Zuerst ersch. in: Geschichte und Gesellschaft ; 36 (2010), 2. - S. 317-341

Multiple Mobilities

Über den Umgang mit verschiedenen Mobilitätsformen um 1900

von Valeska Huber

Abstract: History has for a long time focused on the stable aspects of societies; recently, however, in the context of a rising interest in global interconnections, people on the move have caught the attention of historians. The article follows this interest in stressing the importance of faster mobility for sustaining the expansion of empires or the development of a world economy in the wave of globalisation at the turn of the 20th century. Yet at the same time – and this has mostly been neglected – it is crucial on the one hand to distinguish different kinds of mobility and on the other to analyse how these differentiations were actually established at a time of increasing acceleration. This is pursued by first introducing concepts that have developed such a differentiated approach towards mobility, or rather mobilities. Subsequently these arguments are taken further through an investigation of the political processes that determine the distinction between different mobilities. This structuring of mobilities becomes most evident in spaces where different trajectories overlap and intersect. What emerges is neither all-encompassing acceleration nor the hardening of borders and constraints, but rather the channelling of movements in an attempt to bring them under control.

Noch im Jahr 2003 konnte der französische Historiker Daniel Roche feststellen, dass sich die Geschichtswissenschaft bis vor kurzem vor allem für stabile und festgefügte Gesellschaftsräume interessiert habe.[1] Seitdem hat sich die Situation grundlegend verändert. Im Kontext der zunehmenden Beschäftigung mit globalen Verbindungen haben Historiker in den letzten Jahren ihr Augenmerk verstärkt auf Personen „in Bewegung" wie Auswanderer oder Touristen gerichtet, so dass man bei der Lektüre mancher Darstellung den Eindruck gewinnen könnte, als sei in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die ganze Welt unterwegs gewesen. Renommierte Vertreter des Fachs wie Klaus J. Bade und Karl Schlögel haben dafür plädiert, „Weltgeschichte als Wanderungsgeschichte" zu fassen.[2] Dies ist in verschiedenen Projekten und vor allem im wachsenden Feld der transnationalen und globalen Geschichte wörtlich ge-

1 Daniel Roche, Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages, Paris 2003, S. 10.

2 Karl Schlögel, Planet der Nomaden, Berlin 2006, S. 37; Klaus J. Bade, Europa in Bewegung. Migration vom späten 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, München 2000.

Konstanzer Online-Publikations-System (KOPS)
URL: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bsz:352-144981

nommen worden. Dass Mobilität in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem Massenphänomen wurde, ist inzwischen konsensfähig. So schrieb Sebastian Conrad 2006: „Die massenhafte Mobilität war eines der zentralen Charakteristika der Globalisierung im 19. Jahrhundert."[3] In ähnlich umfassender Manier ist das Phänomen der Beschleunigung – von Waren, Personen oder Informationen – zum Thema geworden.[4] In diesem Zusammenhang hat zum Beispiel die Verkehrsgeschichte in den letzten Jahren ihren Platz von einer Randposition ins Zentrum der Geschichtswissenschaft verlagern können.[5] Andere Historiker beschäftigen sich mit immer differenzierteren Facetten dieser Mobilitätsgeschichte des 19. Jahrhunderts, sei es mit Auswanderern, Touristen oder Entdeckungsreisenden.

Gleichzeitig hat sich Kritik an der allgemeinen Anwendung eines solchen Mobilitätsparadigmas, das in der umfassenden Formulierung eines „Planeten der Nomaden" seinen Ausdruck findet, geregt.[6] Die allzu weitreichende Verwendung von Mobilitätsmetaphern wie der des Nomaden lässt nicht nur verschwimmen, wie wenig beispielsweise die Reiseerfahrungen eines Vertreters des akademischen Jetset, eines politischen Flüchtlings, eines chinesischen Wanderarbeiters oder eben eines Wüstennomaden (um nur einige Beispiele zu nennen) miteinander gemein haben.[7] Sie ist auch historisch problematisch. Daher mahnen einige Autoren zur Vorsicht. Steve Hochstadt hat schon 1999 argumentiert, dass Gesellschaften im Laufe ihrer Geschichte immer ortsgebundener geworden seien und dass die Tendenz, Mobilität in den Mittelpunkt zu rücken, ein Resultat der „myopic historical vision of modernization" war.[8] Auch wenn man sich ausschließlich das 19. Jahrhundert ansieht, gab es nie nur Mobile, sondern daneben immer die Mehrzahl der Sesshaften.[9]

3 Sebastian Conrad, Globalisierung und Nation im Deutschen Kaiserreich, München 2006, S. 13.

4 Vgl. Peter Borscheid, Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung, Frankfurt 2004; Hartmut Rosa, Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne, Frankfurt 2005.

5 Vgl. Christoph Maria Merki, Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart 2008; Rolf Peter Sieferle (Hg.), Transportgeschichte, Berlin 2008.

6 Vgl. Schlögel, Planet der Nomaden.

7 Für eine Kritik an einem solchen sehr weiten Gebrauch des Begriffs „Nomaden", der von Rosi Braidotti und anderen propagiert worden ist, vgl. Tim Cresswell, Imagining the Nomad. Mobility and the Postmodern Primitive, in: Georges Benko u. Ulf Strohmayer (Hg.), Space and Social Theory. Interpreting Modernity and Postmodernity, Oxford 1997, S. 360–379. Siehe ausführlicher ders., On the Move. Mobility in the Western World, New York 2006.

8 Steve Hochstadt, Mobility and Modernity. Migration in Germany 1820–1989, Ann Arbor 1999, S. 280–281.

9 Vgl. Jürgen Osterhammel, Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, München 2009, S. 183–252 („Sesshafte und Mobile"), bes. S. 183: „Die ältere

Diesen Warnungen zum Trotz handelt der folgende Aufsatz erneut von Mobilität. Er wendet sich dabei allerdings gegen eine kritiklose Verwendung des Begriffs und plädiert dafür, Mobilitäten im Plural zu verstehen. Dadurch wird einerseits einem undifferenzierten Gebrauch von Mobilitätsmetaphern entgegengewirkt, andererseits der immer stärkeren Aufsplitterung in spezialisierte Mobilitätsstudien ein neuer Ansatz gegenübergestellt, der zeigt, dass unterschiedliche Formen von Mobilität in einem engen Zusammenhang oder sogar als Teil eines gemeinsamen Systems zu sehen sind. Im Zentrum soll die Überlegung stehen, dass Mobilität im Kontext technischer Innovationen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einerseits zu einem Kennzeichen der westlichen Moderne avancierte, andererseits aber bestimmte Formen von Mobilität als gefährlich wahrgenommen und unterschiedlichsten Kontrollexperimenten unterworfen wurden. Nach einer allgemeinen Darstellung von Mobilität und Beschleunigung um 1900 und ihrer Diversifizierung wird gezeigt, in welchen Kontexten eine solche weiterführende Verwendung des Begriffs im Plural bereits vorgenommen wurde. Wie im Folgenden deutlich wird, gehen diese Ansätze allerdings häufig nicht weit genug. Daher wird hier das politische Projekt der Unterscheidung zwischen verschiedenen Mobilitätsformen am Beispiel der Kolonialgeschichte des späten 19. Jahrhunderts in den Mittelpunkt gerückt. In einem weiteren Schritt wird gezeigt, dass dieses politische Projekt an bestimmten Kristallisationspunkten, an denen sich verschiedene Formen von Mobilität überschnitten und überlagerten, besonders klar ersichtlich wird.

I. Mobilität und Beschleunigung

Die infrastrukturellen Grundlagen der „Mobilisierung", die die Globalisierungswelle um 1900 kennzeichnete, konvergierten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in einigen zentralen Ereignissen. So gelang im Jahr 1866 die Verlegung des ersten transatlantischen Telegraphenkabels; 1869 wurde der Suezkanal eröffnet, der die Strecke zwischen Großbritannien und Indien um bis zu 40 Prozent verkürzte und im gleichen Jahr wurden die letzten Lücken in der transkontinentalen Eisenbahnverbindung quer durch die USA geschlossen.[10] Als Phileas Fogg seine Wette annahm, war die Möglichkeit, in 80 Tagen

Nationalgeschichte hatte wenig Sinn für grenzüberschreitende Mobilität; Globalhistoriker hingegen sehen manchmal *nur* noch Mobilität, Vernetzung, Kosmopolitismus. *Beide* Gruppen sollten uns aber interessieren: die Minderheiten der Migranten und die Mehrheiten der Sesshaften in allen Gesellschaften des 19. Jahrhunderts."

10 Vgl. John Steel Gordon, A Thread across the Ocean. The Heroic Story of the Transatlantic Cable, New York 2002; Richard J. Orsi, Sunset Limited. The Southern Pacific Railraod and the Development of the American West 1850–1930, Berkeley 2005; Douglas A. Farnie, East and West of Suez. The Suez Canal in History 1854–1956, Oxford 1969;

um die Welt zu reisen, seit gerade einmal drei Jahren zu einer vorstellbaren, wenn auch vielleicht nicht besonders nachahmenswerten Möglichkeit geworden. Eisenbahnen und Schiffe, die das Rückgrat der neuen Infrastrukturen bildeten, veränderten durch ihre schiere Geschwindigkeit, aber auch durch die Regelmäßigkeit und Planbarkeit ihres Verkehrs die Raumwahrnehmung und Raumnutzung. Sie transformierten zudem die Raumerschließung. In Großbritannien lässt sich dieser Wandel besonders eindrücklich dokumentieren: Hier gab es um 1830 weniger als 100 Meilen Schienenstrecken, im Jahr 1892 waren es bereits mehr als 6.600.[11] Die neuen Infrastrukturen und ihre Vehikel waren für die Integration nationaler Territorien wie auch für die Akquirierung und Kontrolle kolonialer Besitzungen von zentraler Bedeutung.[12]
Die Folgen der neuen Fortbewegungsmittel machten nicht an Bahnhöfen oder Häfen halt, sondern tangierten auch diejenigen, die zu Hause blieben: Nachrichten und Reiseberichte (die zum Teil Bestseller-Status erlangten), Landkarten, Briefe, Postkarten und Photographien brachten Mobilität ins Wohnzimmer. Auch Personen, die nicht selbst unterwegs waren, wurden also auf vielfältige Weise in die neuen Mobilitätsmöglichkeiten eingebunden. Visionen von schnellerem Reisen in Automobilen und Luftschiffen unterschiedlicher Art wurden zum Beispiel bei Weltausstellungen populär gemacht und der Traum vom Fliegen fand in verschiedenen abenteuerlichen Versuchen breite Medienwirksamkeit, ohne dass die Luftfahrt bereits als Massenverkehrsmittel in Betracht gezogen wurde.[13]
Gleichzeitig wuchs die Anzahl der Nutzer von existierenden Infrastrukturen, allen voran Dampfschiffen und Eisenbahnen; parallel dazu änderten sich die mobilen Praktiken selbst. Massenphänomen *par excellence* war dabei die Auswanderung nach Nord- und Südamerika und nach Australien.[14] Diese

allgemeiner: Stephen Kern, The Culture of Time and Space 1880 – 1918, Cambridge, MA 1983; Wolfgang Kaschuba, Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne, Frankfurt 2004.

11 Michael Freeman, Railways and the Victorian Imagination, New Haven 1999, S. 1.

12 Vgl. z. B. Ian J. Kerr, Building the Railways of the Raj 1850 – 1900, Delhi 1995; Dirk van Laak, Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn 2004.

13 Vgl. Robert Wohl, A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination 1908 – 1918, New Haven 1994; David T. Courtwright, Sky as Frontier. Adventure, Aviation and Empire, College Station, TX 2006; Tom McCarthy, Auto Mania. Cars, Consumers, and the Environment, New Haven 2007.

14 Geschätzte 52 Millionen Europäer verließen zwischen 1860 und 1914 ihren Kontinent mit dem Ziel Nord- oder Südamerika. Vgl. Leslie Page Moch, Dividing Time. An Analytical Framework for Migration History Periodization, in: Jan Lucassen u. Leo Lucassen (Hg.), Migration, Migration History, History. Old Paradigms and New Perspectives, Bern 2002, S. 41 – 56, hier S. 51 f.; Adam McKeown, Global Migration 1846 – 1940, in: Journal of World History 15. 2004, S. 155 – 189, hier S. 164; ders., Melancholy Order. Asian Migration and the Globalization of Borders, New York 2008.

freiwilligen Wanderungsbewegungen wurden durch eine Vielzahl anderer Formen von Mobilität ergänzt – neben Zwangsmigrationen, zum Beispiel von asiatischen *indentured labourers*, die in Afrika oder der Karibik eingesetzt wurden,[15] auch zeitlich begrenzte Mobilität, so im Rahmen des sich entwickelnden organisierten Tourismus, durch den Länder wie Ägypten auf neue Weise in das Blickfeld der oberen Mittelschichten Europas rückten.[16]
Viele Projekte, die mit der Beschleunigung und Mobilisierung, die hier in ihrer Vielfalt nur angedeutet wurden, in Verbindung standen, waren mit der imperialen Durchdringung immer größerer Teile des Globus auf zentrale Weise verknüpft. Die neuen Transport- und Informationsinfrastrukturen wurden zwar häufig durch private Gesellschaften und nicht direkt vom kolonialen Staatsapparat finanziert, darüber hinaus jedoch durch Subventionen, Regierungsverträge, Aktienerwerb und andere Finanzspritzen unterstützt.[17] Nicht nur die Infrastrukturen, sondern auch viele der mobilen Praktiken, die durch sie möglich wurden (so zum Beispiel die Entdeckungsreisen unter Ägide der Royal Geographical Society), waren mit unterschiedlichen Empires verbunden. Mobilität wurde also nicht nur durch den Einsatz imperialer Ressourcen ermöglicht, sie war daneben auch zentral für die Funktionsfähigkeit von Kolonialreichen. Der zeitgerechte Umschlag von Waren und der zuverlässige Transfer von Informationen waren ebenso von essentieller Bedeutung wie die zügige und reibungslose Mobilität der Kolonisatoren selbst. Familien zirkulierten immer regelmäßiger zwischen Großbritannien und kolonialen Territorien in Indien oder anderen Teilen des Empire. Sie schickten ihre Kinder auf Schulen in England, verheirateten ihre Töchter mit Kolonialbeamten und kehrten schließlich nach dem Ende ihrer Dienstzeit in den Kolonien nach

15 Vgl. Dirk Hoerder, Cultures in Contact, Durham 2002, Kapitel 13 u. 15; Robin Cohen (Hg.), The Cambridge Survey of World Migration, Cambridge 1995, S. 45–76.

16 Pauschalurlaube mit minimalem Organisationsaufwand reduzierten das Risiko von Fernreisen und brachten das „Exotische" in Reichweite. Vgl. Programmes and Itineraries of Cook's Palestine Tours, with extensions to Egypt and the Nile, Sinai, Petra, Moab, the Hauran, Turkey, Greece, and Italy fort he Season of 1877–78, London 1877, S. 60–61; Lynne Withey, Grand Tours and Cook's Tours. A History of Leisure Travel 1750–1915, London 1997; Piers Brendon, Thomas Cook. 150 Years of Popular Tourism, London 1991; F. Robert Hunter, Tourism and Empire. The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868–1914, in: Middle Eastern Studies 40. 2004, S. 28–64.

17 Vgl. Ben Marsden u. Crosbie Smith, Engineering Empires. A Cultural History of Technology in Nineteenth-Century Britain, Houndmills 2005; Robert Kubicek, British Expansion, Empire and Technological Change, in: Andrew Porter (Hg.), The Oxford History of the British Empire, Bd. 3: The Nineteenth Century, Oxford 1999, S. 247–269; Daniel R. Headrick, The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century, New York 1981; ders., The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940, Oxford 1988.

Großbritannien zurück.[18] Empires waren also an die Mobilität ihrer europäischen Beamten und Soldaten gebunden, aber auch an die Wanderungsbereitschaft der asiatischen und arabischen Seeleute oder der oben erwähnten *indentured labourers*, die die Kolonialreiche an ihren verschiedenen Schauplätzen mit Arbeitskraft versorgten.
Die zunehmende Bedeutung globaler Transportnetzwerke, die die termingerechte Entsendung dieser unterschiedlichen Personengruppen garantieren sollten, lässt sich dann besonders gut aufzeigen, wenn die Netzwerke nicht reibungslos funktionierten. So zogen mobilitätsbezogene Streikbewegungen weite Kreise. Der Arbeitskampf der Kohlelader in der Hafenstadt Port Said am Mittelmeereingang des Suezkanals, der nach seiner Eröffnung schnell zu einer Hauptverkehrsader zwischen Europa und Asien geworden war, kann hier als Beispiel fungieren. Er gab Schifffahrtsunternehmen von Liverpool bis Hongkong Anlass zur Besorgnis, was dazu führte, dass den Forderungen der Kohlelader zumindest bis zu einem bestimmten Punkt entgegengekommen wurde.[19] Auch die Kanalarbeiter der Suezkanalgesellschaft streikten für bessere Arbeitsbedingungen. Mit ihrer Drohung, die Bagger, die den Kanal vom eindringenden Wüstensand freihielten, in den Kanal zu stürzen und diesen so zu blockieren, konnten sie ihrer Stimme ebenfalls ein recht weitreichendes Echo verleihen.[20] Die Streiks illustrieren einerseits die zentrale Rolle, die Zeitgenossen reibungsloser Mobilität zusprachen, andererseits aber auch die Komplexität und Polyzentrik des Mobilitätssystems, das um 1900 den Globus umspannte.

II. *Mobilities, Mobilités,* Mobilitäten

Trotz der Vielfalt der Personen und Orte, die mit der beschleunigten Mobilität in Kontakt kamen oder sie überhaupt erst ermöglichten, herrscht in der wissenschaftlichen Literatur eine homogenisierende Betrachtung der Beschleunigungsschübe, die für die Gegenwart, aber auch für die Zeit um 1900 konstatiert werden, vor. Um dieser entgegenzuwirken, haben Historiker und So-

18 Vgl. Elizabeth Buettner, Empire Families. Britons and Late Imperial India, Oxford 2004. Siehe auch David Gilmour, The Ruling Caste. Imperial Lives in the Victorian Raj, London 2005; David Lambert u. Laurence Brown (Hg.), Colonial Lives across the British Empire. Imperial Careering in the Long Nineteenth Century, Cambridge 2006.

19 Vgl. John Chalcraft, The Coal Heavers of Port Sa'id. State Making and Worker Protest 1869–1914, in: International Labour and Working-Class History 60. 2001, S. 110–124; Joel Beinin u. Zachary Lockman, Workers on the Nile. Nationalism, Communism, Islam, and the Egyptian Working Class 1882–1954, Princeton 1987, S. 23 u. S. 27–31.

20 Vgl. z. B. Quai d'Orsay, Affaires diverses politiques 1815–1896, Bd. IV, Egypte 20: Canal de Suez 1893: Ministère des Affaires étrangères, Paris, le 7 octobre 1893 à Monsieur Guichard, Sénateur, Président du conseil d'Administration de la compagnie de Suez.

ziologen das Phänomen der Mobilität in den letzten Jahren problematisiert und sich für seine differenziertere Untersuchung eingesetzt. In die deutschen Debatten haben diese Diskussionen über verschiedene Mobilitätsformen allerdings erst ansatzweise Einzug gehalten.[21] Auch im Englischen und im Französischen klingt der Neologismus *mobilities* oder *mobilités* zunächst gewöhnungsbedürftig – Grund genug, seine Verwendungsweise hier exemplarisch zu beschreiben.

Seit einigen Jahren tauchen *mobilities* als Terminus der Gegenwartsanalyse im Vokabular der Soziologie auf. Ohne den Begriff explizit zu machen, hat Zygmunt Bauman in Abkehr von einer pauschalen „nomadology" schon 1998 auf die modernen Figuren des Touristen und des Vagabunden hingewiesen. Auch er beginnt mit der Litanei „Nowadays we are all on the move" – sei es durch physische Fortbewegung oder durch Internet und Fernsehen, die uns ständig in ferne Welten katapultieren.[22] Doch beschreibt Bauman die Trennung zwischen verschiedenen Formen von Mobilität recht scharf und entwickelt dabei die metaphorische Figur des Vagabunden als alter ego des Touristen: Unter dem Motto „divided we move" kontrastiert er diejenigen, die freiwillig unterwegs sind, mit denjenigen, die zur Mobilität verdammt sind und niemals an- beziehungsweise zurückkommen.[23]

Dieser immer noch recht statischen Aufteilung setzt der Soziologe John Urry seinen Begriff der *mobilities* gegenüber. Er geht dabei nicht typisierend vor wie Bauman; sein Ziel ist vielmehr die weitergehende Differenzierung des Mobilitätsbegriffs. Auf sein „Sociology beyond Societies: Mobilities for the 21st Century" betiteltes Plädoyer des Jahres 2000 folgte 2006 die Gründung der Zeitschrift *Mobilities.*[24] Im darauffolgenden Jahr legte Urry eine Monographie unter demselben Titel vor, in welcher er das Konzept ausführlicher entwickelt.[25] Schon in seinem Jahrtausendwende-Pamphlet, in dem er Mobilität als Schlüsselbegriff der soziologischen Analyse dem in seiner Sicht veralteten Gesellschaftsbegriff gegenüberstellt, hat Urry auf den inflationären und undifferenzierten Gebrauch von Reise- und Mobilitätsmetaphern verwiesen – eine Kritik, in die Baumans binäre Ausführungen durchaus mit eingeschlossen sind.[26] Für eine zeitgemäße Soziologie sei es nötig, den Schwerpunkt akademischer Untersuchungen von sozialer Mobilität innerhalb von Gesellschaften

21 So betitelt die Gesellschaft für Volkskunde ihre Jahreskonferenz 2009 zwar mit „Mobilitäten. Kulturanalytische Perspektiven auf Europa in Bewegung"; neben dieser Erwähnung ist die Pluralisierung des Begriffs allerdings erst selten aufgetaucht.

22 Zygmunt Bauman, Tourists and Vagabonds, in: ders., Globalization. The Human Consequences, New York 1998, S. 77 – 102, hier S. 77.

23 Ebd., S. 85.

24 John Urry, Sociology Beyond Societies. Mobilities for the 21st Century, London 2000.

25 John Urry, Mobilities, Cambridge 2007.

26 Vgl. Urry, Sociology Beyond Societies, S. 27; vgl. auch Cresswell, Imagining the Nomad; siehe auch ders., On the Move.

auf territoriale Mobilität, genauer gesagt, auf die Unterscheidung und Analyse verschiedener Formen von Mobilität, zu verschieben. In der Ausarbeitung des neuen „Mobilitätsparadigmas", das er selbstbewusst postuliert, setzt sich Urry nicht nur dafür ein, alle sozialen Beziehungen als „Verbindungen" zu interpretieren, bei denen es um Distanz und ihre Überwindung geht, sondern plädiert dafür, verschiedene Mobilitäten vergleichend zu untersuchen und in ihren Zusammenhängen zu verstehen.

Auch Historiker haben in den letzten Jahren zu dieser Debatte um verschiedene Formen von Mobilität beigetragen. Neben der Mobilität von Personen sind *commodities* und ihre Routen verstärkt ins Zentrum des Interesses gerückt. Ferner wurden auch in dieser Disziplin Beiträge zur Diversifizierung des Mobilitätsbegriffs durch die Beschreibung und Analyse unterschiedlicher mobiler Personen und Gruppen geliefert. So hat Daniel Roche darauf hingewiesen, dass das frühneuzeitliche Europa keinesfalls statisch, sondern von einer Vielzahl mobiler Praktiken – von kolonialen Unternehmungen über die Reisen der Lumières bis zu den vielfältigen Bewegungen von Truppen, Missionaren, Pilgern, Arbeitern, Wandergesellen oder religiösen Flüchtlingen – geprägt war.[27] Claude Markovits, Jacques Pouchepadass und Sanjay Subrahmanyam dekonstruieren in einem Sammelband den Mythos eines „eternal and unchanging India" und erinnern uns daran, dass die „culture de mobilité", wie Roche sie nennt, auch für andere Weltregionen gilt. Dabei verwenden die Autoren nicht den Begriff der Mobilitäten, sondern jenen der „circulations" – in Abgrenzung zu permanenteren „migrations" – und zeigen, dass zahlreiche mobile Praktiken den Subkontinent bereits vor der britischen Herrschaft charakterisierten.[28]

Alle genannten Versuche, Mobilitäten im Plural zu konzeptualisieren, von Baumans Typisierung über Urrys *mobilities* zu Roches *mobilités* und den *circulations* von Markovits und anderen, zeigen allerdings zwei zentrale Defizite: Zum einen nehmen sie die Unterschiede und Grenzen zwischen verschiedenen Formen von Mobilität häufig als gegeben an, statt zu analysieren, wie sie konstruiert werden. Zum zweiten setzen sie die verschiedenen Formen

27 Roche, Humeurs Vagabondes; vgl. auch Jan Lucassen u. Leo Lucassen, The Mobility Transition Revisited 1500–1900. What the Case of Europe Can Offer to Global History, in: Journal of Global History 4. 2009, S. 347–377.

28 Claude Markovits u. a. (Hg.), Society and Circulation. Mobile People and Itinerant Cultures in South Asia, Delhi 2003. Für präkoloniale Infrastrukturen in Indien vgl. Ravi Ahuja, Opening up the Country. Patterns of Circulation and Politics of Communication in Early Colonial Orissa, in: Studies in History 20. 2004, S. 73–130. Andere Beiträge heben die verschiedenen Mobilitäten in bestimmten Meeresräumen hervor, so z. B. Claudia Moatti u. a. (Hg.), Le Monde de l'Itinérance en Méditerranée de l'Antiquité à l'Epoque Moderne. Procédures de Contrôle et d'Identification, Paris 2009 oder Sugata Bose, A Hundred Horizons. The Indian Ocean in the Age of Global Empire, Cambridge, MA 2006.

von Mobilität meist nicht explizit miteinander in Verbindung. So erscheinen auch viele Beiträge in der Zeitschrift *Mobilities* als Reihung von Untersuchungen unterschiedlicher Formen von Mobilität, die manchmal über die Aussage, dass wir in einer Welt leben, die fortwährend im Fluss ist, nicht hinausgehen.[29] Dabei genügt es nicht, das Evidente festzustellen: Dass es zu unterschiedlichen Zeiten unzählige mobile Praktiken gibt, scheint offensichtlich. Es ist also von zentraler Bedeutung, das Augenmerk darauf zu richten, wie die Unterschiede zwischen den Mobilitäten gemacht, wie Durchlässigkeiten geregelt und wie Mobilitäten mit verschiedenen Bedeutungen belegt wurden. Für eine differenzierte historische Analyse ist es daher unabdinglich, das Argument über die reine Beschreibung vielfältiger Mobilitätsformen hinaus weiterzuentwickeln. Im Folgenden soll anhand des politischen Umgangs mit Mobilität in kolonialen Kontexten einerseits und der Kristallisation von verschiedenen Mobilitäten an lokalen Schnittstellen des Kolonialverkehrs andererseits gezeigt werden, wie man die Vielfalt von Mobilitätsformen miteinander in Beziehung setzen kann.

III. Unterscheidungen: Mobilitäten und ihre Abgrenzung

Der Versuch der Differenzierung von *multiple mobilities* hat mehr als die prinzipielle Unterscheidung zwischen einer Vielzahl von Bewegungsformen zum Inhalt.[30] In einer oft als Phase der allgemeinen Beschleunigung beschriebenen Zeit rückte Mobilität ins Zentrum des politischen Denkens westlicher Kolonialmächte, allerdings im Sinne der Differenzierung zwischen positiv konnotierten und zu fördernden Mobilitätsformen einerseits und unkontrollierbaren, potentiell gefährlichen andererseits. Zudem wurden Zwangsmobilitäten wie Abschiebung, Deportation und Repatriierung zu einem wichtigen Druckmittel beim Umgang mit bestimmten Vergehen und Konflikten.

Die immer schnelleren und immer effizienteren Verbindungen zwischen Kolonien und dem jeweiligen „Mutterland", die sich vor allem im Warenaustausch, aber auch in der Personalpolitik des Empire manifestierten, fanden ihren Widerhall in politischen Reflektionen und Zeitanalysen. Viele Autoren verfochten eine organische Vorstellung des British Empire, nach der Großbritannien nun viel enger mit seinen peripheren Teilen verbunden war, eine

29 Natürlich kritisieren manche Beiträge auch ebendies: vgl. Peter Adey, If Mobility is Everything, Then It Is Nothing. Towards a Relational Politics of (Im)mobilities, in: Mobilities 1. 2006, S. 75–94.

30 Der Ausdruck *multiple mobilities* rekurriert auf Shmuel Eisenstadts vieldiskutiertes Konzept der *multiple modernities*, vgl. ders., Comparative Civilizations and Multiple Modernities, Leiden 2003.

Idee, die im Konzept eines „Greater Britain" kulminierte.[31] John Robert Seeley, Regius Professor für Geschichte an der Universität Cambridge, beschrieb diesen Wandel seit dem 18. Jahrhundert folgendermaßen:

> In the last century there could be no Greater Britain in the true sense of the word, because of the distance between the mother-country and its colonies and between the colonies themselves. This impediment exists no longer. Science has given to the political organism a new circulation, which is steam, and a new nervous system, which is electricity. These new conditions make it necessary to reconsider the whole colonial problem. They make it in the first place possible to realise the old utopia of a Greater Britain, and at the same time they make it almost necessary to do so.[32]

Seeley verband die neuen Infrastrukturen also mit den Möglichkeiten europäischer Staaten, engmaschigere Kontrolle über weite Distanzen auszuüben und das Herrschaftsgebiet des Empires stärker zu integrieren. Gleichzeitig betonte er, dass die europäischen Staaten in einer Zeit, in der der wissenschaftliche Fortschritt Entfernungen abgeschafft habe (ganz im Sinne von David Harveys „time-space compression"), keine andere Wahl hätten als zu expandieren.[33]
Die Mobilisierung der kolonialen Territorien war natürlich für die schnelle Bereitstellung von Personal und für die Extraktion von Rohstoffen und Steuern unabdinglich, doch wurde sie zudem ideologisch aufgeladen. Mit der Verbindung von Mobilität und politischem Handeln und der Entstehung politischer Einheiten, die durch die neuen Transportarterien zusammengehalten wurden, ging die Vorstellung einher, dass ein zentraler Aspekt der kolonialen Aufgabe sei, „rückständigen" und „immobilen" Ländern Mobilität zu bringen. Mobilität war also Teil des Nexus von Zivilisation und Fortschritt und damit Teil der Zivilisierungsmission westlicher Akteure.[34] In Kontrast zu den angeblich statischen Qualitäten traditioneller Gesellschaften wurden Mobilität und Modernität in direkten Zusammenhang gebracht.[35] Manchmal wurde die

31 Vgl. Duncan Bell, Dissolving Distance. Technology, Space, and Empire in British Political Thought 1770–1900, in: Journal of Modern History 77. 2005, S. 523–263; ders., The Idea of Greater Britain. Empire and the Future of World Order 1860–1900, Princeton 2007.

32 John Robert Seeley, The Expansion of England. Two Courses of Lectures [1883], London 1895, S. 86–87.

33 Vgl. David Harvey, The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change, Cambridge, MA 1990, S. 260 ff.

34 Vgl. Boris Barth u. Jürgen Osterhammel (Hg.), Zivilisierungsmissionen. Imperiale Weltverbesserung seit dem 18. Jahrhundert, Konstanz 2005.

35 Diese Verbindung zwischen Modernität und Mobilität lässt sich bis weit ins 20. Jahrhundert nachzeichnen. So haben Daniel Lerner und andere Vertreter von Modernisierungstheorien einen starken Akzent auf diesen Konnex in modernen Gesellschaften gelegt, die laut Lerner in Kontrast zu den angeblich statischen traditionellen Gesell-

Verbindung von Zivilisation und Mobilität so direkt formuliert, dass der „Mobilisierungsgrad" einer Kultur zur Messlatte ihres Zivilisationsgrades wurde. So betonte der Direktor der Kairener Zeitung *Arafate* in Bezug auf die Tradition muslimischer Reisender und ihrer Berichte:

> On doit s'étonner en nous entendant parler de *voyageurs musulmans.* Les Musulmans, aussi, ont eu des *voyageurs?* a-t-on se dire. En effet, notre état est si délabré! Nous n'avons ni routes, ni moyens de communications, ni postes, ni sécurité. Le désordre est partout, même au Hedjaz [...] Eh bien, dans les anciens temps, quand les Musulmans suivaient le Coran, ils avaient partout l'ordre et la sécurité. Ils avaient d'excellentes routes, des moyens de communication rapides, une poste admirable.[36]

Dieses Beispiel illustriert, dass im kolonialen Kontext die mit Straßen, Postwesen und effizienten Verkehrsmitteln verbundene Mobilität im Diskurs um Fortschritt und Verfall einer Gesellschaft als Gradmesser für Entwicklung und Rückständigkeit eingesetzt werden konnte.
Gleichzeitig war jedoch eine immer stärker werdende Tendenz zu vermerken, zwischen verschiedenen Formen von Mobilität zu unterscheiden, und zwar solchen mit einer positiven Konnotation und solchen, die ganz andere Implikationen mit sich brachten. Einfach gesagt: Mobilität konnte eine Person modern oder „zivilisiert" machen, sie konnte aber auch das Gegenteil bewirken. So war die Stigmatisierung bestimmter nichtsesshafter Gruppen sowohl innerhalb als auch außerhalb Europas zu verzeichnen. Die Diskriminierung von Sinti und Roma zum Beispiel hatte eine lange Tradition seit dem 15. Jahrhundert und ging mit einer immer stärkeren Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit einher.[37] Die Distinktion zwischen positiv und negativ konnotierter Mobilität wurde also schon früh gezogen. Doch vom ausgehenden 18. Jahrhundert an intensivierten sich diese Zuschreibungen: „Die letzten Jahrzehnte des 18. und die ersten des 19. Jahrhunderts sahen weltweit eine beispiellose Offensive der sesshaften ‚Zivilisierten' gegen die mobilen ‚Wilden' oder ‚Barbaren'."[38]

schaften von einer „mobile personality" gekennzeichnet waren. Vgl. Daniel Lerner, The Passing of Traditional Society. Modernizing the Middle East, New York 1958.

36 Mahmoud Salem Bey, Les voyageurs musulmans, in: Bulletin de la société khédiviale de géographie, Kairo 1905, 5/8, S. 417–434, hier S. 419–420. Zu muslimischen Reisenden allgemeiner vgl. z. B. Dale F. Eickelmann u. James Piscatori, Muslim Travellers. Pilgrimage, Migration, and the Religious Imagination, London 1990; vgl. auch Roxanne L. Euben, Journeys to the Other Shore. Muslim and Western Travelers in Search of Knowledge, Princeton 2006.

37 Vgl. z. B. Leo Lucassen, Eternal Vagrants? State Formation, Migration and Travelling Groups in Western Europe 1350–1914, in: ders. u. Jan Lucassen (Hg.), Migration, Migration History, History, S. 225–251.

38 Jürgen Osterhammel, Die Entzauberung Asiens. Europa und die asiatischen Reiche im 18. Jahrhundert, München 1998, S. 267.

In Europa war diese Bewegung in den großen Städten besonders deutlich, die mit der Einwanderung ländlicher, häufig armer Migranten konfrontiert waren. Einige Zeitgenossen beschrieben diese als pathologischen Nomaden. Der Autor der im Jahr 1851 erstveröffentlichten mehrbändigen Sozialreportage „London Labour and the London Poor", Henry Mayhew, teilte die gesamte Menschheit in zwei Gruppen auf, die Sesshaften (und Respektierlichen) und die Mobilen:

Of the thousands of millions of human beings that are said to constitute the population of the entire globe, there are – socially, morally and perhaps even physically considered – but two distinct and broadly marked races, viz., the wanderers and the settlers – the vagabond and the citizen – the nomadic and the civilized tribes.[39]

Auch in Britisch-Indien verstärkte sich die Stigmatisierung und Regulierung mobiler Gruppen während des 19. Jahrhunderts. Im Zuge der Konsolidierung der britischen Herrschaft wurde eine sesshafte Gesellschaft zum Ideal der Kolonisatoren.[40] Nomadische Gruppen wurden immer häufiger als per se kriminell und gefährlich wahrgenommen. Diese Bedenken bezüglich Bevölkerungsgruppen, die nicht kontrolliert, durch Volkszählungen identifiziert oder besteuert werden konnten, fanden ihren Ausdruck in einem wachsenden Staatsapparat und dessen Versuchen, die gesamte Gesellschaft administrativ zu erfassen und zu ordnen.[41] Einige mobile Gruppen, die als *criminal tribes* bezeichnet wurden, waren in besonderem Maß von solchen Zwangsmaßnahmen betroffen und standen im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses, das durch Pamphlete, Heldengeschichten und andere Publikationen genährt wurde.[42] Die Pindaris, die die Briten während ihrer Expansion im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert bekämpft hatten, wurden auseinandergetrieben, genau wie die Thagis, die sich durch Morde an Reisenden einen zweifelhaften Ruhm erworben hatten und nun verstärkt kontrolliert wurden.[43]

39 Henry Mayhew, London Labour and the London Poor. A Cyclopedia of the Condition and Earnings of Those that Will Work, Those That Can Not Work, and Those That Will Not Work, Bd. 1: The London Street-Folk, New York 1851, S. 1.

40 Vgl. David Ludden, Presidential Address. Maps in the Mind and the Mobility of Asia, in: Journal of Asian Studies 62. 2003, S. 1057 – 1107, hier S. 1063: „By 1900 sedentary territorialism was a pervasive cultural norm that prescribed spatial containment for the essential rootedness of social identity."

41 Vgl. Bernard Cohn, The Census, Social Structure and Objectification in South Asia, in: ders., An Anthropologist among Historians and Other Essays, Delhi 1987, S. 224 – 253.

42 Für die Kategorisierung bestimmter Gruppen als *criminal tribe*, siehe Radhika Singha, Settle, Mobilize, Verify. Identification practices in Colonial India, in: Studies in History 16. 2000, S. 151 – 198; Bhangya Bhukya, „Delinquent subjects". Dacoity and the Creation of a Surveillance Society in Hyderabad State, in: Indian Economic Social History Review 44. 2007, S. 179 – 212.

43 Vgl. Kim A. Wagner, Thuggee. Banditry and the British in Early Nineteenth-Century India, Houndmills 2007; Biswanath Ghosh, British Policy towards the Pathans and the

Die Praxis der Sedentarisierungsprogramme erhielt nach der Indian Mutiny von 1857/58 weiteren Aufschwung. Die Maßnahmen wurden nun „a matter of special urgency, as only a settled village society, wholly under the supervision of a conservative landed elite, could guarantee the British the security they required".[44] Ähnliche Entwicklungen können in anderen kolonialen Kontexten beobachtet werden, so in den französischen Gebieten Nordafrikas, wo Pilger und Beduinen immer engmaschiger kontrolliert wurden. Der sogenannte „scramble for Africa" resultierte in Grenzziehungen, die traditionelle Routen durchschnitten. Auch im Raum des Osmanischen Reichs spielte Siedlungspolitik und Sesshaftmachung eine wichtige Rolle.[45] Die Klassifizierung verschiedener Formen von Mobilität als „zivilisiert" oder „rückständig" lassen sich also in sehr unterschiedlichen Zusammenhängen nachzeichnen.
Dies trifft auch für die Mobilität der oben erwähnten „empire families" zu. Zwar bezeichnete Rudyard Kipling die mobile Kolonialelite in dem Gedicht „The Exiles' Line" von 1890, in dem er die Kolonialverbindung zwischen Großbritannien und Indien in der Figur der Reisen zwischen Kolonie und Metropole zum Thema machte, als „gypsies of east".[46] Neben dieser metaphorischen Homogenisierung, die die oben erwähnte weitgreifende Verwendung des Nomadenbildes in Gegenwartsanalysen des frühen 21. Jahrhunderts ins Gedächtnis ruft, stand, wie die gerade genannten Beispiele zeigen, die sehr unterschiedliche Behandlung und Wahrnehmung verschiedener Mobilitäten. Kiplings Selbstbeschreibung als „Zigeuner" verweist jedoch zusätzlich auf die

Pindaris in Central India, 1805–1818, Calcutta 1966. Für zeitgenössische Quellen vgl. Kim A. Wagner, Stranglers and Bandits. A Historical Anthology of Thuggee, Delhi 2009; Edward Thornton, Illustrations of the History and Practices of the Thugs, and Notices of some of the Proceedings of the Government of India, for the Suppression of the Crime of Thuggee, London 1837; Captain W. H. Sleeman, The Thuggs or Phansingars of India. Comprising a History of the Rise and Progress of that Extraordinary Fraternity of Assassins; and a Description of the System which it Pursues, and of the Measures which have been Adopted by the Supreme Government of India for its Suppression, Philadelphia 1839; James Hutton, A Popular Account of the Thugs and Dacoits, the Hereditary Garotters and Gang-Robbers of India, London 1857.

44 Thomas R. Metcalf, Ideologies of the Raj, Cambridge 1994, S. 123. Als Fallstudie siehe Laxman D. Satya, Colonial Sedentarisation and Subjugation. The Case of the Banjaras of Berar 1850–1900, in: Journal of Peasant Studies 24. 1997, S. 314–336. Politische Maßnahmen in Indien waren auch gegen weiße „Vagabunden" gerichtet, vgl. Harald Fischer-Tiné, Englands interne Zivilisierungsmission. Arbeitshäuser für Europäer im kolonialen Indien (ca. 1860–1914), in: Barth u. Osterhammel, Zivilisierungsmissionen, S. 169–199.

45 Vgl. Yonca Köksal, Coercion and Mediation. Centralization and Sedentarization of Tribes in the Ottoman Empire, in: Middle Eastern Studies 42. 2006, S. 469–491.

46 Rudyard Kipling, Rudyard Kipling's Verse. Inclusive Edition 1885–1926, London 1927, S. 163.

Ambivalenz der eigenen Mobilität, die nicht in jedem Fall als freiwillig und positiv beschrieben wurde.
Während neue Infrastrukturen die standardisierte Mobilität der „empire families" überhaupt erst ermöglichten, griffen sie gleichzeitig in „traditionelle" Mobilitätssysteme von Karawanen und Beduinen, Mekkapilgern und Dhauschiffern, um nur einige Beispiele zu nennen, ein. Diese Veränderungen beschränkten sich nicht nur auf verstärkte Kontrollen und den Entzug etablierter Lebensgrundlagen wie die Bewirtschaftung von Weideländern, deren Besitzverhältnisse sich nun änderten oder den Handel mit Wasser in Wüstenregionen; im kolonialen Kontext, der auf der Mobilität bestimmter Personen basierte, wurde zudem die Sesshaftmachung von nomadischem Leben forciert. In diesem Zusammenhang wird besonders deutlich, dass die Beschleunigung des ausgehenden 19. Jahrhunderts nicht für alle Reisenden galt, sondern dass im Gegenteil neben der Beschleunigung privilegierter Reisender auch die Verlangsamung anderer Bewegungen stand.
Die Unterscheidung zwischen positiv konnotierter und stigmatisierter Mobilität zielte jedoch nicht nur auf unsesshaftes Leben ab, auch bestimmte Formen von temporärer Mobilität wurden nun als illegal definiert. So wurden aus Kontakten, die bereits seit Jahrhunderten praktiziert worden waren, durch neue Grenzziehungen in kolonialen Kontexten zu ahndende Schmuggelverhältnisse. Im Mittelmeerraum operierten unterschiedliche Gruppen in der Grauzone zwischen legaler und illegaler Mobilität, wie Julia Clancy-Smith in verschiedenen Aufsätzen gezeigt hat. Der mediterrane Raum ist zudem deshalb besonders aufschlussreich, weil es sich hier, so im Fall von Bewohnern der britischen Insel Malta, die in Tunesien oder Algerien aufgegriffen wurden, häufig um inter-imperiale Konflikte handelte, die den unterschiedlichen Umgang des britischen und französischen Empire mit der Mobilitätsproblematik verdeutlichen.[47] Aber auch im Bereich des indischen Ozeans waren im 19. Jahrhundert ähnliche Umdeutungen von Mobilität zu beobachten, die auch in diesem Fall an der Grenze zwischen kolonialen Einflussbereichen, hier dem britischen und dem niederländischen, besonders virulent wurden.[48]
Zu Lande lassen sich vergleichbare Entwicklungen nachzeichnen. Während Karawanen im 18. Jahrhundert noch als höchst effektive Form der Wüstenmobilität galten, wurden sie im 19. Jahrhundert vermehrt als archaische Reiseform gedeutet, die neben den modernen Transportmitteln nicht bestehen

47 Vgl. Julia Clancy-Smith, The Maghrib and the Mediterranean World in the Nineteenth Century. Illicit Exchanges, Migrants and Social Marginals, in: Michel Le Gall u. Kenneth Perkins (Hg.), The Maghrib in Question. Essays in History and Historiography, Austin 1997, S. 222 – 239; dies., Women, Gender and Migration along a Mediterranean Frontier. Pre-Colonial Tunisia c. 1815 – 1870, in: Gender & History 17. 2005, S. 62 – 92.

48 Vgl. Eric Tagliacozzo, Secret Trades, Porous Borders. Smuggling and States along a Southeast Asian Frontier, 1865 – 1915, New Haven 2005.

konnte.[49] Selbst wenn es nach wie vor eine romantische Faszination für die Freiheit der Wüstenbewohner gab, wurde die Grenze zwischen dieser und „modernen" Mobilitätsformen sehr klar gezogen. Dies wird am Beispiel des Isthmus von Suez deutlich, auf das im nächsten Teil noch ausführlicher eingegangen werden soll: Während die Effizienz der Karawanen in der frühen Phase des Ausbaus westlicher Schifffahrt auf dem Roten Meer unabdingbar war, um Passagiere und – nach Einführung der Dampfschifffahrt – Kohlen vom Mittelmeer zum Roten Meer zu transportieren, wurde diese Form der Fortbewegung nach dem Bau der Eisenbahnstrecke immer geringer geachtet. Die amerikanische Entdeckungsreisende Mary French Sheldon verdeutlicht in einem Kommentar aus dem Jahr 1892 über ihre Durchfahrt durch den Suezkanal, dass zu diesem Zeitpunkt zumindest in ihrer Perspektive die Umdeutung vollzogen war:

> We pass an Arab camel caravan, and for the first time saw women unveiled. One woman, whom I was scanning through my field glasses, prior to taking a snap-shot, glared at me, and with precipitation jerked up from the banks in her arms a quaint-looking little dog, cast a defiant glance towards me, as she discovered that she was the object of my observation, and tossed the little pet upon a camel's back into a saddle made like a nest with rugs and blankets and covered it from my *evil eye*. This act accomplished, she rushed to the water's edge and followed the course of the slow-moving steamer, imprecated and railed at me in the most vehement manner – about what? – ah! ask the Arabs who heard. This caravan was bound for the Holy Land, and a set of more villainous-appearing land sharks I never beheld. Unclean, utterly miserable, degraded beings, knowing only a migratory life, in common with their camels and their vermin, devoid of principle, eking out a questionable existence by cunning, extortion, and mendicancy.[50]

Während sich die Augen der beiden Frauen für einen Moment treffen, sind sie in der Beschreibung Sheldons doch unendlich weit voneinander entfernt. Nicht zuletzt grenzt Sheldon ihre Mobilität, auf dem den Suezkanal passierenden Dampfer, mit Fernglas und Kamera in der Hand – also mit vier Insignien westlicher Technik verbunden – scharf vom „migratory life" der Karawanenmitglieder ab, die eher als mit der Reisenden Sheldon selbst mit ihren Kamelen und ihrem Ungeziefer in eine Kategorie fallen.
Mit der Karawanenmobilität wurde nun nicht mehr das Bezwingen der Wüste, sondern vor allem die Pilgerfahrt nach Mekka assoziiert. Diese wurde in immer stärkerem Maß mit der Verbreitung von Seuchen, aber auch von politisch problematischen, gegen die Kolonialmächte gerichteten Ideen (wie zum Beispiel dem Panislam) verbunden. Der Ansteckungs-Topos fand hier also doppelte Verwendung. Die Kontrolle der Mekka-Pilger macht die Spannung

49 Vgl. z. B. Suraiya Faroqhi, Red Sea Trade and Communications as observed by Evliya Çelebi (1671 – 72), in: New Perspectives on Turkey 5 – 6. 1991, S. 87 – 105.

50 Mary French Sheldon, Sultan to Sultan. Adventures among the Masai and other Tribes of East Africa, London 1892, S. 28 – 29.

zwischen Kontrollmaßnahmen und den Vorteilen freien Waren- und Personenverkehrs besonders deutlich: Während die Pilger mit schlechten hygienischen Bedingungen und der Gefahr ansteckender Krankheiten assoziiert wurden, boten sie gleichzeitig eine Profitmöglichkeit für westliche Schifffahrtsunternehmen, so dass sich sogar das Reiseunternehmen Thomas Cook (wenn auch wenig erfolgreich) in den 1880er Jahren an diesem Geschäft beteiligte.[51]

Während einige wenige Ausbrüche von Cholera und Pest wirklich bis nach Mekka zurückverfolgt werden konnten – so 1866, als die Cholera von Mekka aus bis nach Europa gelangte –, konnte der Weg, den die Krankheit genommen hatte, sehr viel häufiger gar nicht mit Sicherheit rekonstruiert werden. Die Pilger wurden dennoch als Krankheitsüberträger *par excellence* stigmatisiert, ein Konstrukt, das es ermöglichte, andere Formen von Mobilität wie zum Beispiel Truppentransporte frei jedes Verdachtsmoments passieren zu lassen. Gleichzeitig wurden politische Ängste, die die Stabilität des Kolonialstaats betrafen, häufig mit der Mobilität von Pilgern in Verbindung gebracht. Die Akten des Gouvernement Général d'Algérie zeigen deutlich, wie mit dem Nexus zwischen den beiden Themen Krankheit und politische Korruption experimentiert wurde: In manchen Jahren wurde die Pilgerfahrt für algerische Muslime wegen angeblich drohender panislamischer Verschwörungen verboten, in anderen waren es Sanitätsfragen, die den Ausschlag gaben.[52]

In den Diskussionen über die Verbreitung von Krankheiten, im ausgehenden 19. Jahrhundert vor allem der Cholera, wird die Doppeldeutigkeit von Mobilität noch einmal besonders deutlich. Auf der einen Seite wurde der „Orient" in einem Bericht über Quarantänemaßnahmen im Zuge der Sanitätskonferenz 1866 in Konstantinopel (nicht zuletzt mit dem Interesse, die handelsschädigenden Isolationsmaßnahmen nur in bestimmten Weltgegenden zuzulassen) folgendermaßen mit dem Westen kontrastiert:

> En Orient, par exemple, où les villages sont relativement rares, où les relations entre une ville et une autre ne sont pas aussi fréquentes que dans l'Europe centrale et où les populations ont des habitudes sédentaires, l'isolement est d'une application plus facile que dans les pays où la rapidité et la multiplicité des communications, l'activité commerciale et l'échange des intérêts tiennent en mouvement constant des flots de populations.[53]

51 Vgl. Michael B. Miller, Pilgrims' Progress. The Business of the Hajj, in: Past & Present 191. 2006, S. 189–228; Oriental and India Office Collection, India Office Records, MF 1/590–593: Papers relating to the Arrangements made with Messrs. Cook & Son for the Conduct of the Pilgrim Traffic to and from the Red Sea during the Years 1884–1895.

52 Vgl. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence, ALG GGA 16H/83–90.

53 Procès-verbaux de la Conférence sanitaire internationale ouverte à Constantinople le 13 février 1866, Konstantinopel 1866, Rapport sur les mesures quarantenaires applicables aux provenances cholériques, S. 18.

Während hier die Gegenden mit verstärktem Austausch und Kommunikation als „modern" dargestellt wurden, konnte Mobilität, wenn sie auf den „Orient" selbst bezogen wurde, bei derselben Konferenz auch umgekehrt konnotiert sein, wie eine Formulierung des persischen Delegierten deutlich macht:

des populations la plupart du temps flottantes et nomades franchissent incessamment et en grand nombre les frontières sur cent points differents. Ces populations ne se soumettent qu'à la force matérielle et n'ont pas le moindre respect pour les lois soit sanitaires soit civiles: au contraire, elles font tout leur possible pour les violer.[54]

Die koloniale Beschäftigung mit mobilen Bevölkerungsgruppen und die Bedenken, die zunehmend mit diesen Gruppen verbunden wurden, führten zu neuen administrativen Praktiken, um Informationen über sie zu erlangen. Die Etablierung von Volkszählungen und neuen Pass-Systemen war Teil dieser Bemühung.[55] Diese Maßnahmen wurden zunächst von traditionelleren Kontrollmechanismen wie *branding* oder Tätowierungen begleitet.[56] Gleichzeitig wurden die Identifikationstechniken im 19. Jahrhundert mit der Einführung von Schädelmessungen, Photographien und Fingerabdrücken immer stärker „modernisiert".[57] Im Zusammenhang mit diesen Praktiken fungierten die Kolonien häufig als „Laboratorien der Moderne".[58] In Europa wurden nach und nach ähnliche Vorgehensweisen eingeführt. Die Professionalisierung der Polizei, die Kodifizierung des Bürgerrechts und klarere Definitionen des Staatsterritoriums machten die Kontrolle mobiler Personen effizienter.[59] Die „Mobilisierung", die die europäische „Modernisierung" begleitete, ging also Hand in Hand mit dem Versuch verschiedener Staaten, ihre Populationen zu stabilisieren, das heißt bestimmte Gruppen zu immobilisieren.
Dieser kontrollierende Umgang mit „traditionellen" Mobilitäten zu See und zu Land war allerdings nur die eine Seite der Medaille: Neben der Immobilisierung bestimmter Gruppen wurde Mobilität anderweitig als Lösung sozialer,

54 Ebd., Protokoll Nr. 38, 17. 9. 1866, S. 10. Vgl. auch Valeska Huber, The Unification of the Globe by Disease, in: Historical Journal 49. 2006, S. 453–476.
55 Vgl. Bernard Cohn, The Census, Social Structure and Objectification in South Asia.
56 Vgl. Radhika Singha, Settle, Mobilize, Verify, hier v. a. S. 165.
57 Vgl. Chandak Sengoopta, Imprint of the Raj. How Fingerprinting was Born in Colonial India, London 2003.
58 Für Kolonien als „Laboratorien der Moderne", vgl. z. B. Sebastian Conrad, Regimes der Segregation. Kolonialismus, Recht und Globalisierung, in: Rechtsgeschichte 4. 2004, S. 187–204, hier S. 188.
59 Vgl. z. B. Lutz Raphael, Recht und Ordnung. Herrschaft durch Verwaltung im 19. Jahrhundert, Frankfurt 2000; Jane Caplan und John C. Torpey (Hg.), Documenting Individual Identity, Princeton 2001; John C. Torpey, The Invention of the Passport. Surveillance, Citizenship and the State, Cambridge 2000; Andreas Fahrmeir, Citizens and Aliens. Foreigners and the Law in Britain and the German States 1799–1870, New York 2000.

ökonomischer und politischer Konflikte propagiert und angewendet. So hatten verschiedene Formen von erzwungener Mobilität im 19. Jahrhundert Konjunktur. Bei den Praktiken der *indentured labour*, die oben bereits erwähnt wurden, handelte es sich eher um die Umverteilung von Arbeitskräften nach der Abschaffung der Sklaverei als um Konfliktlösungen vor Ort. Doch daneben standen eine Reihe von anderen unfreiwilligen Mobilitätsformen wie Ausweisungen, Rückführungen und Deportationen. Die wohl bekannteste Verbindung von Mobilität und Strafe waren die Deportationen von Großbritannien nach Australien. Zwischen 1788 und 1868 wurden mehr als 162.000 Personen auf den abgelegenen Kontinent transportiert, die meisten von ihnen Kleinkriminelle aus den schnell wachsenden Städten.[60] Zur etwa gleichen Zeit machte Frankreich Neu-Kaledonien und Französisch-Guyana zu Zielen staatlicher Sträflingsdeportation, so beispielsweise nach der Revolution von 1848. Im Zarenreich wurde Zwangsmobilität zur Lösung politischer Probleme ebenfalls zu einer Standardmethode mit Sibirien als Ziel massenhafter Deportationen.

Neben diesen Gefangenentransporten spielten in den globalen Transfers unfreiwillig Reisender auch Rückführungen und Ausweisungen eine Rolle. Es war also nicht nur die Zwangsmobilität von Bürgern des eigenen Landes in koloniale Territorien zu beobachten, sondern auch die Verschickung von Personen, die unter dem Schutz anderer Staaten standen, aber in den eigenen Kolonien strandeten. Im Mittelmeerraum galten die Malteser als Unruhestifter und wurden häufig aus den französischen Kolonialterritorien ausgewiesen. Doch auch algerische Pilger, die ohne Geld auf dem Weg nach Mekka auf der Strecke blieben, wurden aus Städten wie Port Said und Alexandria entfernt, wobei Dispute über die Rückerstattung der Kosten nicht selten die Folge dieser Maßnahmen waren. Ausweisung oder Repatriierung wurden auch im Umgang mit mittellosen Reisenden oder als Druckmittel bei Aufständen und Streiks in Erwägung gezogen.[61] Während der oben bereits erwähnten Streikbewegungen der Arbeiter der Suezkanalgesellschaft kamen sie zum Einsatz: Griechische Wanderarbeiter, die bei Arbeitsniederlegungen der Suezkanalgesellschaft die federführende Rolle zu spielen schienen, wurden kurzerhand nach Griechenland gebracht, um damit der Streikbewegung ihre Anführerschaft zu nehmen.[62] Die Identifizierung der Griechen als für den Streik Verantwortliche, aber auch der Malteser als mediterraner Unruhestifter, zeigen sehr deutlich, dass die Mobilitätsgeschichten des Mittelmeers häufig entlang stereotyper Linien erzählt oder interpretiert wurden.

60 Osterhammel, Verwandlung, S. 209.

61 Für den Umgang mit „distressed British Subjects", vgl. z. B. Desmond C. M. Platt, The Cinderella Service. British Consuls since 1825, London 1971.

62 Centre des Archives Diplomatiques de Nantes, Ambassade Le Caire 485, Sous-Dossier Grève de Port-Saïd – Canal de Suez – 1894: Déchiffrement, Port Said, 3. 10. 1894; Dipl. Paris, Cairo, 12. 10. 1894.

Im kolonialen Kontext des ausgehenden 19. Jahrhunderts kann also zwischen drei politischen Einordnungen von Mobilität unterschieden werden: positiv konnotierter Mobilität (zum Beispiel von „empire families" und Truppen), die gleichzeitig mit den Attributen „zivilisiert" oder „modern" verknüpft werden konnte; als traditionell („archaisch", „unzivilisiert") stigmatisierter Mobilität, die häufig mit Kontrollschwierigkeiten in Verbindung gebracht wurde, und schließlich Zwangsmobilitäten zur Lösung von Konflikten. Diese grundsätzlich verschiedenen Qualitäten von Mobilität zeigen die ambivalente Rolle, die ihr im kolonialen Zusammenhang zukam. Sie zeigen zudem, dass Mobilität oder ihre Stillstellung auf dreifache Weise zum Dreh- und Angelpunkt kolonialer Regierungsformen wurde. Zunächst war das Kolonialsystem auf den beschleunigten Transport der Kolonialeliten – neben Informationen und Waren – angewiesen. Zweitens ging es darum, andere, schwierig überwachbare Formen auszugrenzen oder, wenn nötig, zu unterbinden und die Kolonialgesellschaft so kontrollier- und besteuerbar zu machen; Beschleunigung wurde also zu einem Privileg, neben dem es auch Verlangsamung als politische Strategie gab. Drittens fand gezielte Mobilität zur Lösung sozialer und politischer Probleme punktuelle Anwendung. Um dieses System funktional zu gestalten, war die Unterscheidung zwischen verschiedenen Formen von Mobilität zentral, was nur durch die Einführung neuer Kontrollmechanismen vonstatten gehen konnte. Noch klarer werden diese Unterscheidungen, wenn man sich bestimmte Knotenpunkte, die als Grenze, Schleuse oder Übergang fungierten, genauer ansieht. Hier werden allerdings auch die Durchlässigkeiten zwischen den Zuschreibungen und Unterscheidungen besonders deutlich.

IV. Überschneidungen: Kristallisationspunkte unterschiedlicher Formen von Mobilität

Während die Frage nach der Einordnung und Aufteilung von Mobilität im vorangehenden Teil in allgemeiner Form beantwortet worden ist, sollen diese Beobachtungen durch die Analyse bestimmter Schnittstellen noch verdeutlicht werden.[63] Die Rekonzeptualisierung des globalen Raums durch technische Entwicklungen und die daraus resultierende Beschleunigung ist eingangs bereits angeklungen. Die neuen Infrastrukturen trugen aber auch zur Entstehung verdichteter Knotenpunkte bei, an denen sich verschiedene Formen von Mobilität besonders stark überschnitten. An solchen *hubs*, aber auch an Bord von Schiffen und Zügen, wurden Passagiere in verschiedene Klassen

63 Mobilität kann nicht diskutiert werden, ohne auf Debatten über Raumkonzepte hinzuweisen. Vgl. dazu z. B. Karl Schlögel, Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik, München 2003; Jörg Döring und Tristan Thielmann (Hg.), Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften, Bielefeld 2008; Stephan Güntzel (Hg.), Raumwissenschaften, Frankfurt 2009.

gegliedert und von mobilen Arbeitskräften, die den Passagiertransport überhaupt erst ermöglichten, getrennt; Reisende wurden zudem unterteilt in solche, die ungehindert passieren konnten und andere, die zum Beispiel mit der Verbreitung von Seuchen oder mit aufrührerischen politischen Ideen assoziiert wurden und deren Passage daher besonders kontrolliert verlaufen sollte. Neben politischen Gesten auf globaler oder imperialer Ebene fanden diese Kategorisierungen natürlich auch ganz konkreten Ausdruck vor Ort. Sich die Übergangsräume unterschiedlicher Mobilitätsformen genauer anzusehen, ist deshalb interessant, weil sich die Frage nach dem Umgang mit Mobilität hier sowohl im Hinblick auf die Kategorisierung von Reisenden als auch auf die Bewertung und Behandlung verschiedener Mobilitätsformen in besonders deutlicher Form stellte. Dies soll im Folgenden anhand von Bahnhöfen und Zügen sowie Häfen und Dampfschiffen gezeigt werden – mit besonderem Augenmerk auf den Durchgangshafen Port Said am Eingang des Suezkanals.

Wie anfangs erwähnt bildeten Eisenbahnen einen zentralen Baustein der Mobilitätsentwicklung des 19. Jahrhunderts. Bahnhofsbauten gaben dieser Entwicklung als Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte von Reisen eine symbolische Form. Der Schriftsteller Theophile Gautier bezeichnete sie als „cathedrals of the new humanity", ein Begriff, der in seinem Pathos in Bahnhöfen wie dem von Antwerpen sinnfällig wird.[64] Neben der metaphorischen Verwendung des Kathedralenbegriffs wurden beim Bau der neuen Bahnhöfe nämlich auch ganz konkrete Anleihen an die Kathedralenarchitektur gemacht. Im kolonialen Kontext nahmen die Bahnhöfe ebenfalls einen zentralen Ort in den neu errichteten oder umgestalteten Städten ein. Der 1888 fertiggestellte Victoria Terminus (seit 1996 Chhatrapati Shivaji Terminus) in Mumbai verdeutlicht sowohl die repräsentative Funktion dieser Bauten als auch die Synthese verschiedener Bedeutungen auf besonders eindrückliche Weise: Neben dem Stil des *Victorian Gothic* (der in der Londoner St. Pancras Station einen Höhepunkt fand) wurden in diesem Fall nicht primär Elemente der Kirchenarchitektur, sondern vielmehr regionaltypische Elemente der Mogularchitektur zitiert. Baustile aus Mutterland und Kolonie wurden also dort synthetisiert, wo sich ihre Bevölkerungen begegneten: am Bahnhof.[65]

Während die Bahnhöfe gleichermaßen die Raumerfassung und Beschleunigung durch technischen Fortschritt und die Synthese verschiedener Stile feierten, machten sie durch getrennte Warteräume, Eingänge und Aufenthaltsebenen die Segregation von Passagieren in unterschiedliche Mobilitätsklassen besonders deutlich. Die gleiche Aufteilung fand sich in den Zügen selbst

64 Zitiert in: Jean Dethier (Hg.), All Stations. Journey through 150 Years of Railway History, London 1981, S. 6.

65 Vgl. Thomas R. Metcalf, An Imperial Vision. Indian Architecture and Britain's Raj, Berkeley 1989, S. 92–94.

wieder. Auch hier wurde die Grenzziehung zwischen verschiedenen Klassen besonders rigide gezogen. Die großen Dampfschiffe, die in der zweiten Jahrhunderthälfte die Meere und Ozeane durchfurchten, verdeutlichten diese Trennungen in konzentrierter Form. Mit der Gliederung in verschiedene Passagierklassen und unterschiedliche Kategorien von Besatzungsmitgliedern repräsentierte das Schiff dabei eine noch komplexere und hierarchischere Ordnung als die Eisenbahn, und zudem eine Ordnung, die meist auch längeren Bestand hatte: Im Gegensatz zur vielleicht mehrtägigen Eisenbahnreise wurden Überfahrten von Großbritannien oder Hamburg nach New York oder Mumbai eher in Wochen als in Tagen gemessen. Dabei deuteten Zeitgenossen das Dampfschiff häufig als Repräsentation des Empire *en miniature*. So schrieb ein Reisender 1886 auf dem Weg nach Indien bewundernd über „that glorious British Empire of which we are here a small, moving, isolated fragment".[66] Besonders die Dampfer der Peninsular and Oriental Steam Company wurden zu „flagships of imperialism", wie die folgenden Beobachtungen amerikanischer Reisender verdeutlichen.[67] Der Begleiter des ehemaligen US-Präsidenten Ulysses S. Grant, der nach dem Ende seines *term* in den späten 1870er Jahren eine Reise um die Welt unternahm, wählte in seiner Beschreibung des Mikrokosmos Schiff eine Position bewusster Distanz zur herrschenden Hierarchie an Bord. Er notierte seine Beobachtungen eines Mannschaftsappells an Bord:

the ship's company fell into line, Hindoos, Mussulmans, Chinese, Egyptians, Nubians – it seemed as if all the nations of the Oriental world had been put under contribution in order that the good ship ‚Venetia' should make her way from Suez to Bombay. The ‚Venetia' is commanded by Englishmen and served by Orientals.[68]

Auch der berühmte Industrielle und Philanthrop Andrew Carnegie, der wie Grant 1878/79 auf Weltreise ging, fand die hierarchische Struktur an Bord des britischen Dampfschiffes „Pekin" der Peninsula and Oriental Steam Company, mit dem er von Bombay nach Europa reiste, besonders auffällig und geradezu irritierend:

This was our first experience of life upon a vessel crowded with various ranks of English people. On the Atlantic our steamer acquaintances are with few exceptions Americans. The contrast is great in one respect: the tendency of the English passengers to form themselves into a great number of small cliques. No doubt this tendency prevails to some extent upon the

66 Zitiert in: Janet J. Ewald, Crossers of the Sea. Slaves, Freedmen and Other Migrants in the Northwestern Indian Ocean, c. 1750–1914, in: American Historical Review 105. 2000, S. 69–91, hier S. 81.

67 Vgl. den Titel von Freda Harcourt, Flagships of Imperialism. The P&O Company and the Politics of Empire from its Origins to 1867, Manchester 2006.

68 John Russell Young, Around the World with General Grant. A Narrative of the Visit of General U. S. Grant, Ex-President of the United States, to Various Countries in Europe, Asia, and Africa, 1877, 1878, 1879, Bd. 1, New York 1879, S. 597.

Atlantic also, but then congenial taste and education form the divisions there and every one is in his proper sphere. Upon the Pekin we found that rank and position formed a strong element in the case – regardless of merit. Vandy and I being republicans, not caring a rap about either birth or position, and without social status in England seemed to be the only cosmopolitans on board.[69]

In Carnegies Sicht bildete das britische Schiff ein sehr rigides System, das sich zwar schneller als frühere Segelschiffe durch den Raum bewegte, dabei aber jegliche soziale Mobilität unterband. Für ihn war die Situation an Bord damit eine direkte Manifestation der Rückständigkeit des britischen politischen Systems, das er mit dem amerikanischen verglich, welches sich seiner Meinung nach durch soziale Aufstiegsmöglichkeiten auszeichnete.
Das Schiff wurde dabei nicht nur als Reflektion der sozialen Strukturen seines Heimathafens und seines kolonialen Zieles wahrgenommen, sondern auch als Spiegel der Meere, die es durchkreuzte. Reverend John Henry Barrows, Präsident des World's Parliament of Religions während der Chicagoer Weltausstellung 1893 und später Präsident des Oberlin College in Ohio, notierte im ausgehenden 19. Jahrhundert seine Erfahrungen auf einem französischen Dampfschiff und kontrastierte die „Welt" des typischen „orientalischen" Dampfers mit seinem atlantischen Gegenstück:

It has more color and more variety than the world with which one becomes familiar in Atlantic voyages. While the officers and sailors are French, quite a number of the servants are Chinese, Hindu and Malay. The stokers are black men from Aden. On the forward deck are gathered about sixty Mohammedans from Bombay and Singapore.[70]

Während im vorangegangenen Abschnitt von Tempodifferenzen die Rede war, zeigt das Beispiel des Schiffs doch, dass sehr unterschiedliche Gruppen mit der gleichen Geschwindigkeit reisten; ja, dass die in den Zitaten aufgezählten Seeleute und Diener die Geschwindigkeit der privilegierten Reisenden überhaupt erst ermöglichten.
Ob man das Schiff als globalen Ort, als Empire *en miniature* oder als Spiegel der durchfahrenen Meeresregionen sah, in allen Beschreibungen findet sich einerseits der Bezug auf die Vielfalt der reisenden Personen, andererseits aber auch auf die klare Ordnung dieser Vielfalt in Bewegung wieder. Die augenfällige Trennung zwischen verschiedenen Formen von Mobilität kann anhand vieler anderer Beispiele verdeutlicht werden. So entstanden in dieser Zeit bestimmte Räume, die nur für westliche Reisende reserviert waren und die sich überall auf der Welt finden ließen. In den Büros des expandierenden britischen Unternehmens Thomas Cook zum Beispiel konnten westliche Passagiere in der ganzen Welt Postsendungen abholen und Telegramme verschicken. In den Räumlichkeiten dieses „global player", die etwas überspitzt als Vorläufer heutiger VIP Lounges gesehen werden können, wurde einerseits

69 Andrew Carnegie, Round the World, Garden City 1933, S. 261.
70 John Henry Barrows, A World-Pilgrimage, Chicago 1897, S. 321.

die Verbindung zum weit entfernten Europa betont, gleichzeitig boten sie Schutz vor dem, was direkt vor einem lag – dem Hafen, durch den ein uniformierter Angestellter die ankommenden Europäer zügig geleitete.[71]
Wie das Beispiel der Thomas Cook-Büros bereits evoziert, waren Häfen wohl die zentralen Orte der Überschneidung verschiedener Mobilitäten. Der Ordnung des Schiffs wurde dabei häufig die Regel- und Zügellosigkeit des Hafens gegenübergestellt, die durch ordnende oder abgrenzende Institutionen überwunden werden musste. Während die Thomas-Cook-Niederlassungen vornehmlich privilegierten westlichen Passagieren einen sicheren Raum boten, sind hier auch andere Ordnungsräume wie Ellis Island zu nennen, die für die neuen Grenzregime, die in einer Zeit beschleunigter Mobilität entstanden, paradigmatisch sind.[72] Obgleich es sich hier nicht um einen kolonialen Raum handelt, ist Ellis Island, seit 1892 Sitz der Einreisebehörde vor New York, zu erwähnen, weil die Unterteilung, Klassifizierung und Erfassung von Reisenden hier besonders deutlich im Mittelpunkt stand.[73] Gleichzeitig führten Kontrollstationen wie Ellis Island natürlich auch zu Momenten der Verlangsamung und des Stillstands auf den beschleunigten Transportwegen und stellen damit das Konzept einer einfachen Beschleunigungswelle um 1900 in Frage.
Wenn es keinen vorgelagerten Kontrollraum wie Ellis Island gab (der ja zudem nur die Gruppe der Einwanderer erfasste), stellte der Übergang zwischen Schiff und Land häufig eine Schwachstelle in der Kontrollkette dar, an der es zu vielfältigen Problemen kommen konnte. Der Hafen am Mittelmeereingang des Suezkanals kann hier als Beispiel dienen. Port Said wurde bald nach der Eröffnung des Kanals 1869 als besonders zügellose Hafenstadt bekannt, als „the deadliest spot on earth", wie es Aktivistinnen gegen Prostitution und Frauenhandel überspitzt formulierten.[74] Die Rückkehr von an Land gegangenen Seeleuten in das hierarchische System des Dampfschiffs verlief daher häufig holprig – die Konsulargerichtsakten sind mit Fällen, in denen Seemänner betrunken an Bord zurückkehrten und Arbeit oder Respekt verweigerten, geradezu gespickt.[75] Für die Ausfälligkeiten der Seeleute war nämlich nur in erstem Schritt die lokale Polizei und Verwaltung verantwortlich; sobald ihre Nationalität geklärt war, waren es die Konsuln, die mit ihnen umzugehen hatten.[76]

71 Vgl. Withey, Grand Tours and Cook's Tours; Piers Brendon, Thomas Cook.
72 Vgl. dazu genereller: Adam McKeown, Melancholy Order.
73 Vgl. z. B. Alan M. Kraut, „Proper Precautions". Searching for Illness on Ellis Island, in: ders., Silent Travellers. Germs, Genes and the Immigrant Menace, Baltimore 1995, S. 50–77.
74 Mrs. Archibald O. C. M. Mackirdy and W. N. Willis, The White Slave Market, London, 1912, S. 44.
75 Vgl. z. B. National Archives, London, FO 846/3; 846/4.
76 Die Analyse britischer Konsulatsakten bringt neben Konflikten zwischen Seeleuten und ihren Vorgesetzten auch die von Rassismus geprägten Umgangsweisen mit nicht-

Neben Seeleuten rückten Truppen in den Aufmerksamkeitsbereich der Konsuln, die wöchentlich über die Passage von Kriegsschiffen und ihre Passagier- und Waffenzahlen berichten mussten. Knotenpunkte wie der Suezkanal hatten also strategische Bedeutung für die Mobilität westlicher Empires und wurden zudem zu Orten, an denen sich die Empires gegenseitig beäugten. Dies war deshalb besonders einfach, weil sich die an und für sich beschleunigte Mobilität im Kanal häufig staute und Schiffe auf die Durchfahrtserlaubnis warten mussten. Besonders in einer konfliktreichen Zeit wie der des südafrikanischen Krieges wurden Kapitäne über illegale Waffentransporte befragt; zudem fanden auch vermehrt Spionageversuche statt. Doch auch in ruhigeren Zeiten war es für die Strategen der Empires von Bedeutung, wie viele Truppen und Munition in verschiedene Erdteile verschifft wurden – Port Said wurde so zu einem Barometer inter-imperialer Verhältnisse.
Zusätzlich zum Kolonialverkehr wurde der Suezkanal aber auch durch divergente Mobilitäten genutzt: durch die oben erwähnten Pilger auf ihrem Weg von Nordafrika oder Südeuropa nach Mekka oder durch verarmte Reisende und blinde Passagiere, die in den Kolonien ein besseres Leben suchten und hier aufgegriffen wurden. Der Suezkanal, der häufig als Signum der Globalisierungswelle um 1900 gesehen wird, brachte also auch Personen, die in einer Geschichte der Globalisierung normalerweise wenig Beachtung finden, mit den offiziellen Behörden in Kontakt und lässt sie in den Archiven zumindest einen Augenblick lang aufscheinen.
Gleichzeitig ersetzten neue Eisenbahnen und Dampfschiffe nicht einfach ältere Formen von Mobilität. Manchmal liefen beide parallel nebeneinander, wie im Fall des Nils, den neben traditionellen *dahabiyyas* nun auch Thomas Cooks Schaufeldampfer befuhren; andernorts, wie in der Region des Suezkanals, kreuzten oder schnitten sie sich. Dies wird am Übergang der Karawanenroute in al-Qantara, wo die Kamele auf eine Lücke im Kanalverkehr warten mussten, um mit Flößen über den Kanal geschifft zu werden, besonders sichtbar. Natürlich wurde die Wüste um Suez nun auch auf weitergehende Weise von westlichen Kontrollversuchen erfasst, so wie dieses Beispiel deutlich zeigt, dass eine Form von Mobilität auf Kosten der anderen expandierte.
Die Beschleunigung des ausgehenden 19. Jahrhunderts brachte also regelrechte Schleusen hervor, an denen zwischen Durchlässigkeit und Kontrolle abgewogen werden musste. An diesen Orten der Mobilitätsverdichtung, die sowohl als Verbindungs- als auch als Grenzorte fungierten, wurden die Unterschiede zwischen verschiedenen Formen von Mobilität nicht nur besonders deutlich, sondern sie wurden auch administrativ und politisch relevant. Das Phänomen der Beschleunigung muss also noch weitergehend problematisiert werden: Beschleunigung bedeutete um 1900 nicht nur die Verdichtung von Mobilität an bestimmten neuralgischen Punkten, an denen häufig Verlang-

europäischen Seeleuten, die östlich des Suezkanals verstärkt als Heizer eingesetzt wurden, zum Vorschein.

samungsprozesse auftraten, sondern es wurden außerdem nicht alle gleichermaßen beschleunigt. Die Versuche, Beschleunigung zu differenzieren und zu strukturieren und manche Formen von Mobilität gezielt zu bremsen, stellten, auch wenn sie häufig entlang von Wohlstands- und Statuslinien verliefen, keine einfache Trennung zwischen Arm und Reich dar; vielmehr handelte es sich um politische Abwägungen zwischen produktiver und potentiell gefährlicher Mobilität.
Durch die Analyse einer Schnittstelle wie des Suezkanals kann gezeigt werden, dass reibungslose Mobilität und Beschleunigung zwar von zentraler Bedeutung für europäische Kolonialmächte waren, dass sie jedoch in Verbindung mit dem (natürlich immer nur in Maßen erfolgreichen) Versuch, andere Formen von Mobilität zu kontrollieren oder gar zu unterbinden, gesehen werden müssen. Während die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg häufig als Phase der Offenheit dargestellt wird, die von stärkeren Kontrollen nach 1914 abgelöst wurde, entfaltet sich anhand der obigen Beispiele ein mehrschichtigeres Bild. Es zeigt auf der einen Seite wachsende Interdependenzen, auf der anderen aber neue Zwänge und Versuche, bestimmte Verbindungen wie den Suezkanal zu monopolisieren. Das Spannungsverhältnis zwischen Offenheit und Kontrolle, das an Engstellen wie dem Suezkanal besonders offensichtlich wird, kann als Unterscheidung zwischen verschiedenen Formen von Mobilität und dem Versuch ihrer Eingrenzung und Kanalisierung (wie im Kontext von Ausweisungen und Deportationen besonders deutlich wurde) gedeutet werden. Diese Lesart zeigt, dass multiple Mobilitäten in einer Welt, die auf neue Weise intensiv vernetzt wurde, nicht parallel existierten, sondern sich auf vielfältige Weise überschnitten, während es sich koloniale Akteure gleichzeitig zur Aufgabe machten, sie sowohl auf der Ebene der Wahrnehmung als auch auf der Ebene der Kontrollpraktiken so getrennt wie möglich zu halten.

Dr. des. Valeska Huber, Universität Konstanz, Neuere und Neueste Geschichte, Fach D6, D-78457 Konstanz
E-Mail: valeska.huber@uni-konstanz.de