 ff. – Bananenmarktordnung – und jüngere Kammerbeschlüsse; indes scheinen einzelne Richter gegen die auch im Verfassungsvertrag wettbewerbsorientierte Marktsicht sowie die Einschränkungen der Daseinsvorsorge Vorbehalte im Sinne des Art. 79 Abs. 3 GG bezogen auf das Sozialstaatsprinzip reaktivieren zu wollen, vgl. das Interview mit Richter S. Broß, Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 181 vom 7. August 2003, S. 4; vgl. auch ders., Daseinsvorsorge – Wettbewerb – Gemeinschaftsrecht, in Juristenzeitung 2003, S. 874 ff. mit Verweis auf weitere Vorträge des Autors.

23 BVerfGE 82, 159 ff. (192 ff.) in ständiger Rechtsprechung.

Willensbildung der Europäischen Gemeinschaften oder im Rahmen der Umsetzung des europäischen Rechts in nationales Recht rechtens verhalten haben, gemessen an diesen Rechten der Konvention und ihrer Protokolle.²⁴

Das führt dazu, dass die Konvention als dritter Rechtskreis neben dem nationalen und dem Gemeinschaftsrecht dazu dient, die Wahrung des Gemeinschaftsrechts und der Konvention und ihre Abstimmung aufeinander sicherzustellen. Die Konvention ist dabei Kontroll- und Sachnorm zugleich, ähnlich der Rolle des nationalen Verfassungsrechts in der Verfassungsgerichtsbarkeit. Auch wird dadurch ohne förmlichen Beitritt der Europäischen Union und der Gemeinschaften zur Konvention mittelbar die Bindung auch dieser an das Konventionsrecht verstärkt, wie sie im Unionsrecht in Art. 6 Abs. 2 EUV schon etabliert ist und sich aus der Justiziabilität dieser Klausel gemäß Art. 46 lit. d EUV sowie im herkömmlichen Gemeinschaftsrecht aus den Rechtsgrundsätzen ergibt, die den Mitgliedstaaten gemeinsam sind. Nicht von ungefähr also suchte ja die bisher noch nicht in Kraft befindliche, aber feierlich erklärte Charta der Grundrechte der Europäischen Union vom Herbst 2001 eine Harmonisierung ihrer Standards mit dem Konventionsrecht sicherzustellen. Dann suchte der Verfassungsvertrag des Verfassungskonvents der EU einerseits diese Charta rechtsverbindlich zu machen und zudem den Beitritt der Union und der Gemeinschaften zur Menschenrechtskonvention zu ermöglichen. Dies ist jetzt auch Ziel der eingangs genannten Abreden vom Juni 2007 über eine Reform der Verträge.

Sind diese Schritte vollzogen, so erweist sich das Konventionsrecht als teilverfasste Rechteerklärung, der als Organe ihrer Durchsetzung der Europarat und ihr Gerichtshof zugeordnet sind. Dann wird sich nur noch die Frage stellen, ob nun nicht im Sinne einer Springprozedur das Konventionsrecht allmählich eine Modernisierung und Komplettierung ihrer Rechte und Regelungen entwickeln muss, wobei hier wiederum materiell die Freiheiten und die Gleichheitsrechte der Charta der Grundrechte der Europäischen Union Pate stehen können.

Lutz konnte diese Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte noch nicht berücksichtigen. Aber er arbeitet die verschiedenen Ebenen des Menschenrechtsschutzes ab und bemüht sich um weitere Zuordnungsregeln und Verfahrensmaximen bis hinein in die internationale Strafgerichtsbarkeit samt den eingerichteten Tribunalen und den Bereich der Welthandelsorganisation sowie ihrer Schiedsstellen, die nicht nur für die Mitgliedstaaten, sondern auch für das europäische Recht und die Gemeinschaften von so großer Bedeutung sind, zumal Europa bei diesen Verhandlungen durch Brüssel vertreten wird und hier mit einer Stimme spricht. Anhand von Schemata zeigt Lutz, wie langwierig die Verfahrenszüge werden, wenn vom erstinstanzlichen nationalen Gericht über alle außerordentlichen Rechtsbehelfe und denkbaren Vorlageverfahren bis in weltweite Schiedsstellen gestritten wird. Daneben stehen verschiedene Ebenen des Menschenrechtsschutzes auf der Grundlage verschiedener Rechtskataloge, die von ver-

24 Dazu die Nachweise oben Anm. 9.

schiedenen, in ihrer Zuständigkeit nicht gegeneinander abgegrenzten Spruchkörpern durchzusetzen sind.

Lutz stellt insbesondere einen ausgezeichneten Werkzeugkasten zusammen, der Instrumente enthält für die Entwicklung einer Hierarchie rechtsverbindlicher Ordnung materieller Art und für die Ausbildung neuer Zuordnungsregeln für die Tätigkeit der konkurrierenden nationalen und internationalen Gerichte und Spruchkörper. Dies reicht bis in Formulierungsvorschläge zur Änderung bestehenden Rechts. Dadurch wird es wahrscheinlicher, dass die Gerichte selbst in dem ihnen eigenen *piecemeal engineering* in diesen Werkzeugkasten greifen und entsprechende Aussagen treffen, welche es dann auch erleichtern können, entsprechendes positives Recht zu schaffen, das diese Ansätze verallgemeinert. Diese Leistung macht die Arbeit auch dann faszinierend und praktisch wertvoll, wenn man erhebliche Zweifel hegt, ob es im wohlverstandenen Interesse der Menschheit sein kann, eine in sich geschlossene „Weltgerichtsordnung“ zu erreichen. Denn sie könnte ähnliche Risiken in sich bergen wie eine Weltpolizei, eine auch exekutivisch durchgestaltete Weltorganisation oder eine „Super“macht, welche die Funktion einer „Weltpolizei“ usurpiert. Allerdings ist eine Weltgerichtsordnung noch eher tragbar, wenn zwischenstaatlich folgende Beobachtung gilt: Gerichte sind bekanntlich innerstaatlich als schwächste Gewalt zu sehen; sie verfügen weder über das Schwert, noch über das Budget, wie Alexander Hamilton formuliert hat²⁵, sind also strukturell in der Durchsetzung schwach. Sie können sich nur durchsetzen, wenn sie allseits überzeugen. In diesem Sinne gut zu entscheiden setzt voraus, dass nah am Lebenssachverhalt und wohlbegründet sowie unter Berücksichtigung aller Interessen knapp entschieden wird. Damit folgen die Gerichte also nicht dem Bild des souveränen Richters, sondern dem eines gewinnenden, in diesem Sinne überzeugenden Richters. Dies wird auch in einer Hierarchie der Gerichte auf *mondialem Parkett* so sein, wie nicht nur nationale, sondern auch regionale Erfahrungen, etwa mit dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte in Straßburg, zeigen.

Misst man die sich abzeichnende Zuordnung der Zuständigkeiten der regionalen Gerichte und Spruchstellen jenseits der Staaten und der nationalen Verfassungsgerichte in Europa, so zeigt sich, dass mit Maßstäben aus dem „Werkzeugkasten“ von Lutz schon vor ihrer Präsentation durch das Buch gewerkelt wird. Dass Lutz die nationalen Rechtszüge verkürzen will, ist verständlich, wehrt aber noch nicht der Gefahr, die höheren Gerichte gerade jenseits der Staaten zu überlasten. „Rechtsschutz gegen Richter“ – um ein Thema seines Lehrers Andreas Voßkuhle aufzugreifen²⁶ – bleibt also allemal aktuell. Eine „Weltgerichtsordnung“ indes ist latent auf der Agenda, nicht aber ein „Weltstaat“ sowie eine, der Staatlichkeit entsprechende positiv durchgestaltete „Weltrechtsordnung“ oder eine gebündelt umfassende „Weltpolizei“. Das alte Konzept „World Peace through World

25 Vgl. A. Hamilton, *The Federalist*, Nr. 78, in: J. E. Cooke (Ed.), *The Federalist*, Cleveland 1961, S. 522ff.

26 Siehe zuletzt zu einer aktuellen Entscheidung des Plenums des Bundesverfassungsgerichts A. Voßkuhle, *Bruch mit einem Dogma: Die Verfassung garantiert Rechtsschutz gegen Richter*, in: *Neue Juristische Wochenschrift* 2003, S. 2193 ff. 29, vgl. G. Clark, L. B. Sohn, *World Peace through World Law*, Cambridge, MA Second, revised edition, 1964 (zuerst 1958, dann 1961).

Law“ von Grenville Clark and Louis B. Sohn im Sinne einer revidierten UN-Charta ist kaum wiederzubeleben, da es die Gefahren weltweiten Machtmissbrauchs nicht bündigt.²⁷ Wünschenswert erscheinen heute nur sektorale, selbstständige und regionale Agenturen der Durchsetzung ausgehandelten Kautelarrechts, die konkurrieren, und zur Rechtsfortbildung allerdings ähnlich ausdifferenzierte Gerichte. Deren eben bezeichnete strukturelle Schwäche wird sicherstellen können, dass kaum Machtmissbrauch betrieben wird. Dennoch sollten sie so viel „komplementäre Staatlichkeit“²⁸ in Fragen der Rechtsdurchsetzung entfalten, dass sie den Machtmissbrauch exekutivischer oder legislativer Akteure tabuisieren können, sei es mit feststellenden Entscheidungen ohne unmittelbare Sanktionswirkung, sei es im Wege individueller Strafverfolgung und Verurteilung sowie im Wege aufhebender Judikate, die durchsetzbar sind.

27 Vgl. G. Clark, L. B. Sohn, *World Peace through World Law*, Cambridge, MA, Second, revised edition, 1964 (zuerst 1958, dann 1961).

28 Dazu H. Steiger, *Brauchen wir eine Weltrepublik?*, in: *Der Staat* 42 (2003), S. 249 ff.

BUCHBESPRECHUNGEN

Tilman J. Röder, Rechtsbildung im wirtschaftlichen ‚Weltverkehr‘. Das Erdbeben von San Francisco und die internationale Standardisierung von Vertragsbedingungen, 1871–1914 (= Recht in der Industriellen Revolution, Bd. 4), Frankfurt a. M.: Vittorio Klostermann 2006, 393 S.

Rezensiert von
Isabella Löhr, Leipzig

Es ist bekannt, dass San Francisco 1906 bei einem Erdbeben weitestgehend zerstört wurde. Weniger bekannt ist, dass dieses Erdbeben und besonders die ihm folgenden Brände, die große Teile der stark beschädigten Stadt endgültig vernichteten, innerhalb kurzer Zeit heftige internationale Auseinandersetzungen über Rechtsgrundlagen, Gültigkeit und Formulierung von Vertragsbestimmungen provozierten, die Versicherungsgesellschaften weltweit benutzt hatten, um zwei Drittel der Gebäude von San Francisco gegen Feuerschäden zu versichern. Wer sollte den Schaden bezahlen, der ungefähr 28.000 Häuser betraf?

Dieser Frage geht die Studie von Tilmann J. Röder nach, die als Dissertation im Rahmen der Selbständigen Wissenschaftlichen Nachwuchsgruppe „Recht in der Industriellen Revolution“ unter der Leitung von Milos Vec mit institutioneller

Anbindung an das Max-Planck-Institut für europäische Rechtsgeschichte in Frankfurt am Main entstand. Am Beispiel San Francisco und den Versuchen der Versicherungsbranche, die für sie wirtschaftlich bedrohliche Katastrophe mit Hilfe neuartiger Regulierungsinstrumente zu kontrollieren, wirft Röder die Frage auf, ob „die Internationalisierung wesentlicher Wirtschaftsbranchen ab den 1870er Jahren zur Herausbildung einer lex mercatoria oder ähnlicher transnationaler Rechtsstrukturen“ führte, die sich außerhalb und parallel zu nationalstaatlichen Rechtsordnungen entwickelten (S. 1).

Nach einem Kapitel zur Entstehung von Vertragsbedingungen im nationalen und internationalen Wirtschaftsverkehr beschreibt Röder im zweiten Teil der Studie, wie die 114 amerikanischen und europäischen Versicherungsfirmer, die in San Francisco Feuerversicherungen direkt abgeschlossen hatten, versuchten, die auf sie zu rollenden Versicherungsforderungen einzudämmen. Sie setzten auf juristische Klauseln in den Versicherungspolicen, die Erdbebenschäden von der Haftung ausschlossen. Da jedoch die Rechtsgrundlagen der verwendeten Policen zumeist unklar waren, brachen langwierige Auseinandersetzungen los, die teilweise gerichtlich geführt wurden und in der Regel mit Entscheidungen gegen die Versicherungsgesellschaften endeten.

Wesentlich an der Schadensregulierung war neben der enormen finanziellen Be-

lastung, die einige Unternehmen in den Bankrott zwang, die Einsicht der Branche in den hohen Grad wirtschaftlicher Abhängigkeiten und Kettenreaktionen, die die europäischen und amerikanischen Versicherungsgesellschaften, die Rückversicherer und ihre Aktionäre gleichermaßen einschloss. Das Erdbeben hatte eindrücklich veranschaulicht, dass eine große Katastrophe, die nicht einmal im eigenen Land stattzufinden brauchte, ausreichte, die Versicherungsbranche in eine globale Existenzkrise zu stürzen. „Die weite Verteilung der Risiken in San Francisco hatte zwar neun von zehn Unternehmen davor geschützt, unter der Last dieses Schadensfalls zusammenzubrechen. Aber zugleich waren die Kreise der wirtschaftlich Betroffenen unübersehbar geworden. An den Ersatzleistungen einzelner Feuerversicherer waren nicht nur deren eigene Aktionäre beteiligt, sondern auch diejenigen der Rückversicherer, der Retrozessionäre sowie anderer Feuerversicherungsgesellschaften, die Mitversicherungen übernommen oder surplus-lines gezeichnet hatten. Allein der Zusammenbruch der amerikanischen Versicherungsgesellschaft Traders hatte zwanzig weitere Unternehmen in Mitleidenschaft gezogen.“ (S. 126f) Diese internationale Verflechtung der Versicherungswirtschaft führte zur Frage, ob die Unternehmen weiterhin weltweit tätig sein oder sich aus erdbebengefährdeten Weltregionen wie Amerika zurückziehen sollten. Die meisten Unternehmen entschieden sich für einen Ausbau des internationalen Geschäfts, weil es ein lukrativer Markt war, den sie nicht aufgeben wollten. Das hieß aber zugleich, Sicherheiten entwickeln zu müssen, die deutlich und im Interesse

der Versicherungen regelten, wann sie im Schadensfall einzuspringen hatten und wann nicht. Entsprechend lenkt Röder die Aufmerksamkeit auf den Versuch von vier großen Rückversicherern, eine Erdbebenklausel auszuarbeiten und als internationalen Standard zu etablieren in der Hoffnung, dass sie normativ wirken, Gewohnheitsrecht bilden und stabile Verhältnisse für das Versicherungswesen weltweit schaffen würde.

Der dritte Teil der Arbeit widmet sich dem Werdegang der Erdbebenklausel, indem in Einzelstudien verfolgt wird, ob und, wenn ja, wie sie in die einzelnen nationalen Rechtsordnungen integriert wurde. Die Reaktionen auf die Klausel ordnet Röder anhand von drei Kategorien, nämlich Einführung einer einheitlichen Klausel, Ablehnung und Alternativen sowie drittens die Staaten, die keine Einigung über eine Erdbebenklausel finden konnten. Dafür berücksichtigt er das jeweilige nationale Recht, die wirtschaftliche Organisation und Stellung der Versicherungsunternehmen, die Einmischung nationaler Gesetzgeber und die jeweilige Reaktion der Versicherer auf ihre Situation im Ausland und arbeitet vor diesem Hintergrund Kriterien heraus, die entscheidend waren für die Einführung, Ablehnung oder alternative Regelungen einer einheitlichen Klausel.

Die partielle Einführung der Standardklausel und die Ausarbeitung von Alternativen mittels Selbstorganisation der betroffenen Wirtschaftszweige bewertet Röder schließlich als ein deutliches Indiz für die Ablösung des Rechtes vom Staat. Anstelle eines nationalen Rückzuges im Angesicht von Katastrophen intensivierte die Versicherungsbranche ihr internationa-

les Geschäft auf der Grundlage von Vertragsbedingungen, die sie selbst entwarf. Statt staatlichen Rechtes wurden Formularverträge, Standardklauseln und Vertragsformeln gesetzt, die Norm setzend wirkten, sobald sie als Gewohnheitsrecht im internationalen Wirtschaftsverkehr anerkannt wurden. Das schloss jedoch Konflikte zwischen staatlichen Regelungsansprüchen und der Selbstorganisation der Branche nicht aus. Wenngleich die über Standardisierung von Vertragsbedingungen geschaffenen Normen laut Röder kein *lex mercatoria* und damit kein eigenständiges transnationales Handelsrecht ausbildeten, weil es an allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen und an einer allgemeinen Schiedsgerichtsbarkeit fehlte, hebt er dennoch die Neuartigkeit dieser Standardisierungsmaßnahmen und ihre vorbereitende Rolle für die Ausbildung einer *lex mercatoria* in der zweiten Hälfte des 20. Jh.s hervor. So betont er explizit die Kontinuität in der Ausbildung eines transnationalen Wirtschaftsrechtes über die Zeit der beiden Weltkriege hinweg. Die besondere Leistung dieser hervorragenden Studie liegt darin, dass sie das historische Geschehen sehr eloquent mit grundsätzlichen Fragen der Entwicklung eines transnationalen, von staatlicher Regulierung autonomen Rechtes verbindet, ohne sich dabei in juristischen und historischen Details zu verlieren. Ganz im Gegenteil findet man einen fließenden und im höchsten Maße leserfreundlichen Stil, der die Lektüre spannend macht. Ein großer systematischer Gewinn der Arbeit liegt darin, dass Röder die Aufmerksamkeit immer wieder auf die Akteure und ihre Entscheidungsmöglichkeiten richtet. So zeichnet er ein lebendiges Bild

von der weltwirtschaftlichen Vernetzung großer Unternehmen am Beginn des 20. Jh.s und deckt auf, unter welchen Bedingungen und Sicherheitsvorkehrungen sie sich trotz offensichtlicher Risiken für eine weitergehende Internationalisierung im Versicherungswesen entschieden. Beschreibt die historische Globalisierungsforschung die Zeit von 1870 bis 1914 überwiegend als eine Epoche des Freihandels, deren Horizont im wachsenden Maße von nationalen Protektionismus eingefärbt wurde, öffnet Röder mit seiner Perspektive einen bisher wenig beachteten, aber sehr lohnenswerten Weg. Denn er betrachtet die Regulierung von Recht und Wirtschaft nicht vor der Alternative entweder staatlicher oder zwischenstaatlicher Regelung, sondern unter dem Aspekt wirtschaftlicher Selbstorganisation und -regulierung, die explizit an staatlichen Alternativen vorbei Normen und damit einen eigenen, verbindlichen *code of conduct* entwickelte, wie es einzelne Wirtschaftsbranchen auch heute in Form von Selbstverpflichtungserklärungen praktizieren.

Pär Ström, Die Überwachungsmafia. Das gute Geschäft mit unseren Daten, München: Carl Hanser Verlag 2005, 340 Seiten; Tobias Singelstein, Peer Stolle, Die Sicherheitsgesellschaft. Soziale Kontrolle im 21. Jahrhundert, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 2006, 160 Seiten

Rezensiert von
Peter Ullrich und Andreas March,
Leipzig

Wenn es eine Hitliste der Bereiche gäbe, in denen die aktuellen Entwicklungen des Kapitalismus besonders bedrohlich wirken, stünde Überwachung mit Sicherheit ganz oben. Die Wirtschaft wie auch der Staat sind eifrig damit befasst, immer mehr Details aus dem Leben der Menschen zu erfassen, zu überwachen, zu speichern und mit den so gewonnen Informationen im eigenen Interesse tätig zu werden.

Das Buch „Die Überwachungsmafia“ des schwedischen Journalisten Pär Ström ist angetreten einen detaillierten Überblick zu geben, wo wir wann, wie, von wem und warum ausspioniert werden. Es besteht aus zwei Hauptteilen, von denen sich der erste (und umfangreichere) vor allem der Darstellung der vielen technischen und institutionellen Mechanismen und Möglichkeiten der Überwachung widmet, während der zweite Teil versucht, grundlegendere Fragen zu beantworten, also die nach der Bedeutung von Privatsphäre, den gesellschaftlichen Gefahren der Überwachung und auch

nach Gegenstrategien. So viel sei schon verraten: die Stärke des Buches ist dieser zweite Teil nicht.

Den mit „Elektronische Überwachung und Spionage – Eine Übersicht“ überschriebenen Hauptteil zu lesen, ist jedoch ein Gewinn. Die 16 Kapitel erweisen sich als kleines Kompendium der (post-)modernen Überwachung. Den roten Faden bildet des Autors Suche nach Stellen, an denen wir digital fingerprints (digitale Fingerabdrücke), also kleine Datenspuren hinterlassen – allzu oft ohne es zu bemerken und ohne Einfluss auf die Verwendung der Daten zu haben. Der Autor beschränkt sich dabei nicht auf die Beschreibung des Status Quo des ohnehin allgemein Verbreiteten und Durchgesetzten, wie der allgegenwärtigen Videoüberwachung oder der Erstellung von Käuferprofilen durch Kundenkarten. Pär Ström sucht auch nach sich abzeichnenden Entwicklungen, zeigt die schon realisierbaren Möglichkeiten, deren Einführung uns bald drohen könnte. Die einzelnen Kapitel widmen sich den Themen „Totale Informationskenntnis“, „Profilierung von Flugpassagieren“, „Echelon – das globale Überwachungssystem“, „Einkäufe werden zu Kundenprofilen“, „Wie U-Bahnen und Autos sie ausspähen werden“, „Mikrochips im Körper und sonstige Standortüberwachung“, „Kameräüberwachung mit Gesichtserkennung und Verhaltensdeutung“, „Biometrische Personenerkennung“, „Computer, Telefon und Fernsehen protokollieren die Aktivitäten der Nutzer“, „Elektronische Überwachung am Arbeitsplatz“, „Einmal im Netz, immer im Netz“, „Spionageprogramme auf dem Vormarsch“, „Verräterische Hintertüren“, Mikrochips in

Waren senden Informationen“, „Kann die Elektrizitätsgesellschaft Gäste in der Wohnung erkennen?“, und „Fabians 36 digitale Fingerabdrücke an einem Tag des Jahres 2013“.

Vielleicht klingt die eine oder andere Kapitelüberschrift etwas reißerisch. Dem Autor allerdings ist dies nicht vorzuwerfen, die Entwicklungen selbst sind umso krasser. Man denke nur an die Kinder, deren Eltern mittels einer Funksignale ausstrahlenden Uhr rund um die Uhr im Internet überwachen, wo die Kleinen sich aufhalten. Man denke an die Angestellten, die, wenn sie ihren Job im Hochsicherheitsbereich behalten wollen, dazu gezwungen werden, sich einen Identifikationschip unter die Haut spritzen zu lassen. Man denke an die Autofahrerinnen und Autofahrer, deren Mietwagen plötzlich nicht mehr weiterfährt, weil er als Reaktion auf eine leichte Geschwindigkeitsübertretung per Funk ausgestellt wurde. Man denke an die Personen, die wegen einer Namensübereinstimmung mit Terroristen oder des Terrorismus Verdächtigen auf einer US-amerikanischen *no fly list* landen und über keine rechtliche Handhabe verfügen, sich von dieser entfernen zu lassen. Mögen diese Beispiele noch erträglich klingen, was ist dann mit der permanenten Überwachung von E-Mails, der Speicherung sämtlicher Telefon- und Internetverbindungen? Die zunehmenden technischen Möglichkeiten können ganz schnell zu handfesten Nachteilen gereichen, wenn beispielsweise Versicherungen mittels gekaufter Daten Risiken abschätzen und Menschen, die mal Herzmittel gekauft haben von Lebensversicherungen ausschließen, oder wenn Banken aufgrund des bisherigen

Kaufverhaltens oder alter Schulden Konten verweigern. An der Basis für solches Gebaren stricken wir alle jeden Tag mit, wenn wir unsere meist digitalen Spuren ablegen, die data miner später auswerten – im Internet, im Geschäft, im Bankautomaten, in der Kameraüberwachungszentrale – ohne auch nur die Chance zu haben, dies zu umgehen.

Ausführlich stellt Pär Ström all dies dar. Was dem Buch aber fehlt, ist eine Deutung und Einordnung der vielen beschriebenen Phänomene in gesellschaftliche Entwicklungstendenzen. Der Autor erkennt durchaus das Gewinnstreben von Firmen als zugkräftigen Motor des Überwachungsbaus. Er sieht das Ausmaß an Überwachung aber v.a. als Maß für das Pendeln von Gesellschaften zwischen den Polen Überwachungsstaat und Anarchie, wobei westliche Gesellschaften sich derzeit dem ersteren nähern.

Die Befürchtung des Autors, dass wir eines Tages in einem Überwachungsstaat à la George Orwell 1984 aufwachen, sind Ausdruck dieser Sicht. Doch die Spezifik heutiger Überwachung (Orwell kritisierte schließlich eher so etwas wie „stalinistischen Totalitarismus“) ist wohl metaphorisch besser mit *several little and big sisters* umschrieben. Nicht die totale Zentralität der Macht in der Hand einer Kontrollinstanz ist heute kennzeichnend, sondern die umfassende, aber dezentralisierte Kontrollierbarkeit. Das Paradigma dahinter ist der Neoliberalismus, das in der Krise des Postfordismus scheinbar allein selig machende Paradigma, einer Mischung aus mehr Markt, mehr „Selbstverantwortung“ und somit schließlich mehr Selbstkontrolle. All die Überwachungstechnologien und -gesetze sind also nicht

nur ein kontinuierlicher materieller Eingriff in das Leben der Menschen, sondern sie sind in ihrer Dezentralität und Allgegenwart Mittel der Gouvernementalität, der Versuch der Subjektivierung der Kontrolle, letztlich ihrer Verlagerung in entsprechend angepasste Individuen hinein. Ein Blick in Foucaults „Überwachen und Strafen“ kann beim Verständnis der vielen Phänomene ordnen helfen. Der Fokus da ist Überwachung als Mittel von Kontrolle, ein Blickwinkel den auch die kritischen Kriminologen Tobias Singelstein und Peer Stolle in ihrem Buch einnehmen. Sie geben über die Aufzählung und Skandalisierung von Einzelphänomenen hinaus eine umfassende Beschreibung und Kritik gegenwärtiger sozialer Kontrolle. Dabei gehen sie davon aus, dass soziale Kontrolle immer ein Ausdruck der bestehenden gesellschaftlichen Verhältnisse ist. Singelstein/Stolle orientieren sich an den Arbeiten des britischen Kriminologen David Garland („The Culture of Control“), der Veränderungen im britischen Strafrechtssystem vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Transformationsprozesse analysiert hat. Zunächst gehen Singelstein/Stolle auf den gesellschaftlichen Wandel, der die USA, Großbritannien und – zeitlich versetzt – Europa erfasst hat, ein, um vor diesem Hintergrund die Herausbildung der neuen Formation sozialer Kontrolle zeigen zu können. Sie beschreiben wie die Globalisierung und Internationalisierung der Marktbeziehungen, die Flexibilisierung der Arbeits- und Sozialverhältnisse, die Privatisierung staatlicher Aufgaben, der Umbau des Wohlfahrtsstaates und die Übertragung des Primats der Ökonomie auf immer mehr gesellschaftliche

Bereiche zu einer stärkeren Ausdifferenzierung der sozialen Lagen und einer zunehmenden sozialen Desintegration und Verunsicherung geführt hat. Diese strukturellen Prozesse werden zusätzlich von Akteuren und Ideologien beeinflusst, zum Beispiel moralisch-religiösen Konservativen (vor allem in den USA) und neoliberalen Konzepten.

Als Folge dieser Entwicklungen verändert sich das Kontrollsystem. Während es bislang auf Integration und Resozialisierung abzielte, heißt das neue Paradigma Risikologik. Diese Logik prägt die gegenwärtige Formation sozialer Kontrolle und ist Grundlage für eine alles durchdringende Rationalität der Sicherheit. Es geht nicht mehr um die Problembearbeitung und Konfliktlösung, sondern die Normabweichung wird als erwartbarer, technisch zu regulierender Sachverhalt aufgefasst. Mit der Etablierung dieser Risikologik korrespondiert die Zunahme von gesellschaftlicher Verunsicherung durch die Prekarisierung der Lebensverhältnisse. Beides zusammen führt zu einem stark steigenden Sicherheitsbedürfnis.

Angesichts dieser Bedeutung von Sicherheit bezeichnen Singelstein/Stolle die neue Formation sozialer Kontrolle als „Sicherheitsgesellschaft“, deren Konturen Aldo Legnaro bereits 1997 als „spezifische gesellschaftliche Organisation zur Herstellung von Ordnung“ beschrieben hat. Obwohl Singelstein/Stolle die gegenwärtige Formation sozialer Kontrolle kritisieren, gehen sie davon aus, dass soziale Normen und Regeln grundsätzlich notwendig, jedoch wesentlich von den jeweils herrschenden gesellschaftlichen Bedingungen bestimmt sind. Zur kritischen Analyse der Sicherheitsgesellschaft ziehen

Singelstein/Stolle konflikt- und hegemonietheoretische Ansätze heran sowie den Etikettierungsansatz und den Ansatz der Gouvernementalität (Foucault) und arbeiten zwei Grundzüge einer Kritik heraus: zum einen führt Sozialkontrolle zu einer Absicherung gesellschaftlicher Strukturen, die Ausdruck wie Bedingung von Ungleichheit, Ungerechtigkeit, Herrschaft und Macht sind. Zum anderen erfahren die Mechanismen sozialer Kontrolle eine Verlagerung vom sozialen Nahraum hin zu professioneller Kontrolle. Dabei gewinnen Mechanismen mit subtil-manipulativem Charakter an Bedeutung, d.h. Macht setzt auf Zustimmung und Akzeptanz und tritt nicht offen als Herrschaft zutage.

Mit einem Kapitel über eine alternative Perspektive von sozialer Kontrolle beenden die beiden Autoren das Buch. Singelstein/Stolle setzen der Macht- und Herrschaftsförmigkeit ein Leitbild entgegen, „das einerseits individuelle Freiheit befördert und andererseits einen sozialen Interessenausgleich und eine Lösung von Konflikten zwischen den Individuen ermöglicht“ (S. 119). Im Mittelpunkt steht jedoch eine negative Kritik der Sicherheitsgesellschaft, die die gesellschaftlichen Bedingungen und die herrschende Rationalität der Sicherheit in den Blick nimmt.

Die derzeit gebräuchliche Kritik der „Sicherheitsgesellschaft“ ist nach Singelstein/Stolle jedoch nicht dazu geeignet, die Perspektive einer alternativen Sozialkontrolle in die wissenschaftliche und öffentliche Diskussion einbringen zu können, oftmals erscheint sie sogar als Legitimation der gegenwärtigen Formation. Wer beispielsweise Kosten und

Effizienz bestimmter Maßnahmen (z. B. Videoüberwachung) kritisiert, kritisiert die Formen der Umsetzung und deren Begleitumstände und nicht die konkreten Maßnahmen. Dabei läuft er Gefahr, sich unfreiwillig an der Effektivierung staatlicher Sicherheitsstrategien zu beteiligen.

„Die Sicherheitsgesellschaft. Soziale Kontrolle im 21. Jahrhundert“ ist eine gelungene Beschreibung der Entwicklung gegenwärtiger sozialer Kontrolle. Die Verwendung des Begriffs „Sicherheitsgesellschaft“ zur Analyse der gegenwärtigen Formation kann dabei überzeugen. Eine besondere Bereicherung sind die Zusammenfassungen, die als kurze Überblicke über bestimmte wissenschaftliche Diskurse oder theoretische Ansätze gelesen werden können.

Die abschließenden alternativen Argumentationen sind leider sehr allgemein gehalten. Überhaupt hätten Beispiele an der einen oder anderen Stelle zum besseren Verständnis des Textes beigetragen. So bleibt das Buch in seiner Anlage ein theoretisches, das durch die wissenschaftliche Sprache dem einen oder der anderen nicht-wissenschaftlichen LeserIn Durchhaltevermögen abverlangt wird. Schade, wo die Autoren sich doch im Vorwort wünschen, dass ihr Buch über den wissenschaftlichen Bereich hinaus Beachtung finden möge. Dies ändert jedoch nichts daran, dass man Leserinnen und Lesern, die einen kritischen Überblick suchen, das Buch uneingeschränkt empfehlen kann.

Eckard Michels, Von der Deutschen Akademie zum Goethe-Institut. Sprach- und auswärtige Kulturpolitik 1923–1960, München: Oldenbourg Verlag 2005, 266 S.

Rezensiert von
Anna Slavtcheva-Raiber, Stuttgart

Die Arbeit stellt detailliert und quellenmäßig gut abgesichert den Entstehungsweg und die Tätigkeit einer der wichtigsten Mittlerorganisationen der deutschen auswärtigen Kulturpolitik, nämlich der Deutschen Akademie (DA), vor. Dabei spannt sich der zeitliche Bogen von ihrer Gründung in München 1923 über ihre Schließung durch die Amerikaner im Jahr 1945 bis zu den Bemühungen in den späten vierziger Jahren, eine Nachfolgeorganisation aufzubauen. Bei der Darstellung gelingt es dem Autor, die Entstehung und Entwicklung der DA stets in jene politischen und kulturellen Rahmenbedingungen einzubetten, welche die Entwicklung der DA mitbestimmten, ohne dabei die Gestaltmöglichkeiten einzelner Personen innerhalb der DA außer Acht zu lassen. So nimmt Franz Thierfelder wegen seiner herausragenden Rolle als Pressereferent und als Generalsekretär der DA im Zeitraum 1928–1937 sowie aufgrund seiner entscheidenden Mitwirkung bei der Gründung des Goethe-Instituts 1951 zu Recht einen breiten Raum in der Studie ein.

Die DA verdankt zum größten Teil Thierfelder die Überwindung der gravierenden Probleme, mit denen sie in den ersten

Jahren nach ihrer Gründung zu kämpfen hatte: Widerstände und Vorbehalte gegen den Namen und die anvisierten Tätigkeitsfelder der entstehenden Institution, aber auch gegen die Tatsache, dass die DA ausgerechnet einer bayerischen Initiative entsprang. Dazu kamen finanzielle Schwierigkeiten, die eine Folge des schwer erkennbaren Aufgabenprofils der Neugründung für potentielle Förderer in den Regierungsstellen und der Wirtschaft waren. Auch innerhalb der Akademie waren sich die Gründer über den weiteren Weg der DA, ihre Aufgaben und die einzusetzenden Mittel nicht einig – ein Umstand, der die Tätigkeit sowohl der praktischen als auch der wissenschaftlichen Abteilung der DA betraf und die gesamte Arbeit anfangs erschwerte. So war es gerade Thierfelder, der auf Anregung des Vorsitzenden des „Deutschen Schutzbundes“ von Loesch eine Kurskorrektur und damit die Rettung für die vom Scheitern bedrohte DA bewirkte. Ab 1928 setzte sich Thierfelder für eine Schwerpunktverlagerung in der Arbeit der DA von der bisherigen Konzentration auf die Förderung der Auslandsdeutschen auf die Förderung der deutschen Sprache im Ausland ein. Der Generalsekretär war ebenfalls die treibende Kraft bei dem Versuch, die künftige Arbeit der DA regional auf den Balkan auszurichten, wodurch die DA eine auch in geographischer Ausrichtung überzeugende kulturpolitische Nische fand. Mit der Entdeckung der Spracharbeit im Ausland eröffnete sich ein Betätigungsfeld, das noch nicht von anderen Institutionen abgedeckt war und sowohl vom Auswärtigen Amt als auch seitens der Wirtschaft als förderungswert angesehen wurde. Und nicht zuletzt ging

die Gründung des Goethe-Instituts (GI) auf die Initiative von Thierfelder zurück, der sich 1931 energisch für die Einrichtung eines entsprechenden Instituts zur Förderung des Deutschunterrichts für Ausländer einsetzte.

Angesichts seiner Schlüsselposition bei der Gestaltung der Arbeit der DA bis 1937 und seiner entscheidenden Mitwirkung bei der Gründung des heutigen Goethe-Instituts ist es also nicht verwunderlich, dass sich Michels ausführlich mit Thierfelder auseinandersetzt. Man soll es dabei dem Autor anrechnen, dass er die Persönlichkeit des Generalsekretärs der DA objektiv darstellt und nicht in eine Lobeshymne auf Thierfelder verfällt. So weist Michels darauf hin, wie gekonnt Thierfelder seine Kündigung 1937 von der DA nach dem Kriegsende gewinnbringend einsetzte. Trotz einiger „karrierebedingte[n] Anpassungsleistungen“ in der Zeit des NS galt Thierfelder nach 1945 als unbelastet und konnte als Wiederbegründer des GI und Generalsekretär des Stuttgarter Institut für Auslandsbeziehungen den von ihm bereits 1928 verkündeten Grundsatz von Offenheit und Gegenseitigkeit im Rahmen der deutschen auswärtigen Kulturpolitik erfolgreich fortführen.

Überzeugend gelingt es Michels ebenfalls, die allmähliche Nazifizierung der DA darzustellen. Es wird deutlich, dass die Hereinnahme von Nationalsozialisten wie Heß und Siebert in den Kleinen Rat 1933 sowie die Wahl Haushofers 1934 zum Präsidenten vor allem auf das Bemühen der Akademiespitze zurückzuführen war, das Wohlwollen der neuen Machthaber und das finanzielle Überleben der DA sicherzustellen. Michels weist darauf

hin, dass der Personalwechsel in der Zentrale in München seit 1933 keine sofortige Auswirkung auf die Gestaltung der Kulturarbeit im Ausland hatte. So spielte die NSDAP-Zugehörigkeit in den ersten Jahren nach der Machtübernahme des NS offenbar noch keine entscheidende Rolle bei der Auswahl der Lektoren und die Lektoren wurden wiederum nicht aufgefordert, politische Propaganda bei ihrer Sprachtätigkeit zu betreiben. Erst der Kriegsausbruch, die Neuordnungspläne für ein Europa unter deutscher Vorherrschaft und die daraus resultierte Zielsetzung der DA – die deutsche Sprache zur dominierenden Sprache in Europa zu machen – brachten eine grundsätzliche Änderungen bei der Gestaltung der Spracharbeit mit sich. Mit der Umwandlung der DA in eine Körperschaft des Öffentlichen Rechts und unter der Präsidentschaft von Arthur Seyß-Inquart wurde sie anschließend ganz auf NS-Kurs gebracht. Aus der Studie geht weiterhin hervor, dass der zunehmende Einfluss des Propagandaministeriums auf Kosten des Auswärtigen Amtes seit 1941 die Auslandsarbeit der DA weitgehend prägte, so dass diese zum Zwecke expliziter NS-Propaganda benutzt wurde. Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass die Zusammenarbeit zwischen der DA in München einerseits und dem Auswärtigen Amt bzw. dem Propagandaministerium andererseits von Michels für den gesamten in der Arbeit dargestellten Zeitraum detailliert dargestellt und gut charakterisiert ist.

Mit dem Zusammenbruch des Dritten Reiches und im Zuge der einsetzenden „Entnazifizierung“ wurde die DA in die so genannte Kategorie I als „pseudowissenschaftliche Akademie mit Nazi-

Charakter“ aufgenommen und musste anschließend ihre Tätigkeit einstellen. Obwohl Michels darauf hinweist, dass der genaue Grund für die Aufnahme der DA in die Liste der sofort aufzulösenden NS-Institutionen „nicht mehr feststellbar ist“, bietet er andererseits den Lesern eine durchaus plausible Erklärung für die Beweggründe der Alliierten: Mit den prominenten Nationalsozialisten an ihrer Spitze, der direkten Unterstellung unter das Propagandaministerium seit 1941 und einer öffentlich sichtbaren Auslandstätigkeit, die gerade während der Kriegsjahre ihre volle Entfaltung erfuhr, waren – aus der Sicht Michels – die Überlebenschancen der DA den Zusammenbruch des Dritten Reichs zu überleben, „nicht sehr hoch“.

Da die Arbeit nicht mit der Auflösung der Deutschen Akademie im Jahr 1945 endet, sondern auch die Entstehung des heutigen Goethe-Instituts aufzeichnet, können gewisse Parallelen zwischen alter und neuer Einrichtung gezogen werden. Diesbezüglich stellt Michels eine Kontinuität nicht nur in Bezug auf die partielle Übernahme von Lehrkräften aus der alten DA und die Verwendung eines Teils des Restguthabens der DA fest, sondern auch hinsichtlich des Arbeitsprogramms und der Methoden der Sprachvermittlung.

**Christoph Kivelitz, Die Propaganda-
ausstellung in europäischen Diktaturen. Konfrontation und Vergleich:
Nationalsozialismus in Deutschland, Faschismus in Italien und
die UdSSR der Stalinzeit, Bochum:
Verlag Dieter Winkler 1999, 613 S.**

Rezensiert von
Friedemann Scriba, Berlin

Kivelitz untersucht in seiner Berliner Dissertation Propagandaausstellungen in den totalitären Diktaturen unter Hitler, Mussolini und Stalin. Er geht dabei über die erkenntnisleitenden Interessen hinaus, die in der *communis opinio* seiner Herkunftsdisziplin, der Kunstgeschichte, als angemessen gelten. Unkonventionell wählt er vorübergehende, nicht konservierbare Ereignisse (ephemere Kunst) als Untersuchungsgegenstand und wagt gleichzeitig eine allgemeinhistorische Einordnung anhand verschiedener Deutungsansätze aus der Geschichtswissenschaft: Totalitarismustheorie, die Debatte um die Modernität totalitärer, v. a. faschistischer Regime und sowie das Konzept, Totalitarismen als „politische Religion“ zu deuten. Damit weckt er die Erwartung, mit kunstwissenschaftlichem Instrumentarium einen für die komparatistische Historie signifikanten Bereich zu erschließen. Den Fallstricken, die von einer Art „dichten Deskription“ im Dienste eines vogelperspektivischen theoretischen Zugriffs auslaufen, entgeht K. trotz (oder wegen) des enormen Korpus untersuchter

Bild- und Textquellen nicht. Die in der Presse veröffentlichte Kritik(1) hat sich mit den Folgen dieser Fallstricke beschäftigt, nicht aber die immanenten Ursachen der Schwächen der Studie ausgelotet und somit leider keine Perspektive für den an sich ja viel versprechenden interdisziplinären Ansatz aufgezeigt. K. unterlässt es, aus seinem Theoriereferat (S.18-49) Operatoren abzuleiten, mit denen er konkrete deskriptive Befunde an die weiterreichenden Erkenntnisinteressen anknüpfen kann. Will man Regime des 20. Jh.s auf die Bedeutung von „events“ für deren Funktionieren hin untersuchen, bedarf es eben solcher operationalisierten Ansätze. Ich versuche im Folgenden, die Dilemmata klarer zu benennen, und somit eine Schneise zu schlagen für eine zukünftige interdisziplinäre Forschung über Ausstellungen und Eventkultur während des 20. Jh.s.

Im ersten Hauptteil, unter der Überschrift „Faschismus und Nationalsozialismus: Wegbereiter der modernen Massenkommunikation?“ stellt K. zunächst auf institutioneller Ebene das Kompetenz-Wirrwarr im NS und die korporative Ordnung des Kunstbetriebes in Italien einander gegenüber. Dazu referiert er die verschiedenen Institutionen, in Deutschland das Propagandaministerium ebenso wie das Deutsche Hygienemuseum in Dresden, in Italien die antagonistische Beziehung zwischen Staat und Partei sowie die Rolle des tolerierten Dissenses in diesem Machtgefüge.

Unter verschiedenen Überschriften subsumiert er anschließend verschiedene Ausstellungsgruppen. Dabei scheinen die Überschriften hermeneutisch aus der Betrachtung der verschiedenen Aus-

stellungen hervorgegangen zu sein, ohne dass sie einen systematischen Wert im Sinne eines Erkenntnisinteresses oder abstrakter vorgegebener Kategorien erkennbar machen. K. interpretiert zunächst (ab S. 67) die verschiedenen Fassungen der „Mostra della Rivoluzione Fascista“, jener zwischen 1932 und 1942 mehrfach verlängerten und neu aufgelegten Ausstellung zum Jubiläum der „faschistischen Revolution“ als Mythos der revolutionären Erhebung und des Bedürfnisses nach dessen Perpetuierung. Er belegt die verschiedenen Fassungen mit Etiketten wie „Die Revolutionierung von Zeit und Raum“ (1932), „Musealisierung“ (1937) sowie „Plädoyer für die Moderne“ (1942). Unter dem Titel „Inszenierte Heilsgeschichte“ folgen die deutschen Beispiele „Die Kamera“ („Initiation in die Volksgemeinschaft“) „Deutsches Volk – Deutsche Arbeit“ („Die Revolutionierung der Geschichte“) und „Gebt mir vier Jahre Zeit!“ („Wille, Wort und Tat“) (S. 87-95). Die bislang genannten Ausstellungen lässt K. unter „Der Selbstentwurf der Systeme: Mythos einer revolutionären Erhebung“ firmieren. Mit den anderen Ausstellungen beider Regime geht er ähnlich vor: Es folgen „Der ‚neue Mensch‘ – Die Wiedergeburt des ‚Ursprünglichen‘“ mit diversen biologischen und maternitätspolitischen Themen in Deutschland und den schwer unter eine Überschrift fassbaren Themen „Militarisierung der Massen“, „Naturismus in Piemont“ als ein Vorstoß der futuristischen Bewegung, Kinder-Sommerferien als Ertüchtigung der Rasse und die „Mostra del Dopolavoro“ als „totale Erfassung von Arbeit und Freizeit in der Vergnügungsgesellschaft“ (ab S. 96). In ähnlicher Art

und Weise fasst K. andere Ausstellungen beider Länder unter Kapitelüberschriften wie „Leit- und Zerrbilder staatlicher Ordnung“ (ab S. 129), „Von der Anschauung zur Neuordnung der Welt“ (ab S. 172) sowie „Feind- und Gegenbilder“ (ab S. 211). Mag dieser hermeneutische Zugriff literatur- und kunstinterpretatorische Wahrnehmungsspielräume freilegen (die methodischen Probleme dabei einmal außer Acht gelassen), so müssen derartig gewonnene Etiketten allerdings in den allgemeinen Theorierahmen eingebettet werden. K. tut dieses leider nicht und bleibt damit hinter den Standards schon rein kulturwissenschaftlicher Reflexion zurück. Zu seinen Interpretationen gelangt er nämlich, indem er die Ausstellungen aufgrund von Bildmaterial und veröffentlichten zeitgenössischen Quellen als Oberflächenphänomene deutet, ohne Entstehungs- und Rezeptionsgeschichte weiter auszuleuchten, und sie somit letztlich als eine Art „Gesamttext“ auffasst. Gleichzeitig billigt er diesem „oberflächlichen Gesamttext“ ein Potential zu, das auf die von den genannten Großtheorien geleisteten Deutungen einwirken kann. Diese Auffassung verführt ihn dazu, die Oberflächenphänomene in ihrem Erkenntniswert zu überschätzen und in der Konsequenz das konkrete Handeln der Akteure im eingangs beschriebenen institutionellen Rahmen, Produktionsgeschichte und Eigenwert der Medien sowie eventuell fassbare zeitgenössische Rezeption auszublenden. Hier scheint mir ein strukturelles, nicht primär der Masse der Untersuchungsobjekte geschuldetes Problem der Studie zu liegen. Dass die zu einigen Ausstellungen durchaus vorhandene Sekundärliteratur dann nicht mehr

wahrgenommen kann, erscheint fast als eine logische Konsequenz.

In ähnlicher Weise betrachtet K. (ab S. 235) die „Vergesellschaftung des Museums in der Stalinzeit“. Er geht von den bolschewistischen Selbstdeutungen des Museums als „Triebwerks der Revolution“ vor allem anhand des Zentralen Revolutionsmuseums der UdSSR aus. Er untersucht dabei das Mythologem des Helden zur sozialistischen Neudeutung der Beziehung zwischen Individuum und Kollektiv, den Aufbruch ins Maschinenzeitalter mit der ambivalenten Rolle amerikanistischer Ideologeme, das antireligiöse Museum als Vorstufe antifaschistischer Propaganda und schließlich die Rolle der Moskauer Museen sowie der Leningrader Blockade-Ausstellung zur Militarisierung und Mobilisierung der Massen. Die Beobachtungen setzt er in keine Beziehung zu denen gleichzeitiger Ausstellungen außerhalb der Sowjetunion.

Im Ergebnis (ab S. 341) stellt K. Identitäten in den Machtstrukturen der drei Länder entsprechend dem Totalitarismustheorem fest, insofern sie die ideologischen Prämissen festsetzten, denen die Ausstellungen qua Vorgabe von Handlungsdirektiven an die Bevölkerung folgten. Die Propagandaschauen fungierten so als aktiver Faktor in gesellschaftlichen Prozessen, nicht nur als Abbild oder Illustration. Von den drei Diktaturen fand allein die UdSSR eine methodologisch systematisierte Ausstellungsgestaltung. Modernistische Gestaltungsprinzipien hatten in allen drei Systemen eine große Bedeutung, verbunden mit den Funktionsmechanismen der Regime. Das Programm der untersuchten Ausstellungen verdichtete sich regelmäßig in einem Eh-

renraum, in dem traditionelle Elemente sakraler Raumgestaltung in allerdings unterschiedlicher Weise verwendet wurden. Hierbei erweisen sich die Kurzbeschreibungen und -interpretationen der Ausstellungen als zu knapp, was nur zu rechtfertigen wäre, wenn man die Ausstellungen deduktiv mit einer Art Formular auf klar benannte Fragestellungen hin „ausschlachten“ wollte. Als Gesamtcharakterisierungen hingegen wirken sie sehr zufällig und daher wenig aussagekräftig. Den Erkenntniswert seiner Deskriptionen problematisiert K. nicht. Somit fehlt den Deutungen über eine sehr allgemeine Plausibilität hinaus eine ausreichende empirische Untersetzung.

Für eine Einschätzung der Bedeutung solcher Ausstellungen für Charakter und Funktionsweise totalitärer Regime ist es m. E. unerlässlich, die Rezeption solcher Veranstaltungen zu thematisieren. Dies ist – soweit Ausstellungsarchive noch vorhanden sind – zum einen rein quantitativ anhand von Besucherzahlen und ggf. -typen möglich und lässt evtl. Rückschlüsse auf den Grad von Freiwilligkeit des Besuches zu. Zum anderen wäre – nicht lediglich bei dem bekannten, von K. nicht besprochenen Beispiel „Entartete Kunst“ – ein Besucherverhalten zu problematisieren, das den Intentionen der Ausstellungsmacher evtl. zuwiderläuft. In der Regel wird eine rezeptionsästhetische und rezeptionspragmatische Untersuchung aufgrund der Quellenlage nur in Ansätzen möglich sein, doch läuft man durch den Verzicht auf eine rezeptionsästhetische und -pragmatische Reflexion Gefahr, Oberflächendeskription und großtheoretische Deutung vorschnell zu verknüpfen. Zu dieser Problematik ge-

hört auch, dass eine Theorie des Raumes und seiner Wirkung auf die Psyche des Betrachters nicht entwickelt wird – und m. W. in der Kunstwissenschaft für diese Epoche auch fehlt. Damit wird ein totalitarismus- und modernetypisches Element, Raumwirkung bewusst nicht mehr als Stil- und Dekorentscheidung, sondern als einen ganzheitlichen Effekt von Strukturelementen von Raum auf den Betrachter zu inszenieren, ausgeblendet bzw. auf allgemeine Formeln wie „Überwältigung“, „Erschlagen“ oder „Sakralisierung“ reduziert.

K. deutet die Ausstellungen zu Recht als Instrumente der Regime, den Betrachter durch äußere Einwirkung zu politisch erwünschtem Verhalten zu mobilisieren. Ausstellungen in nicht-totalitären Staaten allerdings unterscheiden sich in Einsatz von Raum, Ästhetik und ausstellungs- didaktischen Mitteln während der Zwischenkriegszeit nicht grundsätzlich von den untersuchten. Um das Spezifische der drei Totalitarismen herauszuarbeiten, kommt man um eine Theorie des systemübergreifenden Vergleichs nicht herum. Auch Volksgesundheitsbewegungen und Volksbildungsbewegungen setzten vergleichbare Mittel ein, um ihre Zielgruppen nicht nur zum Betrachten, sondern zu bestimmtem Handeln zu bewegen. Hiermit hängt zusammen, dass – als operationalisierbare Theorie mittlerer Reichweite – eine Einordnung in eine diachron angelegte Theorie der Museumsdidaktik fehlt.

Insgesamt leitet sich für mich das Dilemma der Studie daraus her, dass K. eine Art Textinterpretation ohne wirkliche Textpragmatik durchführt. Die Bilddiskurse erscheinen – trotz des institutionen-

geschichtlichen Referates zu Faschismus und NS – nicht als Ergebnisse auch von Machtverteilungs- oder -behauptungsstrategien auf der Produzentenseite. K. kann somit zwar Oberflächenveränderungen festhalten, aber nicht wirklich erklären. Auf textpragmatischer Seite fehlen neben der Rezeptionsproblematik die – in der Kunstgeschichte längst üblich gewordene – Rekonstruktion von Entscheidungs- und Planungsprozessen, die in der Regel wohl nicht ohne Konflikte zu dem schließlich präsentierten Ergebnis führten – also die Produktionsgeschichte nebst der unverzichtbaren Prosopographie. Erschließt die Studie zwar aus kunstwissenschaftlicher Perspektive im Sinne eines sich erweiternden Kunstbegriffes einen neuen Gegenstand, so verharren doch die für historisches Erkenntnisinteresse relevanten Ergebnisse im Rahmen einer *communis opinio*, welche die Totalitarismen des 20. Jh.s mit einem Pluralismus unterschiedlich gewichteter Theorien zu erfassen sucht.

Die genannten Probleme führe ich darauf zurück, dass die Studie forschungsstrategisch falsch platziert worden ist. K. musste über 50 Untersuchungsobjekte einer kunstwissenschaftlichen Analyse und Interpretation unterziehen, die sich in ihrem Komplexitätsgrad von dem klassischen Untersuchungsgegenstände wie Einzelkunstwerk oder Architekturensemble kaum unterscheiden. Jede dieser Ausstellungen hätte zumindest eines kurzen Aufsatzes, wenn nicht einer kleinen Monografie bedurft, um adäquat dargestellt zu werden. Damit erscheint die Aufgabenstellung der Dissertation vom reinen Umfang her kaum bewältigbar – und man kommt nicht um die

Frage herum, welche Beratung K. durch die Doktormutter eigentlich zugekommen ist. Anders gesagt: Das Buch kommt mit Bezug auf den Forschungsstand zu früh. Es versucht schon rein quantitativ etwas auszuwerten, was man allenfalls als auf Monografien und Aufsätze gestützte Studie darstellen kann. Zuvor scheint es m. E. angebracht, einzelne Ausstellungen im Detail genauer und gleichzeitig im theoretischen Rahmen weitergehend zu untersuchen und in idealtypische Vergleichsstudien zu einem gemeinsamen Ausstellungsthema zu fügen, z.B. Landwirtschaftsausstellungen in NS-Deutschland, Italien, SU und USA. Aufgrund solcher Untersuchungen ließe sich dann schrittweise das ja recht neue Forschungsgebiet „ephemere Kunst“, evtl. mit Parallelen zum Forschungsgebiet Bühnenbildgeschichte in der Theaterwissenschaft, erschließen, um später in aussagekräftige und interdisziplinär relevante Überblicksmonografien zu münden.

Ein reichhaltiger 200-seitiger Bildteil schließt den Band ab.

Anmerkung:

- 1 B. Sösemann, Totalitäre Selbstdarstellung, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 301 vom 28.12.2000, S.9.

Ulrich von Hehl (Hrsg.), Sachsens Landesuniversität in Monarchie, Republik und Diktatur. Beiträge zur Geschichte der Universität Leipzig vom Kaiserreich bis zur Auflösung des Landes Sachsen 1952, Leipzig: Evangelische Verlagsanstalt 2005, 585 S.

Rezensiert von
Stefan Gerber, Jena

Es gehört zu den Spezifika von „Universitätsgeschichte“ als historischer Subdisziplin, daß Universitätsjubiläen und universitätsgeschichtliche Forschung eng miteinander verknüpft sind. Das Universitätsjubiläum war stets Anlaß, sich der eigenen Geschichte deutend zu vergewissern, universitäre Vergangenheit zur „Universitätsgeschichte“ zu strukturieren und damit akademische Selbstdefinition und korporative Identitätsfindung voranzutreiben.⁽¹⁾ Rüdiger vom Bruch hat darauf verwiesen, daß sich Universitäten über die Beschäftigung mit ihrer Vergangenheit eine „Expertise für Zukunftsgestaltung in Umbruchszeiten“ zu verschaffen suchen. Diese Grundcharakteristika universitätsgeschichtlicher Forschung bringen, verbunden mit der Tatsache, daß es zumeist Angehörige der Universität selbst sind, die Universitätsgeschichte produzieren, all die Probleme der Teildisziplin hervor, von denen auch Ulrich von Hehl in der Einleitung des von ihm herausgegebenen Studienbandes zur Geschichte der Universität Leipzig in Kaiserreich, Weimarer

Republik, NS-Zeit und SBZ bzw. früher DDR ein Lied zu singen weiß. Die Bindung von Publikationsmöglichkeiten und damit Forschungsmotivationen an die für jede Einzeluniversität nur in längeren Zyklen anstehenden Jubiläen behindert die Ausbildung eines kontinuierlich bearbeiteten Forschungsfeldes. Von den Detailforschungen vor allem in akademischen Qualifikationsarbeiten, die von Hehl zu Recht als das „A und O“ bezeichnet (S. 20f.), zur angestrebten Synthese ist es oft noch ein weiter und dornenreicher Weg. In den Synthesen zur Geschichte einer Universität, die zumeist in der Form von Jubiläumsschriften erscheinen, gilt es, die, wie Notker Hammerstein 1983 bemerkt hat, durchaus berechtigten Selbstdarstellungsabsichten der Institution Universität mit einem differenzierenden geschichtswissenschaftlichen Blick und einer ausgewogenen Perspektivenvielfalt in Einklang zu bringen.

Nicht zuletzt ist Universitätsgeschichte immer neu eine wissenschaftsorganisatorische Herausforderung. Im Vorfeld von Jubiläen oft in Arbeitsgruppen oder Senatskommissionen institutionalisiert, ist gerade Universitätsgeschichte ein oft Paradebeispiel dafür, wie sich neben unbestritten fruchtbarer intra- und transdisziplinärer Zusammenarbeit die von dem amerikanischen Soziologen Richard Sennett so bezeichneten „Teamworkfiktionen“ hindernd, ja lähmend auf wissenschaftliches Arbeiten auswirken können. Gremien werden gegründet und dennoch nie recht wirksam, werden umgruppiert, mit Konkurrenzgremien vereinigt und wieder von ihnen getrennt; Konzepte, Gliederungen, Arbeitspläne werden mit nicht unbeträchtlichem Auf-

wand entworfen, um letztlich nur jene Aktenbände der Universitätsarchive zu verstärken, denen künftige Historiker von Universitätsgeschichte und Universitätsjubiläen ihre Aufmerksamkeit zuwenden werden. Differierende oder gar kontroverse wissenschaftliche Konzepte und individuelle Kommunikationsschwierigkeiten treten nicht selten hinzu. All das, von Ulrich von Hehl zu Beginn seiner Einleitung zurückhaltend und doch hinreichend deutlich für die Vorbereitungen des Jubiläums der Universität Leipzig im Jahre 2009 beschrieben, ist beileibe keine Leipziger Besonderheit. Und so begegnen auch die Charakteristika, die den hier vorgestellten Band mit insgesamt 20 Beiträgen zur Leipziger Universitätsgeschichte von der Frühen Neuzeit bis in die 1950er Jahre in Anlage und Komposition kennzeichnen in vergleichbaren Werken immer wieder. Sammelbände dienen in der universitätsgeschichtlichen Forschung nicht selten als eine Art „Befreiungsschlag“: Im Bestreben, von zeitraubenden aber oft fruchtlosen Debatten um den organisatorischen und konzeptionellen Rahmen des Unternehmens zu den Inhalten vorzustoßen, wird versammelt, was an Vorarbeiten und quellengesättigten Einzelstudien vorhanden ist, um die Grundlagen zu dokumentieren, auf denen die Gesamtdarstellung fußen soll und zugleich Beiträge zu einer Detailgeschichte des Gesamtzusammenhangs zu leisten. Wie auch im vorliegenden Band erhalten so vor allem Doktoranden, aber auch Wissenschaftler, die mit weiterführenden Projekten befaßt sind, die Möglichkeit, erste Ergebnisse zu präsentieren, die in der Konsequenz dieser Situation bisweilen allerdings den Charakter von Werkstattberichten besit-

zen und den erkenntnishungrigen Leser etwas enttäuschen – im konkreten Fall trifft das z. B. für den Beitrag von Ulf Morgenstern zur politischen Publizistik von Leipziger Ordinarien in der Weimarer Republik zu. Somit haftet Bänden wie dem hier vorgestellten, die als „Zwischenberichte“ mittelfristig angelegter universitätsgeschichtlicher Projekte unbestreitbar ihre Berechtigung haben, in ihrem Inhalt zwangsläufig etwas Akzidentielles an und es hat wenig Sinn, ihnen „Konzeptionslosigkeit“ vorzuwerfen oder sie als „Buchbindersynthesen“ zu schmähen. „An den Früchten werdet ihr sie erkennen“ – das gilt auch für die Universitätsgeschichte. Diese Früchte aber sind nicht Sammelbände, sondern noch immer Gesamtdarstellungen oder große Synthesen zu Teilabschnitten der Universitätsgeschichte, wie sie auch für Leipzig 2009 angekündigt sind.

Die skizzierte Problematik universitätsgeschichtlicher Sammelwerke ist für die Präsentation der Einzelbeiträge mit ihren Forschungsergebnissen gleichwohl nicht immer günstig. Das gilt im vorliegenden Band z. B. für den aufschlußreichen Beitrag, in dem Markus Huttner an der Entwicklung der Leipziger Lektionskataloge vom Ende des 17. bis zum Ende des 18. Jh.s Möglichkeiten und Grenzen von Vorlesungsankündigungen bzw. -verzeichnissen als Quelle zur neuzeitlichen Universitätsgeschichte, insbesondere natürlich zur oft problematischen Rekonstruktion der „Lehrwirklichkeit“ einer Universität auslotet. Der Beitrag ist im zeitlichen Rahmen des Bandes – trotz der in den Titel aufgenommenen Signalziffer „19. Jahrhundert“, die im Aufsatz nur eine marginale Rolle spielt – nur schwer einzuordnen

und wirkt auch im Abschnitt „Einleitung und Methodik“ nach dem forschungsgeschichtlich angelegten Überblick von Ulrich von Hehl „zum Stand der Leipziger Universitäts- und Wissenschaftsgeschichte zur ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts“ etwas vereinzelt. Ähnlich ist der Eindruck für den interessanten ideengeschichtlichen Beitrag von Erik Lommatzsch zu den bildungstheoretischen und bildungspolitischen Entwürfen des Leipziger Soziologen Hans Freyer zwischen Bemühungen um eine Neuformulierung des Bildungsbegriffs angesichts einer als „Bildungskrise“ wahrgenommenen Infragestellung des klassischen Humboldtschen Bildungskonzepts und Operationalisierungen dieser Neuansätze mit Bezug auf die nationalsozialistische politische Praxis. Offensichtlich nur mit einiger Mühe konnte für den Aufsatz ein Platz am Ende des Abschnitts „Fächer und Disziplinen“ gefunden werden.

Folgt die Gruppierung der Texte im Band nach den beiden Beiträgen unter der Überschrift „Einleitung und Methodik“ zunächst mit den Großabschnitten „Kaiserreich“ und „Weimarer Republik“ der Chronologie, tritt in der Überschrift für die drei Aufsätze zu NS-Diktatur und SBZ/DDR ein inhaltlicher Aspekt hinzu: „Wissenschaft unter politischen Vorzeichen im Dritten Reich und in der SBZ/DDR“ signalisiert, daß es den dort eingeordneten Beiträgen vor allem um für beide Diktaturen kennzeichnende Formen der Politisierung von Wissenschaft und Universität zu tun ist und weist zugleich auf eine diktaturvergleichende Perspektive für die Leipziger Universitätsgeschichte hin. Das wird nicht unwidersprochen bleiben, stellt sich aber hier, wie auf vie-

len anderen Vergleichsfeldern und -ebenen als ein vielversprechender Zugriff dar, besonders dort, wo, wie z. B. im Bereich der Disziplinen- und Institutsgeschichte, personelle Kontinuitäten über die Systembrüche von 1933 und 1945/49 hinweg bestehen.

Im Abschnitt „Kaiserreich“ beschäftigt sich zunächst Hans-Jörg Eitel mit dem akademischen Bismarck-Kult in Leipzig und zeichnet die verschiedenen Funktionen nach, die das Phänomen auch im Umfeld der Universität für die politische und soziale Differenzierung erfüllte. Eitel plädiert im Anschluß an neuere Untersuchungen dafür, die Bismarck-Verehrung in ihrer gesellschaftlichen „Spannbreite“ ernst zu nehmen und nicht vorschnelle Schlüsse vom Bismarckkult zu „ahistorisch-völkischer“ Positionierung zu ziehen. Eitel konstatiert, daß die ausgeprägte Verehrung des „Eisernen Kanzlers“ in studentischen Milieus eine sachliche Aneignung zwar stärker behinderte als in anderen gesellschaftlichen Gruppen, im 20. Jh. im Zuge neuer Integrationsangebote wie der wilhelminischen „Weltpolitik“ jedoch zunehmend zur „Leerformel“ (S. 89) wurde.

Im Anschluß behandelt Wolfgang Tischner Vorbereitung, Konzepte und Durchführung des 500-jährigen Leipziger Universitätsjubiläums im Jahre 1909. Als universitätspolitischen Hintergrund beschreibt er das Szenario eines Abstiegs der Leipziger Alma Mater gegenüber ihren großen Konkurrentinnen in Berlin und München, der, seit der Mitte des Jahrhunderts im Gange, an der Schwelle des 20. Jh.s zunehmend spürbar wurde. Mit ihrer aufwändigen Jubiläumsinszenierung wollte die Universität – nach

Tischner 1909 auch erfolgreich – ihren fortbestehenden Anspruch untermauern, in der Spitzengruppe der deutschen Universitäten zu rangieren. Aufschlußreich, gerade aus der Perspektive einer mittleren bis kleinen Universitätsstadt wie Jena ist Tischners Beobachtung, die Stadt Leipzig habe ein vergleichsweise geringes Interesse am Universitätsjubiläum gezeigt und sei vor allem auf Teilhabe am Prestige bei möglichst geringer finanzieller Beteiligung ausgewesen. Eine Kommune wie Leipzig als Messe-, Verlags- und Industriestadt war hier gegenüber „ihrer“ Hochschule in einer anderen Position als kleinere Universitätsstandorte. Einleuchtend ist auch Tischners Verknüpfung der dynastischen Selbstdarstellung der Albertiner beim Universitätsjubiläum mit der Krise der einzelstaatlichen Monarchie, die mit der wachsenden Wahrnehmung und Akzeptanz des Kaisers als „Reichsmonarch“ auch in Sachsen in Legitimationsschwierigkeiten geriet.

Hans-Martin Moderows Beitrag zur Entwicklung der Lehrerbildung an sächsischen Hochschulen vom Beginn des 19. Jh.s bis zum Ende des Kaiserreiches mit dem Schwerpunkt auf der Universität Leipzig und der Technischen Hochschule in Dresden gehört zwar chronologisch zum Abschnitt Kaiserreich, wäre aber wohl im Großkapitel „Fächer und Disziplinen“ besser kontextualisiert gewesen. Moderow nimmt sowohl die Volksschullehrerausbildung mit ihrer wachsenden Tendenz zur Akademisierung als auch den Bildungsgang der Philologen, besonders die Etablierung vom Seminaren als Stätten praktischer pädagogischer Ausbildung der künftigen Gymnasiallehrer in den Blick und will sie – auch wenn er sich

mit weitergehender Thesenbildung deutlich zurückhält – nicht nur unter dem Gesichtspunkt einer Professionalisierung des Lehrerberufs, sondern vor allem auch als Veränderungsprozeß an der Universität selbst, als wesentliches Moment in der Entwicklung der deutschen Universität im 20. Jh. verstanden wissen.

Ulrike Gätke-Heckmann und Anja Schubert nehmen – am Ende bzw. zu Beginn der Abschnitte zu Kaiserreich und Weimarer Republik den Ersten Weltkrieg und die Revolution an der Universität Leipzig in den Blick und gelangen im wesentlichen zu Resultaten, wie sie auch für andere Universitäten beschrieben worden sind: Über anfängliche Kriegsbegeisterung v. a. das im akademischen Bildungsbürgertum, wie sich nach neueren Untersuchungen abzeichnet, wohl stärker als in anderen Gesellschaftsschichten ausgeprägte „Augusterlebnis“, und den „Kriegseinsatz“ der Hochschullehrer spannt sich der Bogen zu der im Verlauf des Krieges deutlich hervortretenden politischen Differenzierung der Professoren- und Studentenschaft in „Gemäßigte“ und „Annexionisten“. Anja Schubert betont auf der Grundlage einer Auswertung von Leipziger Tageszeitungen und in Anknüpfung an aktuelle Sichtweisen auf die Anfangsphase der Weimarer Republik die Offenheit der Studentenschaft für die neue politische Ordnung, die auch durch die bürgerliche Abwehrhaltung gegenüber den radikalisierten Teilen der Arbeiterschaft zunächst nicht beeinträchtigt wurde und erst unter dem Eindruck der Unruhen zu Beginn des Jahres 1919 eine Wandlung erfuhr.

Daß die Republik auch im akademischen Bereich nicht unbedingt von vornherein

auf verlorenem Posten stand, macht auch Beatrix Kuchta in ihrem Aufsatz zum Personalabbaugesetz von 1923/24 und den sächsischen Hochschulen deutlich. Die im Vergleich mit anderen Ländern insgesamt zurückhaltende, auf konsensuale Durchführung orientierte und v. a. das nichtwissenschaftliche Personal betreffende Umsetzung der im Rahmen der ökonomisch-finanziellen Konsolidierung nach 1923 geforderten Einsparungen im Hochschulbereich durch die sächsische Staatsregierung wirkte universitären Vorbehalten gegen die neue Ordnung entgegen und machte vor allem die (aus Sicht der Universität beruhigenden) Kontinuitäten auf der Ebene der Kultusbürokratie sichtbar.

Ulf Morgenstern registriert in seinem Beitrag eine im Vergleich z. B. zur Berliner Universität geringe politisch-publizistische Aktivität der Leipziger Ordinarien, die nur in Krisensituationen wie zu Beginn und in der Endphase der Republik eine kurzfristige Steigerung erfuhr. Damit kann er ebenso an Befunde für andere Universitäten anschließen wie mit seinem Verweis auf herausragende einzelne Aktivist:innen, in Leipzig z. B. den politisch für die linksliberale DDP tätigen Historiker Walter Goetz.

Im Abschnitt zur universitären Wissenschaft im Zeichen wachsender Politisierung während des Nationalsozialismus und der SBZ/DDR beschäftigt sich Michael Parak vor allem mit politischer Repression des Systems, indem er politische Entlassungen an der Universität Leipzig während der NS-Diktatur untersucht. Leipzig rangierte hier mit einer Quote von 12,7 Prozent entlassener Dozenten und Professoren im Mittelfeld der deut-

schen Universitäten und unterschied sich deutlich von Universitäten wie Berlin oder Frankfurt, wo – nicht zuletzt wegen eines höheren Anteils jüdischer Hochschullehrer – jeweils fast ein Drittel entlassen wurde. Carsten Schreiber und Markus Wustmann begeben sich mit ihren Aufsätzen zu Leipziger Absolventen, Doktoranden und Assistenten im Dienste des Reichssicherheitshauptamtes bzw. zur Gesellschaftswissenschaftlichen Fakultät an der Universität Leipzig 1947–1951 in den Bereich von Indienstrafe und Selbstmobilisierung universitärer Wissenschaft in Diktaturen. Schreiber zeigt in teilweise beklemmender Weise, wie der Weg einer Gruppe eng vernetzter Leipziger Nachwuchswissenschaftler über „Gegnerforschung“ und Propaganda im Auftrag von SD, SS und RSHA zuweilen zu direkter Beteiligung an Mordaktionen im besetzten Osten führte und wie nach 1945 Karrieren fortgesetzt wurden. Markus Wustmann zeichnet nach, wie die Gesellschaftswissenschaftliche Fakultät in Leipzig 1947 klar als politisches Instrument und „Experimentierfeld kommunistischer Hochschulpolitik in Ostdeutschland“ installiert und mit einem Personal ausgestattet wurde, das intellektuellen Anspruch und rigiden Stalinismus miteinander verknüpfte.

Im Abschnitt Fächer und Disziplinen stehen neben vorrangig Institutionen- und fachgeschichtlichen Beiträgen wie dem informativen Aufsatz von Christina Leibfried zur Entwicklung der Leipziger Sinologie bis 1925 Aufsätze, die den Blick auf die Disziplinengeschichte mit politischen Analysen zu verbinden suchen. Wenn Anna Lux Kontinuitäten und Diskontinuitäten der Leipziger Germanistik im

Nationalsozialismus untersucht, blickt sie zum einen auf Wissenschaftler wie Hermann August Korff und Theodor Frings, die – von der Weimarer Republik bis in die DDR-Zeit hinein lehrend – auf der einen Seite nicht bereit waren, wissenschaftliche Qualität politischen Zielvorgaben zu opfern auf der anderen Seite aber das NS-System zur Durchsetzung wissenschaftlicher Eigeninteressen zu nutzen versuchten. Zum anderen richtet sich die Aufmerksamkeit auf die „Diskontinuität“, die sich im NS in dem mit parteinahen Wissenschaftlern besetzten germanistischen Extraordinariat manifestierte. Ähnliches konstatiert Johannes Piepenbrink für das Leipziger Seminar für mittlere Geschichte 1933–1945. Hier erscheint besonders die ambivalente Position des 1934 nach Leipzig berufenen und 1940 an die Reichsuniversität Straßburg gewechselten Mediävisten Hermann Heimpel symptomatisch für die Entwicklung der Leipziger Mittelalterhistorie im NS insgesamt: Politisch mehr oder minder deutlich positive Stellungnahme und publizistische Annäherungen im Interesse eigener wissenschaftlicher Anliegen verbanden sich mit dem Festhalten an fachlichen Standards und Traditionen jenseits politisierter Wissenschaft.

Daß solche wissenschaftlichen Eigeninteressen im Zuge politischer Entscheidungen auch ins Hintertreffen geraten konnten, zeigt Carsten Heinze in seinem Aufsatz zur Leipziger Pädagogik in der NS-Zeit auf, der die Entwicklung der Disziplin als „regionale Verfallsgeschichte einer Wissenschaftsdisziplin“ faßt. Damit ist nicht nur eine Abwendung von wissenschaftlicher und humaner Ausrichtung in der Hinwendung zur NS-Ideologie,

sondern vor allem ein „institutioneller Abbau“ (S. 385) der universitären Pädagogik bezeichnet. Dieser ergab sich durch die Verlagerung der Lehrerausbildung in außeruniversitäre, vom Regime effizienter kontrollierte Strukturen, konnte durch „Gleichschaltung von unten“ (S. 397–400) kaum aufgehalten und erst durch die kriegsbedingte Verkürzung der Lehrerausbildung gestoppt werden, die eine Stabilisierung der Universitätspädagogik auf niedrigem Niveau brachte.

Der letzte Abschnitt unter der Überschrift „Studenten“ weist im Band die größte inhaltliche Homogenität auf, führt er doch anhand der Beiträge von Markus Lorenz, Ronald Lambrecht und Andreas Thüsing in nahezu lückenloser Zeitfolge und zugleich problemorientiert durch die Geschichte der studentischen Selbstverwaltung an der Universität Leipzig von der Mitte des 19. Jh.s bis 1948 und ergänzt diesen Durchgang durch einen, allerdings auf die NS-Zeit beschränkten Blick von Sabine Steffens auf das Frauenstudium. Spielten im späten Kaiserreich bei verschiedenen Anläufen zur Schaffung eines AStA v. a. Konflikte um die Repräsentation von schlagenden Korporationen, übrigen Verbindungen und Freistudenten die Hauptrolle, bestimmten eine AStA-Reform von 1923, die gemäßigten Kräften in der Studentenschaft bessere Vertretungschancen einräumen sollte und der ab Mitte der zwanziger Jahre stetige Aufstieg des Nationalsozialistischen Deutschen Studentenbundes die Entwicklung in der Weimarer Republik. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges – das legt Andreas Thüsing in seinem Text zum Leipziger Studentenrat 1947/48 eindrücklich dar – war nach anfänglich relativ konfliktfrei-

er Zusammenarbeit in den Vorläufergremien des Studentenrates die rücksichtslose Umsetzung der politischen Ziele der SED dominant – eine Umsetzung, die z. T. nur durch Manipulations- und Repressionsmaßnahmen möglich war.

Ein Anhang zu den Rektoren und Dekanen der Universität Leipzig 1852–1918 und eine umfangliche Auswahlbibliographie zur Universitätsgeschichte runden den nützlichen, durchweg informativen Sammelband ab.

Anmerkung:

- 1 Vgl. v. a. die im Rahmen des Dresdner SFB „Institutionalität und Geschichtlichkeit“ entstandenen Studien W. Müller, *Erinnern an die Gründung. Universitätsjubiläen, Universitätsgeschichte und die Entstehung der Jubiläumskultur in der frühen Neuzeit*, in: *Berichte zur Wissenschaftsgeschichte* 21(1998) 2-3, 79-102; ders., *Das historische Jubiläum. Genese, Ordnungsleistung und Inszenierungsgeschichte eines institutionellen Mechanismus*, Münster 2004; ders., *Vom „papistischen Jubeljahr“ zum historischen Jubiläum*, in: Paul Münch (Hrsg.), *Jubiläum, Jubiläum ... Zur Geschichte öffentlicher und privater Erinnerung*, Essen 2005, 29–44.

Wörterbuch der Religionen, hrsg. von Christoph Auffarth, Hans G. Kippenberg und Axel Michaels, Stuttgart: Alfred Kröner Verlag 2006, 589 S.

Rezensiert von
Thomas Hase, Leipzig

Es tut sich einiges auf dem Markt der religionswissenschaftlichen Nachschlagewerke. Fast drei Jahrzehnte nach dem Erscheinen des ersten Bandes hat vor zwei Jahren ein durchaus monumental zu nennendes Publikationsprojekt seinen Abschluß gefunden: Die Theologische Realenzyklopädie (TRE) ist mit Band 36 (2004) nunmehr komplett. Ein Jahr später wurde die vierte Auflage des verbreiteten Handbuchs *Die Religion in Geschichte und Gegenwart* (RGG) mit der Veröffentlichung des achten Bandes fertig gestellt; mittlerweile laufen die Arbeiten an einer englischen Übersetzung, deren erster Band soeben (2007) erschienen ist. Es ist auch noch nicht lange her, daß mit der Herausgabe des vierbändigen *Metzler Lexikon Religion* (1999–2002) ein gänzlich neu konzipiertes Werk den Buchmarkt bereichert hat und seither dank einer eher unkonventionellen Stichwortauswahl einen dezidiert kulturwissenschaftlichen Blick auf die Gegenstände der Religionswissenschaft erlaubt. Eine englische Ausgabe des Metzler Lexikons ist kürzlich erschienen. Aber nicht nur deutschsprachige Nachschlagewerke werden ins Englische übersetzt. Den umge-

kehrten Weg nahm das 1997 von John Bowker herausgegebene einbändige Oxford Dictionary of World Religions, das zwei Jahre später in einer von Karl-Heinz Golzio besorgten deutschen Ausgabe auf den Markt kam und seit 2003 als Taschenbuch unter dem Titel Das Oxford-Lexikon der Weltreligionen erhältlich ist. Eine solche Dichte von Neuauflagen und Neuerscheinungen im Verlagssegment religionswissenschaftlicher Nachschlagewerke gab es im deutschsprachigen Raum bislang noch nicht. Trotzdem hat es der traditionsreiche Kröner Verlag jetzt unternommen, sein erstmals 1952 veröffentlichtes, größtenteils von Alfred Bertholet verfaßtes Wörterbuch der Religionen überarbeiten und neu herausgeben zu lassen. Das Ergebnis ist ein vollständig umgestaltetes Nachschlagewerk, das mit seinem Vorgänger nur noch den Namen gemeinsam hat. Das neue Wörterbuch ist einer kulturwissenschaftlichen Perspektive verpflichtet, in programmatischer Hinsicht also dem Metzler Lexikon Religion vergleichbar. Rund 2700 Artikel werden auf gut 600 zweiseitig gesetzten Seiten präsentiert. Damit hat das Wörterbuch im Vergleich zu anderen religionswissenschaftlichen Lexika mit Abstand den geringsten Umfang – was nach Ansicht der Herausgeber kein Nachteil sein muß. Im Gegenteil: „Das neue Wörterbuch der Religionen des Kröner Verlags will unter den einbändigen, handlichen Lexika und Nachschlagewerken zur Religion bzw. zu den Religionen das religionswissenschaftliche Referenzwerk sein: auf dem aktuellen Stand der Religionswissenschaft, dem bisher nur die großen Handbücher und vielbändigen Lexika zu entsprechen vermochten, bietet es knapp zusammen-

gefasste, zuverlässige Information aus erster Hand.“ (S. vi) Das, soviel steht fest, leistet keines der bisher erschienenen religionswissenschaftlichen Nachschlagewerke.

Insgesamt haben mehr als sechzig Autoren an dem Werk mitgewirkt. Der größte Teil der Einträge wurde jedoch von den Herausgebern und einem kleinen Team ihnen zur Seite gestellter Fachleute verfaßt: Die mit Abstand meisten stammen aus der Feder von Axel Michaels (Indische Religionen, Buddhismus), Kocku von Stuckrad (Judentum, Esoterik, Theosophie), Christoph Auffarth (Christentum, Antike), Reinhard Schulze (Islam) und Hubert Knoblauch (Religionssoziologie, Neue Religionen). Artikel in größerer Anzahl haben auch Michael Pye (Japan), Max Deeg (China), Volkhard Krech (Soziologie), Peter J. Bräunlein (Schriftlose Kulturen) und Manfred Hutter (Manichäismus, Zoroastrismus) beige-steuert. Bei den Autoren des Wörterbuchs handelt es sich um ausgewiesene Experten für die von ihnen betreuten Themenbereiche. Es fällt aber auf, daß die religionshistorischen Beiträge in der Regel zuverlässiger informieren als die zu theoretischen Themen. Daß die Qualität der Artikel insgesamt großen Schwankungen unterliegt, liegt im wesentlichen an der Konzeption des Wörterbuchs und damit zusammenhängend an dem äußerst knappen Platz, welcher den Autoren zugebilligt wurde. Die Auswahl und Gewichtung der Stichwörter stellen jede Lexikonredaktion vor große Probleme. Je geringer jedoch der insgesamt zur Verfügung stehende Raum, desto dringlicher stellt sich die Frage nach den Relevanzkriterien. Auf welche Aspekte die Herausgeber dieses vergleichs-

weise schmalen Werkes zu achten sich vorgenommen haben, legen sie im Vorwort präzise dar: Das Wörterbuch, „... orientiert über die Formen und Erscheinungen des Religiösen – in Gesellschaft und Wirtschaft, im privaten Verhalten, im Umgang mit dem Tod, in der Erwartung von Heil und Gefährdung, in der Erfahrung des Göttlichen, in der Strukturierung von Raum und Zeit, in religiösen Gruppierungen, Kulte und Festen, in Theologie, Dogma und Kritik, in religiösen Symbolen und Mythen. Es stellt die Schlüssel für die Religionswissenschaft bereit: die Begriffe, systematischen Gebiete, Theorien und Methoden. Der zeitliche Rahmen reicht von den Anfängen menschlicher Kultur bis in die Gegenwart, den geographischen Horizont bilden alle fünf Kontinente“ (S. vii).

Das ist nicht wenig. Und vermutlich liegt hier der Grund dafür, daß die Herausgeber zwei gravierende Einschränkungen vorgenommen haben. Die erste Einschränkung ist: „Was dieses Wörterbuch nicht sein will und nicht sein kann, ist ein Reallexikon der einzelnen religiösen Traditionen; es will keine Darstellung von Religionen bieten, die auf ‚das Wesentliche‘ reduziert immer doch nur eine bestimmte Theologie oder eine bestimmte Schule zugunsten anderer hervorheben würde. Stattdessen soll in einem religionswissenschaftlichen Handlexikon die Vielzahl der Traditionen innerhalb ‚einer‘ Religion deutlich werden“ (S. vii). Der Rezensent gesteht, daß er das Anliegen der Herausgeber an dieser Stelle nicht versteht: Ein Wörterbuch der Religionen, das eben kein Lexikon der religiösen Traditionen sein möchte? Und soll diese Konzeption andeuten, daß die anderen Nachschla-

gewerke bisher die „Vielzahl der Traditionen“ innerhalb der Religionen ignoriert hätten? Die Herausgeber empfehlen den Artikel Christentum zur Veranschaulichung. Dort wird zwar gleich im ersten Satz klargestellt, daß es sich bei der Idee des Christentums als homogene Einheit um ein theologisches Konstrukt handle. Und weiter: „Religionswissenschaftlich kann man nur den Plural verwenden“ (S. 95). Aber: Wenn das so ist, warum wird in einem religionswissenschaftlichen Nachschlagewerk, wie es das Wörterbuch sein will, nicht so verfahren? Warum lautet der Eintrag nicht „Christentümer“? Und warum ist in genau diesem Artikel ausschließlich vom „Christentum“ im Singular die Rede? Ein Lexikon, daß sich der „sorgfältigen Vernetzung“ (S. vii) seiner Artikel rühmt, hätte von einem Lemma „Christentümer“ aus leicht auf die Artikel zu den verschiedenen christlichen Traditionen verweisen können. Man hat den Eindruck, daß hier eine gewisse Lücke zwischen programmatischem Anspruch und praktischer Umsetzung klafft, die auch an anderen Stellen deutlich wird: Oder wie ist es zu erklären, daß die Herausgeber den Autoren der Artikel Neolithische Religion oder Germanische Religion (die Beispiele ließen sich leicht vermehren) nicht den Plural nahegelegt haben?

Obwohl das Wörterbuch der Religionen nicht schwerpunktmäßig eine Darstellung singulärer historischer Zusammenhänge bieten will, wird ein großer Teil der Artikel der Geschichte und Lehre einzelner Religionen gewidmet. Die Lektüre der entsprechenden Beiträge wirft jedoch Fragen auf: Welche konzeptionelle Logik verbirgt sich hinter dem Umstand, daß

die Artikel zu den so genannten Weltreligionen – dem entsprechenden Eintrag (S. 567) zufolge sind das Hinduismus, Buddhismus, Judentum, Christentum und Islam – nicht einmal annäherungsweise den gleichen Umfang haben? Es ist völlig unverständlich, warum der Buddhismus auf zwei Seiten abgehandelt wird – womit der Artikel etwa so lang ist wie der zur Keltischen Religion – während der Beitrag Christentum drei Seiten umfaßt, die Artikel Islam und Hinduismus jeweils vier und der zum Judentum fast vier und eine halbe Seite.

Da das Wörterbuch wenig Platz zur Verfügung hat, ist es verständlich, daß von den kleineren und neueren religiösen Gruppen nur eine Auswahl hat Aufnahme finden können. Die Auswahlkriterien bleiben jedoch im Dunkeln. Umstrittene Organisationen, wie die Church of Scientology (Scientologen) oder die Unification Church (Vereinigungskirche oder „Moonis“), deren Status als Religion in den öffentlichen Debatten regelmäßig bestritten wird, werden im Wörterbuch nicht durch einen ihnen gewidmeten Artikel geadelt. So bleibt Platz für Freimaurer und Rosenkreuzer, New Age und Satanismus, aber auch für die fraglos wichtigen Themen Demokratie, Liberalismus, Imperialismus, Faschismus und Marxismus. Und Psychoanalyse. Und Astrologie. Und so weiter.

Auch die Behandlung der christlichen Freikirchen und Sondergemeinschaften folgt einer nicht leicht nachvollziehbaren Konzeption. Warum bekommen die Mormonen eine Eintrag, nicht aber die Adventisten? Warum werden die Mennoniten und die Amishen aufgenommen, nicht aber die Hutterer? An der Stelle,

wo man den Beitrag „Herrnhuter Brüdergemeine“ (oder den Verweis auf den ebenfalls fehlenden Artikel „Zinzendorf“) sucht, findet man nur Herder, Johann Gottfried. Die im deutschsprachigen Raum mit großem Abstand an Mitgliedern stärkste christliche Neugründung, die Neuapostolische Kirche, sucht der Benutzer des Wörterbuchs vergebens. Immerhin werden die Zeugen Jehovas erwähnt, man sollte ihnen aber in späteren Auflagen das unterschlagene T im Titel ihres Periodikums „Wachturm“ zurückerstatten. Für den unkundigen Leser irreführend ist der viel zu kurze Beitrag Pfingstler. Dort heißt es, es handele sich hier um „eine zu Beginn des 19. Jahrhunderts in den USA entstandene christliche Erweckungsbewegung“ (S. 399-400), die seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts auch in den etablierten Kirchen vor allem des englischsprachigen Raums wirke. Das stimmt, aber nur zum Teil. Die Entstehung der Pfingstbewegung wird üblicherweise im frühen 20. Jh. (Beginn des Azusa Street Revival in Los Angeles, 1906/1907) datiert. Außerdem vermißt man die nicht unwichtige Information, daß es sich bei der Pfingstbewegung um die gegenwärtig größte und dynamischste Erneuerungsbewegung innerhalb des Christentums vor allem in den Ländern der so genannten Dritten Welt handelt. Die zweite Einschränkung, die sich die Herausgeber auferlegt haben, betrifft die personenbezogenen Artikel: „Auf ausführliche biographische Artikel wurde verzichtet, weil sie leicht anderswo zu finden sind und sehr viel Platz in Anspruch nehmen. Nur Religionsstifter und eine Auswahl an religionswissenschaftlich bedeutenden Forschern und Denkern sind

sehr knapp dargestellt und in ihrer bis heute anhaltenden Bedeutung gewürdigt“ (S. vii). Die Auswahl und Gewichtung der Beiträge überrascht. Wenn man die in Frage kommenden Denker nachschlägt, stellt man fest, daß die längsten biographischen Artikel Friedrich Max Müller (54 Zeilen), John Locke (43 Z.), Thomas Hobbes (38 Z.), Friedrich Nietzsche und Aby Warburg (je 37 Z.) gewidmet sind, gefolgt von Sören Kierkegaard und Karl Marx (je 32 Z.). Die Würdigung der anderen „religionswissenschaftlich bedeutenden Forscher und Denker“ nimmt deutlich weniger Raum in Anspruch: Unter den mit weniger als 30 Zeilen bedachten Personen genießen die größte Aufmerksamkeit Auguste Comte und Mircea Eliade (je 26 Z.), gefolgt von Rudolph Otto, Friedrich Schleiermacher und Friedrich Hegel (je 25 Z.). Danach kommen Max Weber (22 Z.) und Emile Durkheim (18 Z.). Die äußerst knappe Bibliographie zu Durkheim enthält übrigens eine Publikation, die der Forschung bislang völlig entgangen ist.

Die redaktionelle Vorgehensweise bei den biographischen Artikel paßt sich ausgezeichnet in die programmatische Gesamtkonzeption des Wörterbuchs ein. Die Auswahl der Stichwörter und die Gewichtung der entsprechenden Artikel bezeugen eine große Vertrautheit mit dem Vokabular neuerer kulturwissenschaftlicher Theoriediskurse. Es ist zu begrüßen, daß hier ein Lexikon vorliegt, daß sich „auf Augenhöhe“ (S. vii) mit anderen Kulturen und deren Religionen befaßt, das also – wie es den Herausgebern besonders am Herzen liegt – dem Prinzip der „Eigensprachlichkeit“ (S. vii) verpflichtet ist. Das bedeutet, daß der

Lateiner, der sich über die Weisheit Salomons erkundigen möchte, nicht mehr auf sich gestellt bleibt, sondern bei dem Stichwort Sapientia Salomonis einen entsprechenden Verweis findet. Auch der Muslim, der sich für den Heiligen Krieg interessiert, muß sich nicht mehr die Kategorien der ehemaligen Kolonialherren zu eigen machen um ans Ziel zu gelangen, sondern kann den arabischen Terminus direkt nachschlagen – sofern er mit der wissenschaftlichen Umschrift vertraut ist. Vermutlich um den Leser nicht zu verwirren, haben die Herausgeber sich erlaubt, von der Eigensprachlichkeit gelegentlich abzuweichen. Wer sich über die Mormonen informieren möchte, findet den Artikel dort, wo er ihn sucht und muß sich nicht im Vorfeld aufklären lassen, daß es sich bei den Mormonen um die Mitglieder der Church of Jesus Christ of the Latter-day Saints handelt. Auch den Artikel über die Franziskaner (nicht aber den über ihre Kollegen vom O.S.B.) muß man nicht unter dem offiziellen Namen des Ordens suchen, und der aus dem umbrischen Assisi stammende Ordensgründer wird unter seinem deutschen Namen aufgeführt. Insgesamt leuchtet das Prinzip der Eigensprachlichkeit dem Rezensenten nicht ein – ein Eindruck, zu dem auch der Artikel Medizinmann und der Umstand, daß der Eintrag Inuit lediglich aus einem Verweis auf den Beitrag Eskimo besteht, beitragen.

Der Artikel Mormonen zeigt im übrigen, daß das Ansinnen, sich mit anderen Religionen auf Augenhöhe zu beschäftigen, nicht in standortlosen Relativismus münden muß. Eine sich als Kulturwissenschaft verstehende Religionswissenschaft ist keineswegs dazu verurteilt, die An-

sprüche der religiösen Akteure unkritisch zu reproduzieren: „Aufgrund verschiedener ‚Visionen‘ des Begründers Joseph Smith entstand 1830 das ‚Buch Mormon‘ als angebliche Übersetzung der auf Goldplatten eingravierten Berichte über ein altamerikanisches Volk... [...] Die Lehre des Mormonismus beruht auf den ‚neuen Offenbarungen‘, durch die der Abfall vom wahren Glauben (= bis 1830) revidiert ... wird“ (S. 352). Der Rezensent fragt sich, warum sich eine derartig kluge Distanzierung auf solche Religionen beschränkt, deren Status aus kulturwissenschaftlicher Sicht noch ungeklärt ist? Im Artikel Mose beispielsweise wird darauf verzichtet, dessen Tätigkeit als Überbringer der göttlichen Gebote mit relativierenden Anführungszeichen oder dem Wort „angeblich“ zu kommentieren. Mit derselben Sensibilität vermeidet es der Artikel Muhammad, die muslimischen Benutzer des Wörterbuchs zu verunsichern. Welche konzeptionellen Überlegungen haben hier eine Rolle gespielt? Man wünscht sich, daß die Herausgeber im Vorwort späterer Auflagen darlegen, worin genau die Position des Wörterbuchs in diesen nicht unwichtigen Grundsatzfragen besteht.

Das Wörterbuch der Religionen richtet sich an einen sehr großen Leserkreis, der ausdrücklich nicht nur Wissenschaftler umfaßt. Daher seien dem Rezensenten einige Bemerkungen zum sprachlichen Ausdruck der Artikel erlaubt. Es ist leider selten geworden, daß Verlage sich ein Lektorat leisten. Die Artikel des Wörterbuchs jedoch sind laut Auskunft der Herausgeber sehr wohl redigiert worden. Dabei, so heißt es, wurde mit den Autoren „um Formulierungen gerungen“ (S. vii).

Es wäre interessant zu wissen, um welche. In vielen Artikeln gelingt es den Autoren, dem Leser komplizierte Zusammenhänge in einer verständlichen Sprache zu vermitteln. Bei den kulturtheoretischen Artikeln ist es oft umgekehrt: „Götter werden in vielen Religionen ‚nach dem Bild des Menschen‘, anthropomorph, vorgestellt (oder aber dezidiert anders bzw. gar nicht).“ (S. 108) Was ja wohl nichts anderes heißt, als: In vielen (nicht allen) Religionen gibt es irgendwelche Vorstellungen von Göttern – oder auch nicht. Der Informationsgehalt dieser Aussage hält sich in Grenzen. Nicht so bei folgendem Satz, der einiges an Information transportiert, aber dieses nicht mit der wünschenswerten Klarheit: „Naturwissenschaft hat mit der christlichen Religion den Gegenstandsbereich gemeinsam, solange der christliche Gott als *natura naturans* (lat. = Natur, die Natur hervorbringend) bestimmt wird“ (S. 368). Was heißt das nun? Daß viele Christen, genauso wie viele Naturwissenschaftler, über die Natur nachdenken? Oder daß, wenn man sich Gott auf eine bestimmte Weise vorstellt, Theologie zur Naturwissenschaft wird? Einige Artikel lassen den durchschnittlich gebildeten Leser im Unklaren, welche Informationen überhaupt sie ihm vermitteln wollen. Unter dem Lemma *Alterität* ist beispielsweise zu lesen: „I. Allgemein. Konzeption postmoderner Philosophie, die vor allem von zwei Grundüberzeugungen der Moderne abweicht: (a) von der Idee der unmittelbaren Selbstvertrautheit des Subjekts (seit Descartes, 1596–1650); (b) von der Auffassung Hegels, dass Selbstwissen auf eine Ganzheit zu beziehen sei. Postmodern wird Subjektivität vielmehr über

Alterität gewonnen: einen anderen Menschen oder das ganz Andere. Damit wird die Metaphysik des Subjekts in der stark religiös geprägten Begriffstradition von Person, Identität, fremd – eigen obsolet“ (S. 28). Das geht immer so weiter: „Statt auf die Idee des ‚Ich denke‘ ist das Selbst auf die Idee des unendlichen, darin ganz anderen Gottes zu beziehen. Das Ich ist ‚Gastfreundschaft für den anderen‘, der undefinierbar ist“ (ebd.). Andere Artikel kommen erfreulicherweise mit einer weniger komplizierten Ausdrucksweise daher: „Geld scheint ein Merkmal der Moderne zu sein...“ (S. 172). Da der Schein trügen kann, ist dem Satz nicht zu widersprechen. Recht verständlich formuliert sind auch die humorkundlichen Artikel: Wer sich über das Lachen informieren möchte, kann beim entsprechenden Eintrag folgendes lernen: „Lachen, außer bei einer physiologischen Reizung durch Kitzeln die subjektive Reaktion auf etwas objektiv Komisches. Was als objektiv komisch gilt, ist abhängig vom soziokulturellen Kontext. Die Bedingung für Lachen ist der Humor als Fähigkeit zur Wahrnehmung des Komischen“ (S. 303). Wer hier schmunzelt, der zeigt, daß er zumindest im Ansatz über Humor als Fähigkeit für die Wahrnehmung des Komischen verfügt. Subjektiv nicht unkomisch erscheint dem Rezensenten die objektive Tatsache, daß ein Wörterbuch der Religionen nicht nur darüber aufklärt, was es mit dem Lachen auf sich hat, sondern auch noch den Scherz definiert: „Im Sinne von Witz eine – zumeist mündlich tradierte Textgattung, sehr kurze Erzählung oder sehr kurzer Dialog bzw. Gespräch mit einer überraschenden, komisch verblüffenden Schlusssatz, der sogenannten Pointe“

(S. 470). Das ist wohl so. Nebenbei: Wer sich den hier empfohlenen Begriff des Scherzes zu eigen macht, gerät bei einigen Artikeln des Wörterbuchs in gewisse Schwierigkeiten: Es enthält nicht wenige Beiträge (als Beispiele seien die zum Thema Evangelikal/Evangelikale und Transsubstantiation genannt), die den Leser mit einer im wahrsten Sinne des Wortes überraschenden, komisch verblüffenden Schlusssatz erheitern.

Die zahlreichen nicht wirklich in einem Wörterbuch der Religionen vermuteten Auskünfte reizen in der Regel kaum zum Widerspruch: Nacktheit – wer nicht weiß, was das ist und es dennoch wissen will, bekommt hier die knapp zusammengefasste, zuverlässige Information aus erster Hand: „Nacktheit, performative Negation des alltäglichen Bekleidetseins“ (S. 364). Oder: „Mutter, dem Begriff liegt die biologische Tatsache der Gebärfähigkeit des weiblichen Körpers zugrunde“ (S. 358). Mit derselben Zuverlässigkeit wird über Körper, Kommunikation, Geschlecht, Geschichte, Zukunft, Beamter, Funktionär und über viele weitere erstaunliche Themen ausführlich informiert.

Die Leistungsfähigkeit der dieses Wörterbuch tragenden wissenschaftlichen Disziplin(en) wird insgesamt recht deutlich. Jedoch: Um welche Disziplin(en) handelt es sich? Die Frage ist durchaus berechtigt, da die Herausgeber im Vorwort nicht unbescheiden für die Potenz einer programmatisch erneuerten und sich als Kulturwissenschaft verstehenden Religionswissenschaft werben. Will man sich im Wörterbuch darüber kundig machen, was es mit diesem Selbstverständnis auf sich hat, wird man verblüfft. Eine kulturwissenschaftlich ausgerich-

tete Religionswissenschaft ist (wenn der Rezensent nicht wieder einige neuere Trends verpaßt hat) eine bestimmte Art von Religionswissenschaft. Der Benutzer eines herkömmlichen Nachschlagewerkes wäre also gut beraten, das genus proximum nachzuschlagen, also den Eintrag Religionswissenschaft, in der berechtigten Hoffnung, dort Verweise auf die untergeordneten Artikel (z. B. kulturwissenschaftliche Religionswissenschaft oder Religionswissenschaft als Kulturwissenschaft) zu finden. Das Wörterbuch läßt den so Vorgehenden in Stich. Wer bei Religionswissenschaft nachschlägt, erfährt, daß er sich über einen toten Gegenstand informieren möchte. Das Wörterbuch der Religionen enthält in der Tat keinen Eintrag Religionswissenschaft. Was an der entsprechenden Stelle auf knapp einer Seite über die Geschichte (!) der Religionswissenschaft steht (der Artikel ist überschrieben Religionswissenschaft, Geschichte der), ist zudem stellenweise irreführend. Wenn der Rezensent den Artikel richtig verstanden hat, dann wird dort gesagt, daß Clifford Geertz mit seinem Aufsatz „Religion as a Cultural System“ (1966) die Religionswissenschaft aus der phänomenologischen Umklammerung durch Rudolf Otto und Mircea Eliade befreit hätte. (S. 466) Es ist nicht auszuschließen, daß in den alten Bundesländern einige Gelehrte erst bei der Begegnung mit Geertz ihr Damaskus-Erlebnis hatten. Verallgemeinern läßt sich das aber nicht. Zumindest für die an der Universität Leipzig seit 1912 betriebene Religionswissenschaft trifft die im Wörterbuch erhobene Behauptung, die „Erwartung, Religionen hätten auf Dauer ihre Bastion in einem zeitlosen individuellen Erleben“

sei erst in den 1960er Jahren unter dem „maßgeblichen“ Einfluß von Clifford Geertz zu Grabe getragen worden (S. 446), nicht zu.

Dem geringen Interesse, das die Hrsg. dem Fach Religionswissenschaft entgegenbringen, steht ein sehr viel stärkeres Engagement für andere Disziplinen und Programmatiken gegenüber, die zwar irgendwas mit Religion zu tun haben, oft aber nicht wirklich etwas mit Religionswissenschaft. Über Religionsästhetik, Religionskritik, Religionsökologie, Religionspädagogik, Religionsphilosophie und Religionstheologie, über Feministische Theologie und das programmatische Konzept Europäische Religionsgeschichte – über all das wird ausführlich informiert. Der Eintrag Religionsgeschichte aber besteht lediglich aus Verweisen auf die Artikel Geschichtsschreibung, Heilsgeschichte und Religionswissenschaft, Geschichte der. Keiner dieser Artikel jedoch läßt sich über das Thema Religionsgeschichte als Arbeitsgebiet der Religionswissenschaft aus. Die beiden Pfeiler, auf denen herkömmlichen Darstellungen zufolge bis vor kurzem die akademische Religionsforschung ruhte – die systematische Religionswissenschaft und die Religionsgeschichte – werden in ihrer Bedeutung nicht nur relativiert: Sie kommen als entbehrlich daher. Das Wörterbuch der Religionen demonstriert sehr anschaulich, daß nach dem cultural turn andere Disziplinen und Programmatiken das Fundament einer zeitgemäßen Religionswissenschaft bilden. Oder bilden werden. Die Frage ist ja: Hat der turn bereits stattgefunden (wie die Herausgeber meinen) oder steht er noch bevor? Der Rezensent ist sich nicht sicher.

Fazit: Die Konzeption des Wörterbuchs ist ohne Frage überaus originell. Wer wissenschaftliche Nachschlagewerke für eine eher trockene Lektüre hält, wird hier eines besseren belehrt. Nicht selten gerät man bei der Lektüre eines Artikels ins Schmunzeln und das Wörterbuch erklärt sogar in aller Ausführlichkeit, warum das so ist. Studierenden kann das Werk schon wegen des hohen Preises nicht wirklich zur Anschaffung empfohlen werden. Wer sich lediglich für Religionen interessiert und bereits weiß, was man unter einem Scherz versteht, was Nacktheit ist oder was es mit dem Wort Mutter auf sich hat, sei auf das eingangs erwähnte Oxford-Lexikon der Weltreligionen verwiesen.⁽¹⁾

Das Oxford -Lexikon hat zwar mit seinen 8200 Einträgen auf über 1150 eng bedruckten Seiten im Vergleich zum Wörterbuch lediglich den vierfachen Umfang, dafür kostet es aber auch nur die Hälfte. Artikel über Performanz, Alterität oder Kontextualität findet man im Lexikon nicht – dafür kann man dort (im Gegensatz zum Wörterbuch) nachlesen, was ein Damaskus-Erlebnis ist.

Anmerkung:

- 1 J. Bowker (Hrsg.), Das Oxford-Lexikon der Weltreligionen. Für die deutsche Ausgabe übersetzt und bearbeitet von Karl-Heinz Golzio, Frankfurt a. M. 2003.

Autorinnen und Autoren

Lars Amenda

Dr., Universität Hamburg, Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg
amenda@zeitgeschichte-hamburg.de

Helmut Goerlich

Juristenfakultät, Universität Leipzig
goerlich@uni-leipzig.de

Harald Fischer-Tiné

Prof. Dr., Jacobs University Bremen, School of Humanities and Social Sciences
h.fischertine@jacobs-university.de

Ulrike Freitag

Prof. Dr., Zentrum Moderner Orient Berlin (Direktorin)/Freie Universität Berlin,
Institut für Islamwissenschaft
zmo@rz.hu-berlin.de

Malte Fuhrmann

Dr., Zentrum Moderner Orient Berlin
malte.fuhrmann@rz.hu-berlin.de

Stefan Gerber

Historisches Institut, Universität Jena
rebreg@web.de

Thomas Hase

Religionswissenschaftliches Institut, Universität Leipzig
hase@uni-leipzig.de

Roman Loimeier

Prof. Dr., Zentrum Moderner Orient Berlin
roman.loimeier@rz.hu-berlin.de

Isabella Löhr

Institut für Kulturwissenschaften, Universität Leipzig
loehr@uni-leipzig.de

Andreas March

Leipzig

andreas.march@web.de

Katja Schmidpott

Dr., Philipps-Universität Marburg, Japan-Zentrum

schmid30@mail.uni-marburg.de

Anna Slavtcheva-Raiber

Stuttgart

Peter Ullrich

Institut für Arbeits- und Sozialmedizin, Universität Leipzig

ullrich@uni-leipzig.de

Friedemann Scriba

Dr., Berlin

pacificus@foni.net

Astrid Windus

Dr., Universität Duisburg-Essen, Historisches Institut

astrid.windus@uni-duisburg-essen.de