

# **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 Izmir<sup>1</sup> (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 sind<sup>2</sup> – mit diesem Begriff in seiner Kantschen Prägung die Suche nach einer postnationalen Utopie fortsetzt.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Genau dies, nämlich die soziale Praxis, ist jedoch das Anliegen der Hafenstadtforschung.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> 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 8<sup>th</sup> 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 Audisio<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup>*

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.<sup>9</sup> 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.“<sup>10</sup> 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“.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> 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“)<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup>

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.*<sup>15</sup>

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.“<sup>16</sup>

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“.<sup>17</sup>

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".<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

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.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup> 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 intercommunaires (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 Darstellung<sup>25</sup> zu einem durch Wiederholung vereinfachten und verhärteten Topos entwickelt.<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup> 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 abzugleiten.

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.<sup>28</sup>

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.<sup>29</sup> 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.<sup>30</sup> Während die deskriptive Variante von Kosmopolitismus gelegentlich herkunftsneutral verwendet wird,<sup>31</sup> 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.<sup>32</sup>

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.<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup> *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.<sup>35</sup>

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.<sup>36</sup> 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.<sup>37</sup> 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.<sup>38</sup> 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.<sup>39</sup> 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.<sup>40</sup> 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.<sup>41</sup>

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.<sup>42</sup> 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 Hafendarbeiter Istanbuls aus dem fernen Osten Anatoliens.<sup>43</sup> 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.<sup>44</sup> 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.<sup>45</sup>

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.