

Zeitschrift für Ideengeschichte

HEFT XV/1 FRÜHJAHR 2021

Idee

Kolonialwaren

JÜRGEN OSTERHAMMEL *Mobilitätsfolklore*

JÜRGEN ELVERT *Das Netzwerk der Häfen*

REINHARD WENDT *Die Verzuckerung der Welt*

SUNDHYA PAHUJA *Staat als Kolonialware*

ESSAY

DAVID ARMITAGE

*John Locke, die Kolonien
und die Verträge*

ARCHIV

URS BÜTTNER

Friedenspreis 1968 für Senghor

AFRIKAS *Stern*

CHINAS *Schätze*

SÜDAMERIKAS *Erbe*

€ 16,00 [D] SFr 22,90
€ 16,50 [A] b74142



C.H.BECK

hte

Zeitschrift für Ideengeschichte
Heft XV/1 Frühjahr 2021

Kolonialwaren

Herausgegeben von Ulrike Gleixner,
Alexandra Kemmerer, Michael Matthiesen
und Hermann Parzinger

Begründet von Ulrich Raulff, Helwig Schmidt-Glintzer
und Hellmut Seemann

Herausgeberinnen und Herausgeber:

Sandra Richter (Deutsches Literaturarchiv Marbach)
Ulrike Lorenz (Klassik Stiftung Weimar)
Peter Burschel (Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel)
Barbara Stollberg-Rilinger (Wissenschaftskolleg zu Berlin)
Hermann Parzinger (Stiftung Preußischer Kulturbesitz)
Gerhard Wolf (Kunsthistorisches Institut in Florenz)

Beirat: Kurt Flasch (Bochum), Anthony Grafton
(Princeton), Dieter Henrich (München),
Wolf Lepenies (Berlin), Glenn W. Most (Chicago/Pisa),
Krzysztof Pomian (Paris), Jan Philipp Reemtsma
(Hamburg), Quentin Skinner (London),
Barbara M. Stafford (Chicago)

Geschäftsführende Redaktion:

Stephan Schlak (v.i.S.d.P.)

Redaktion «Denkbild»: Jost Philipp Klenner

Redaktion «Konzept & Kritik»: Daniel Schönplflug

Mitglieder der Redaktion: Hannah Baader, Martin Bauer,
Warren Breckman, Ulrich von Bülow, Jan Bürger, Eva Cancik-
Kirschbaum, Carsten Dutt, Petra Gehring, Luca Giuliani, Ulrike
Gleixner, Hana Gründler, Jens Hacke, Helmut Heit, Christian
Heitzmann, Markus Hilgert, Martin Hollender, Alexandra
Kemmerer, Ingolf Kern, Reinhard Laube, Michael Matthiesen,
Florian Meinel, Martin Mulsow, Robert E. Norton, Wolfert von
Rahden, Stefan Rebenich, Hedwig Richter, Hole Rößler, Astrit
Schmidt-Burkhardt, Andreas Urs Sommer, Carlos Spoerhase,
Martial Staub, Anita Traninger, Jörg Völlnagel

Redaktionsadresse:

Zeitschrift für Ideengeschichte
Wissenschaftskolleg zu Berlin
Wallotstraße 19
14193 Berlin

Umschlagabbildung: Akinbode Akinbiyi: Berlin, Weißensee, 2018
(Ausschnitt, bearbeitet), © Akinbode Akinbiyi.

Die Zeitschrift für Ideengeschichte erscheint viermal jährlich und
ist auch im Abonnement erhältlich.

Bezugspreis:

Einzelheft: € 16,00 [D]; sFr 22,90; € 16,50 [A];
zzgl. Vertriebsgebühren von € 1,55 (Inland); Porto (Ausland)
als E-Book: € 9,99

Jährlich: € 54,00

inkl. Vertriebsgebühren (Inland); zzgl. € 25,00 (Ausland)

Sonderpreis: € 43,00

inkl. Vertriebsgebühren (Inland); zzgl. € 25,00 (Ausland)

Der Sonderpreis gilt für Mitglieder der mit den Herausgeber-Institutionen
und ihren Museen, Archiven, Bibliotheken und Instituten verbundenen
Vereine gemäß der Liste auf www.z-i-g.de, für Mitglieder des Verbands
der Historiker und Historikerinnen Deutschlands e.V. und des Verbands der
Geschichtslehrer Deutschlands e.V. sowie für Abonnenten der Marbacher
Magazine.

Abo-Service:

Telefon (089) 3 81 89-750 • Fax (089) 3 81 89-402

E-Mail: Kundenservice@beck.de

Gestaltung:

vsp-komm.de

Layout und Herstellung:

Simone Decker

Druck und Bindung:

Eberl & Koesel GmbH & Co. KG, Altusried Krugzell

ISSN 1863-8937 • Postvertriebsnummer 74142

ISBN gedruckte Ausgabe 978-3-406-76611-4

ISBN e-book Ausgabe 978-3-406-76615-2

Alle Rechte an den Texten liegen beim Verlag C.H.Beck.

Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheber-
rechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlags.

© Verlag C.H.Beck oHG, München 2021

Verlag C.H.Beck, Wilhelmstr. 9, 80801 München



klimaneutral produziert

www.chbeck.de/nachhaltig

Besuchen Sie auch unsere Website
www.z-i-g.de !

Abonnenten haben kostenlosen Zugriff auf
die Beiträge aller bisher erschienenen Hefte.
Registrierte Nutzer können alle Beiträge, die
älter sind als zwei Jahre, kostenlos lesen.

ZUM THEMA	Ulrike Gleixner, Alexandra Kemmerer, Michael Matthiesen, Hermann Parzinger: Zum Thema 4
KOLONIALWAREN	Jürgen Osterhammel: Warenökonomie und Mobilitätsfolklore 5
	Jürgen Elvert: Das Netzwerk der Häfen 14
	Reinhard Wendt: Die Verzuckerung der Welt 26
	Sundhya Pahuja: Der Staat als Kolonialware. Ein Gespräch 36
	Trophäen und Tribute. Eine Bilderstrecke 49
ESSAY	David Armitage: John Locke, die Kolonien und die Verträge 69
DENKBILD	Britt Schlünz: Ästhetik des Schreckens. Zur drastischen Mission des Ordens der Claretiner 85
ARCHIV	Urs Büttner: Re-Import Goethe. Der Friedenspreis 1968 für Léopold Sédar Senghor 101
KONZEPT & KRITIK	Andreas Fahrmeir: Stern des Südens. Kleine Weltgeschichte des Mercedes 111
	Lilla Russell-Smith: Kolonialer Tauschhandel in China 115
	Florian Hoffmann: Unerwartete Nachbarschaft. Zur Dekolonialität in Lateinamerika 118
	Joachim Nettelbeck/Alexandra Kemmerer: Des Seefahrers Widersprüche 121
	Karl-Heinz Kohl: Mythos Heinrich. Eine Erinnerung 125
	Die Autorinnen und Autoren 127

Im nächsten Heft: Jenseits von Straßburg. Mit Beiträgen von Pascale Hugues, Catherine Maurer, Freddy Raphael, Frank Rexroth und weiteren.

Zum Thema

Kolonialwaren haben ihren festen Platz in den Schubladen unseres Gedächtnisses. Jahrzehntlang gehörte die Kolonialwarenhandlung zum Bild deutscher Städte, bis sie in den 1970er Jahren von Supermarktketten verdrängt wurde. Erlesenes und Alltägliches, Kakao, Tabak, Gewürze und Zucker wurden hier feilgeboten, später auch alle möglichen anderen Waren des täglichen Bedarfs. Ein sehr deutscher Erinnerungsort des Kolonialen, den der Postkolonialismus nie erreichte. Ein nostalgischer Rückzugsort womöglich, an dem sich bei einem Könnchen Plantagen-Kaffee mit Hochland-Aroma gepflegt über gemeinsame und geteilte Kolonialvergangenheiten, *colonial stories* und *shared histories*, parlieren lässt – natürlich auch, so gebieten es guter Ton und geopolitisches Kalkül, mit dem ein oder anderen Vertreter vormals ausgebeuteter Gemeinschaften des Globalen Südens?

Die Kolonialware hat es in sich. Exotischer Konsumartikel, kostbares Prestigeobjekt, Beutestück blutiger Kolonialgewalt. Fest eingewoben in imperiale Lieferketten, frei fluktuierend durch koloniale Landschaften. Sie begegnet uns als Schmuckstück und Spezerei, Kunstwerk und Zeremonialobjekt, Rohstoff und Universitätsabschluss, *human remain* und staatsrechtliche Kategorie, verändert ihre Charakteristika in unterschiedlichen Gebrauchskontexten und Machtkonstellationen. Ihr Begriff entzieht sich, wie Jürgen Osterhammel im Aufmacher zu diesem Themenheft zeigt, allen einfachen definitorischen Festlegungen.

Die einst unumstößliche Geltung beanspruchenden Großbegriffe der Globalgeschichte (Zirkulation, Netzwerk) haben in der Pandemie einen Kurssturz erlitten. Die grenzenlose Mobilität ist erlahmt, begehrte Handelswaren wie Tourismus und Bildung sind plötzlich Ladenhüter. Die Pandemie legt schonungslos das zerbrechliche Rückgrat globaler politischer Ökonomien frei. Und ihre dunklen kolonialen Erbschaften, die sich in erdrückenden planetarischen Ungleichheiten fortsetzen.

Auch die Ideengeschichte kann sich da nicht mit ein bisschen postkolonialer Gewissensforschung reinwaschen. «Lasst uns in Ruhe!», rief die nigerianische Schriftstellerin Yvonne Adhiambo Owuor unlängst den Organisatorinnen der (natürlich virtuellen) vom Auswärtigen Amt geförderten Konferenz *Colonialism as Shared History. Past, Present, Future* zu, nachdem sie in ihrer Eröffnungsrede ihr vorwiegend deutsches Publikum aufgefordert hatte, den historischen und ideengeschichtlichen Wurzeln des Kolonialismus nachzuspüren, die Ursprünge eines noch heute nachwirkenden Absturzes ins Barbarische zu ergründen, sich mit den zwischen verlassenen Scherben umherstreifenden Gespenstern des Kolonialismus einzulassen – und das erst einmal für sich selbst zu tun, ohne die Nachkommen der Opfer mit leeren Reuebekundungen zu behelligen, solange der globale Raubbau an Mensch und Natur weitergeht.

Unser Gespräch mit den Kolonialgespenstern entspinnt sich in unseren Archiven und Bibliotheken, in unseren Museen und im Wissenschaftskolleg. In Wolfenbüttel, Marbach, Weimar – und immer wieder in Berlin. Hier beginnt auch diese postkoloniale Spurensuche, in Weißensee. Ins Schaufenster des ideengeschichtlichen Kolonialwarenladens haben wir das gleichnamige Bild des Fotografen Akinbode Akinbiyi gehängt, das tief in das koloniale Herz blicken lässt – und im Gerümpel der Geschichte den Kitsch unserer Debatten demaskiert.

Ulrike Gleixner
Alexandra Kemmerer
Michael Matthiesen
Hermann Parzinger

Kolonialwaren

JÜRGEN OSTERHAMMEL

Warenökonomie und Mobilitätsfolklore

1 StaTravel, Katalog «Round the World», 2018, S. 36.

2 Ebd., S. 22.

3 Ebd., S. 32.

4 <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL>; für 1950: <https://ourworldindata.org/tourism> [1.8.2020].

Bis zur Pandemie vom Frühjahr 2020, die den internationalen Passagierflugverkehr zum Erliegen brachte, konnte man sich in Reisebüros mit Katalogen versorgen, die «Jugendlichen unter 26 und Studenten unter 32 Jahren» die ganze Welt verkauften. Für drei bis vier studentische Monatseinkommen – sie betragen im Durchschnitt ca. 900 EUR – lag Globetrottern der Planet zu Füßen: Frankfurt – Johannesburg – São Paulo – Santiago de Chile – Los Angeles – Fiji – Auckland – Sydney – Tokio – Guangzhou – Bangkok – Malediven – Frankfurt: Das war nur eines unter vielen Tourenpaketen. Wer es nördlicher wollte, konnte Ulan Bator, St. Petersburg oder Reykjavik hinzubuchen: «Wir haben alle Kontinente in einen Koffer verpackt!» jubelte die Reklame.¹ «Volle Kulturendröhnung!»² Und das mit leichtem Gepäck «in einer internationalen Gruppe Gleichgesinnter».³

Die Gleichgesinnten – auch reiferer Altersgruppen – überfielen die Welt. 2018 brachten sie es auf 1.442 Millionen «tourist arrivals»; 1995 waren es erst 533 Millionen gewesen, 1950 nur 25 Millionen.⁴ Der grenzüberschreitende Tourismus hat eine lange und farbenfrohe Frühgeschichte, zum Strukturelement der Weltgesellschaft ist er erst in den letzten drei oder vier Jahrzehnten geworden. Riesige Mengen von Konsumenten wurden zu Käufern der Ware «Erlebnismobilität», die von unendlich vielen Reisedienstleistern angeboten wird. Erlöse aus Geschäften mit aus-

ländischen Touristen machten 2018 einen Anteil von nur 3,2 % an den Exporten Deutschlands aus; in Frankreich waren es immerhin schon 8,1 %, in den USA 10,2 %, in Thailand 19,9 %, in Griechenland 26,4 %, in der Dominikanischen Republik 37,4 %, in einem völlig vom Tourismus beherrschten Land wie Fiji 51,3 %.⁵ Die Coronakrise von 2020 hat die Abhängigkeit zahlreicher Ökonomien vom Mobilitätsgeschäft brutal offengelegt. Die letzte und geographisch am weitesten verbreitete Kolonialware – zu diesem Begriff gleich mehr – ist das Reiseerlebnis. Allerdings: Manche Länder des Globalen Südens sind für Durchschnittstouristen uninteressant. Kaum jemand macht Urlaub in Paraguay, Mali, Afghanistan oder Bangladesch.

Warenmobilität und Mobilitätswaren

Nichts zeigt besser als die Ausweitung des Tourismus und insbesondere des Flugreisens, dass die Gegenwart ein Zeitalter entfesselter Mobilität ist. Auch die Corona-Pandemie des Jahres 2020 verdankt ihre globale Verbreitung primär dem Luftverkehr, so wie die Pest-, Cholera- oder Grippe-Erreger früherer Seuchen mit dem jeweils schnellsten Transportmittel ihrer Epoche unterwegs waren: dem Reitpferd, dem Segelschiff, dem Dampfer, der Eisenbahn. Die Massenmobilisierung der Menschheit begann freilich noch nicht mit dem ersten kommerziellen Transatlantikflug im Jahre 1938. Zu den technischen Voraussetzungen in der Luft musste der weltweite Bau von Flughäfen hinzukommen. Der Beginn des Jet-Zeitalters mit dem ersten Regeleinsatz von Boeings legendärer 707 im Jahre 1958 war eine wichtige Zäsur.⁶ Doch erst die Deregulierung des Luftverkehrs durch die US-Regierung im Jahre 1978 schuf die Voraussetzung dafür, dass Flüge für breitere Kundenkreise erschwinglich wurden. In den 1990er Jahren begannen Billigfluglinien immer größere Marktsegmente zu erobern und trieben das allgemeine Niveau der Flugpreise nach unten. Erstmals in der Geschichte waren Interkontinentalreisen kein Luxus mehr.

Gleichzeitig verbreitete sich seit der Mitte der 1990er das Internet als bequem zugängliche Alltagstechnologie, während die Satellitentelefonie die Kosten von Ferngesprächen zwischen den Kontinenten minimierte. E-Mail-Verkehr machte «Echtzeit»-

5 <http://wdi.worldbank.org/table/6.14> [1.8.2020].

6 Christine Negroni: The Flight That Changed Everything: When the 707 Gave Us the World, in: Air & Space Magazine, February 2019, <https://www.airspacemag.com/history-of-flight/707-flight-changed-everything-180971219/> [1.8.2020].

- 7 Paul David Fischer: *Post und Telegraphie im Weltverkehr*, Berlin 1879, S. 46–47.
- 8 Steven C. Topik / Allen Wells: *Warenketten in einer globalen Wirtschaft*, in: Emily S. Rosenberg (Hg.): *Weltmärkte und Weltkriege 1870–1945*, München 2012 (= *Geschichte der Welt*, Bd. 5), S. 589–815.
- 9 Giovanni Federico / Antonio Tena-Junguito: *World Trade, 1800-1938. A New Synthesis*, in: *Revista de Historia Económica* 37 (2019), S. 9–41, hier S. 23 (Tab. 2), 37; Michel Fouquin / Jules Hugot: *Back to the Future: International Trade Costs and the Two Globalizations*. CEPII Working Paper no. 2016-13, Paris 2016, S. 28.

Kommunikation, auch den Versand großer Datenmengen, zu einer vollkommen neuartigen Erfahrung. Demgegenüber war der Telegrafienverkehr, der seit den 1870er Jahren die großen Städte aller Kontinente miteinander verknüpft hatte, kostspielig, in seiner Datenkapazität eng begrenzt und von Privathaushalten aus nicht zu betreiben; man musste ein «Amt» aufsuchen, um ein Telegramm zu verschicken. Die Telegrafie als Inbegriff des modernen «Weltverkehrs» – wie im 19. Jahrhundert das genannt wurde, was heute «Globalisierung» heißt – war stets eine Elitentechologie und insofern kein Vorläufer des Internet. Gleichwohl war für die Zeitgenossen die Verdrahtung des Erdballs die erste wahrhaft globale Technologie: «Welttheil ist an Welttheil gekettet worden», schwärmte 1879 der Geheime Oberpostrat Paul David Fischer, «und der elektrische Strom kreist in ununterbrochenem Fluge als Träger des Gedankens».⁷

Waren (und Neuigkeiten) sind mobil gewesen, lange bevor es technische Kommunikationssysteme gab. Handelswaren sind, anders als kommerzialisierte «Immobilien», ihrem Wesen nach bewegt. Ein Objekt oder Gut wird durch einen gewinnorientierten Transfer- und Tauschakt zur Ware, in dem es seinen Besitzer wechselt. Dies geschieht oft in Ketten von Produktion, Weiterverarbeitung und Vermarktung, den «commodity chains», bei denen sich in jedem Abschnitt neue Akteure in den Prozess einklinken.⁸

Neben Menschen und Daten wurden in der Moderne auch Waren über große Entfernungen immer mobiler. Der internationale Handel nahm nach den Napoleonischen Kriegen rascher zu, als dies im 18. Jahrhundert der Fall gewesen war, sogar vor 1870 mit höheren jährlichen Raten als zwischen 1870 und 1913, der Zeit, die man oft als «Erste Globalisierung» bezeichnet hat.⁹ Der Außenhandel wuchs seit dem frühen 19. Jahrhundert schneller als das ebenfalls kontinuierlich ansteigende aggregierte Bruttosozialprodukt (BSP) aller Volkswirtschaften auf der Erde. Der Anteil von Exporten am Welt-BSP erreichte 1913 einen Höchststand, der nach Einbrüchen infolge von Weltkriegen, Weltwirtschaftskrise und binnenwirtschaftlich konzentriertem Wiederaufbau erst wieder 1974 erzielt wurde. Von da an nahm er bis zum Jahr 2007, dem Vorabend der Finanzkrise, kontinuierlich zu.¹⁰ Zwi-

schen 1840 und 2005 stieg die Menge der von der Hochseeschiffahrt transportierten Güter von 20 Millionen auf 7 122 Millionen Tonnen, also um den Faktor 356.¹¹ Das Volumen des Welthandels war auf einem historischen Maximum angekommen, symbolisiert im gigantischen Containerschiff, dessen Epoche um 1980 begonnen hatte.¹² In die größten dieser heute üblichen Transporter würden die etwa 50 000 t an Fracht, die um 1800 in einem einzelnen Jahr von ganz Asien nach Europa verschifft wurden, vier- bis fünfmal hineinpassen.¹³

Die Sozialwissenschaften haben auf die multiple Expansion und Beschleunigung mit Theorien von «Globalisierung» und «global modernity» reagiert.¹⁴ Zu deren zentralen Begriffen gehört «Mobilität».¹⁵ Historikerinnen und Historiker haben diesen Impuls aufgegriffen und durch eine neue Mobilitätsoptik den Blick auf die Vergangenheit gerichtet. Die konventionelle Geschichtsschreibung, so eine am Ende des 20. Jahrhunderts weit- hin geteilte Vermutung, habe das Statische dem Dynamischen vorgezogen, sesshafte Lebensweisen vor nomadischen privilegiert, den historischen Subjekten territorial gebundene Identitäten zugeschrieben und den Nationalstaat zur allein gültigen Analyseeinheit erklärt. Dem wurde eine Geschichtsschreibung der Bewegung, des Reisens, der Migration, der Diasporabildung, der Identitätsgefährdung und der Hybridität entgegengesetzt. In extremen Fällen trat an die Stelle des Begriffs der «Gesellschaft» derjenige des «Netzwerks». Solche Netzwerke wurden als fragile Strukturen in ständiger Bewegung gesehen. «Cultural mobility» und eine kinetische Literaturgeschichtsschreibung wurden zu fruchtbaren Forschungsrichtungen.¹⁶ Ganze Nationalgeschichten, etwa die australische, hat man als riesige Mobilitätsnarrative gelesen.¹⁷

Richtet man den Mobilitätsblick von heute auf das 19. Jahrhundert, dann ergibt sich ein ambivalenter Befund. Gewiss, die neuen Leittechnologien waren Beschleunigungstechnologien: Dampfschiff, Eisenbahn, Telegraph, Telefon. Das Jahrhundert begann indes mit spätarchaischen Akzelerationsformen: Napoleons Armeen führten und gewannen Blitzkriege zu Fuß und zu Pferde, also in den Bewegungsmodi der vergangenen Jahrtausende. Wenig später wurde die pferdegezogene Kutsche zu reifer

10 Daten in: Giovanni Federico / Antonio Tena-Junguito: A Tale of Two Globalizations. Gains from Trade and Openness 1800-2010, in: *Review of World Economics* 153 (2017), S. 601–626, bes. S. 607–610.

11 Martin Stopford: *Maritime Economics*, 3rd ed., London 2009, S. 24 (Tab. 1.2).

12 Stopford: *Maritime Economics*, S. 41f., S. 538.

13 Jan de Vries: The Limits of Globalization in the Early Modern World, in: *Economic History Review* 63 (2010), S. 710–733, hier S. 718, angepasst an heutige (2020) Schiffsgrößen.

14 Jürgen Osterhammel: Globalifizierung. Denkfiguren der neuen Welt, in: *Zeitschrift für Ideengeschichte* 9:1 (2015), S. 5–16.

15 John Urry: *Mobilities*, Cambridge 2007; ders.: *Mobilities and Social Theory*, in: Bryan S. Turner (Hg.): *The New Blackwell Companion to Social Theory*, Malden, MA 2009, S. 477–495; Peter Adey, *Mobility*, 2nd ed., Abingdon 2017; Ray Hudson: *Economic Geographies. Circuits, Flows and Spaces*, London 2005; Tim Cresswell: *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, London/New York 2006.

- 16 Stephen Greenblatt, u.a. (Hg.): Cultural Mobility. A Manifesto, Cambridge 2010; Ottmar Ette: Literatur in Bewegung. Raum und Dynamik grenzüberschreitenden Schreibens in Europa und Amerika, Weilerswist 2001; Regenia Gagnier: Literatures of Liberalization. Global Circulation and the Long Nineteenth Century, Cham 2018.
- 17 Tony Ballantyne: Mobility, Empire, Colonisation, in: History Australia 11 (2014), S. 7–37; Anne Rees: Reading Australian Modernity: Unsettled Settlers and Cultures of Mobility, in: History Compass 15:11 (2017), <https://doi.org/10.1111/hic3.12429>.
- 18 Zur migrantischen Mobilität vgl. Jochen Oltmer: Globale Migration. Geschichte und Gegenwart, 2. Aufl., München 2016, zu ihrer politischen Behinderung: David C. Atkinson: The Burden of White Supremacy: Containing Asian Migration in the British Empire and the United States, Chapel Hill, NC 2017.

Perfektion gebracht. Noch in den 1860er und 1870er Jahren wurden für den Asienhandel Segelschiffe gebaut, die schneller waren als alle ihre Vorgänger. Segler und Kutschen hatten trotzdem im Wettbewerb mit Dampfschiffen und Eisenbahnen keine Chance. Mit Kohle befeuerte Fahrzeuge vermochten im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Volumina an Passagieren und Gütern zu transportieren, wie sie im «archaischen» Zeitalter von Pferd und Wind noch ausgeschlossen waren. Die transatlantische Massenauswanderung aus Europa und die Verschiffung von Millionen indischer und chinesischer Arbeiter («coolies») wären ohne die Mechanisierung fortbewegender Rotation nicht möglich gewesen.¹⁸

Das 19. Jahrhundert war zweifellos «mobiler» als das 18. und zugleich deutlich gemächlicher als das 20. Jahrhundert. Die gelebten Distanzen waren größer und geradezu «vormodern», solange Interkontinentalreisen in Tagen und Wochen und nicht in Stunden gemessen wurden. Zum Beispiel hat unter den großen Geistern Europas vor 1900 fast niemand die Vereinigten Staaten von Amerika besucht – was verkehrstechnisch durchaus möglich gewesen wäre, zumal Amerikaner nach Europa strömten. Alexander von Humboldt, Alexis de Tocqueville, Charles Dickens oder Peter Tschaikowsky blieben große Ausnahmen. Karl Marx schrieb für die amerikanische Presse, war aber nie auf der anderen Seite des Atlantik; John Stuart Mill arbeitete in London als Spitzenbeamter der East India Company, also de facto der Regierung Indiens, ohne den Subkontinent je gesehen zu haben.

Pauschale Aussagen über das Tempo ganzer Jahrhunderte sind freilich in ihrer Allgemeinheit trivial. Trivial ist auch der offensichtliche Umstand, dass das Wachstum der Weltbevölkerung die Zahl potenziell mobiler menschlicher Wesen erhöht. Die Zahl großräumig mobiler Personen wuchs jedoch schneller als die Gesamtbevölkerung. Die Migration von Europäern innerhalb des Kontinents wie über seine Grenzen hinaus verdoppelte sich in absoluten Zahlen während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gegenüber den letzten fünf Dekaden des 18. Jahrhunderts. In der folgenden Jahrhunderthälfte ab 1850 wuchs sie um den Faktor 2,7. Im Zeitraum 1801 bis 1850 war schätzungsweise jeder

fünfte, zwischen 1851 und 1900 jeder dritte Bewohner Europas migrantisch mobil; etwa die Hälfte dieser Bewegung entfiel allerdings auf den Zuzug vom Land in die wachsenden Städte.¹⁹

Neu und charakteristisch für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Mobilität von Kapital, vor allem die Investition europäischen Kapitals in Infrastrukturprojekte, Plantagen, Bergwerke und gegen Ende des Jahrhunderts auch Fabrikbetriebe außerhalb Europas. Diese Mittel flossen teilweise in Kolonien, etwa in den Ausbau von Häfen, die in jeder maritim angeschlossenen Kolonialbesitzung dampfertauglich gemacht werden mussten, oder in den Bau von großen Eisenbahnsystemen wie dem kanadischen und dem indischen, aber auch in erheblichem Umfang in nicht-koloniale Gebiete: Die Eisenbahnen in Argentinien und (ab 1895) in China entstanden in quasi-souveränen Staaten, der Suezkanal wurde durch das vorkoloniale Ägypten gegraben. Erst die Infrastruktur erlaubte in Wechselwirkung mit der stetig verbesserten Transporttechnik die anhaltende Beschleunigung des Verkehrs: Eisenbahnen verlangen Schienensysteme, Dampfschiffe brauchen Kohlestationen. Als der Amerikaner George Francis Train im Juli 1870 den Planeten von und nach New York in genau achtzig Tagen umrundete, konnte er bereits zwei zeitsparende Verbindungen nutzen, die erst im Vorjahr eröffnet worden waren: die durchgehende Bahnlinie durch die USA und den Suezkanal.²⁰ Noch 1867 wären für die schnellstmögliche Erdumrundung von London aus 124 Tage erforderlich gewesen.²¹ Entscheidend war die Kombination von mobiler Antriebstechnik und immobilier Infrastruktur.

Das Tempo einer ganzen Epoche lässt sich bestenfalls in Impressionen der Zeitgenossen greifen, und das sehr allgemeine Konzept der Mobilität stößt schnell an die Grenzen seiner Brauchbarkeit. Es bewährt sich erst dann als Schlüssel zur Vergangenheit, wenn danach gefragt wird, wer mit welcher Absicht und Reichweite wie schnell und wie lange in welchen größeren Strukturen mobil war. Deshalb ist es realistischer, im Plural von «Mobilitäten» zu sprechen.²² Anders als der modische Begriff der «Zirkulation» mit seinem Beiklang von horizontaler Mühelosigkeit und verlustfreier Erneuerung suggeriert, verliefen großräumige Bewegungen eher selten in distinkten Kreisläufen, von de-

- 19 Jan Lucassen / Leo Lucassen: The Mobility Transition Revisited, 1500 to 1900. What the Case of Europe Can Offer to Global History, in: *Journal of Global History* 4 (2009), S. 347–377, hier S. 370 (Tab. 5.1.)
- 20 Allen Foster: *Around the World with Citizen Train. The Sensational Adventures of the Real Phileas Fogg*, Dublin 2002; Joyce E. Chaplin: *Round About the Earth. Circumnavigation from Magellan to Orbit*, New York 2012, S. 215.
- 21 James W. Frey: The Global Moment: The Emergence of Globality, 1866-1867, and the Origins of Nineteenth-century Globalization, in: *The Historian* 81 (2019), S. 9–56, hier 35.
- 22 Valeska Huber: Multiple Mobilities. Über den Umgang mit verschiedenen Mobilitätsformen um 1900, in: *Geschichte und Gesellschaft* 36 (2010), S. 317–341; Peter Adey u.a. (Hg.): *The Routledge Handbook of Mobilities*, London 2017.

- 23 Stefanie Gänger: Circulation: Reflections on Circularity, Entity, and Liquidity in the Language of Global History, in: *Journal of Global History* 12 (2017), S. 303–318, hier S. 306.
- 24 Damit soll nicht Fergusons schematische Gesamtinterpretation der Weltgeschichte übernommen werden: Niall Ferguson: *Networks, Hierarchies and the Struggle for Global Power*, London 2017.
- 25 Reinhard Wendt: Kolonialwaren, in: Pim den Boer u.a. (Hg.): *Europäische Erinnerungsorte 3. Europa und die Welt*, München 2012. S. 207–213, hier S. 207.
- 26 Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jg. 33, Berlin 1912, S. 206.

nen zudem die wenigsten wirklich global waren. Selbst Geld, neben Körpersäften der klassische Kandidat für Zirkulation, fließt barrierefrei nur in homogenen Währungsräumen. Wer sich heute kulturtheoretisch einer Romantik des Fließens hingibt, würde durch die Beschäftigung mit der Geschichte des internationalen Zahlungsverkehrs auf den Boden der Realität geholt. Wie die klassische politische Ökonomie hervorhob, korrespondierte der Zirkulation des Geldes kein kongruenter Umlauf von Waren; das Verhältnis von Geld- und Warenbewegung war ein Hauptproblem der damaligen Wirtschaftslehre. Waren werden zumeist linear – daher «commodity chains» – vom Produzenten zum Konsumenten transferiert und am Ende der Kette verbraucht oder als *input* in neue Produktionsprozesse eingespeist. Deshalb ist es meist irreführend zu sagen, dass Kolonialwaren «zirkulierten». Sie wurden unidirektional von den Peripherien des Welt-handelssystems in die Metropolen kanalisiert.

Analoges gilt für kulturelle Objekte, die in europäischen und nordamerikanischen Museen landeten. Erst wenn man sie zurückgibt, kann von wahrer Zirkulation die Rede sein. Die Metaphorik des Kreises und des Kreisens ist beliebt, weil sie dem gefürchteten Vorwurf des «Eurozentrismus» vorbeugt, der heute schnell gegen Begriffe wie «Diffusion» oder «Transfer» erhoben wird, insbesondere wenn es um das von Europa dominierte 19. Jahrhundert geht, in dem die Dynamiken von Macht, Ökonomie und Kultur vom «Westen» her ausstrahlten.²³ Aber es führt kein Weg um die Spannung zwischen den beiden semantischen Feldern einerseits Zirkel–Egalitarismus–Erhaltung und andererseits Linie–Hierarchie–Verbrauch herum.²⁴

Kolonialwaren und Konsumismus

Wie passen Kolonialwaren in diese Mobilitätslandschaft? Leider ist nicht klar, was überhaupt unter Kolonialwaren zu verstehen ist. «Güter, die aus anderen Teilen der Erde stammen»²⁵ Dann wären die 538.000 Tonnen Weizen, die das Deutsche Reich 1911 aus dem nichtkolonialen Argentinien importierte,²⁶ Kolonialwaren – oder heute schwäbische Porsches, die nach China verkauft werden. Oder, zweitens, Exporte aus völkerrechtlich als Kolonien anerkannten Gebieten? Dann wäre um 1908 Kaffee aus Nie-

derländisch-Ostindien (4 % der Weltproduktion) eine Kolonialware gewesen, nicht aber die Produktion des staatlich unabhängigen Weltmarktführers Brasilien (67 %).²⁷ Mit der staatsrechtlichen Dekolonisation Asiens, Afrikas und der Karibik zwischen ca. 1946 und 1965 hätten sich Kolonialwaren von heute auf morgen in nichtkoloniale Handelsgüter verwandelt. Oder, drittens, Waren, die von Konsumenten als «exotisch» wahrgenommen und in der Regel als Prestigegüter benutzt wurden? Das ist ein sehr vages Kriterium, das sich mit der Veralltäglichsung und Entauratisierung des Produkts abschleift. «Kaffee, Thee, Gewürze und andere Erzeugnisse der Tropen, die ehemals nur für den Wohlhabenden zu erlangen waren», hieß es 1895 in einem geografischen Lehrbuch, «sind jetzt Volksnahrungsmittel und Gegenstände des Massenverbrauchs.»²⁸ Viertens könnten Güter gemeint sein, die unter «kolonialen» Raubbau- und Zwangsarbeitsbedingungen erzeugt wurden. Das trifft für Kautschuk aus König Leopolds II. Kongo-«Freistaat» (1885–1908) zu und in weiter Auslegung auf alle Produkte, die unter Verletzung von Menschenrechten gewonnen und hergestellt wurden. Jedoch beruhten nicht alle kolonialen Wirtschaftsformen auf permanenter Gewalt. Zum Beispiel stammten agrarische Exportprodukte aus Französisch- und Britisch-Westafrika weithin von selbstständig wirtschaftenden afrikanischen Bauernhaushalten und nicht von Plantagen.²⁹ Schließlich gibt es die fünfte Möglichkeit, dass, in marxistisch inspirierter Analyse, Gegenstände einer kolonialen Kommodifizierung unterlagen, zum Beispiel vom indigenen Kultgegenstand zum Angebot für Touristen oder Handelsobjekt auf dem internationalen, westlich dominierten Kunstmarkt wurden.³⁰ Das trifft allerdings auf den Großteil der Nahrungsmittel- und Rohstoffexporte aus den Kolonien nicht zu, ebenso wenig zum Beispiel für altägyptische Mumien, die im muslimischen und koptischen Ägypten des 19. Jahrhunderts nicht – wie etwa eine afrikanische Maske – in lebendige kulturelle Praxis eingebettet waren.

Das Konzept der Kolonialware, will man es nicht folkloristisch auf den Zucker, Kakao und Palmölseife feilbietenden «Kolonialwarenladen» oder auf die erworbenen – und nicht geraubten – Objekte in ethnologischen Museen reduzieren, hat es also in

27 Ernst Friedrich: *Geographie des Welthandels und Weltverkehrs*, Jena 1911, S. 51.

28 Michael Geistbeck: *Der Weltverkehr. Schifffahrt und Eisenbahnen, Post und Telegraphie in ihrer Entwicklung dargestellt*, 2. Aufl., Freiburg i. Br. 1895, S. 526.

29 Julia Tischler: *Agriculture*, in: Stefano Bellucci / Andreas Eckert (Hg.): *General Labour History of Africa: Workers, Employers and Governments, 20th-21st Centuries*, Woodbridge 2019, S. 119–149, hier S. 122f.

30 Sidney Littlefield Kasfir: *African Art and the Colonial Encounter. Inventing a Global Commodity*, Bloomington, IN 2007.