

Transkription des Interviews mit Valeska Huber: „Der Suezkanal als imperiale Infrastruktur“ (gekürzt und geglättet)

Valeska Huber ist Historikerin und assoziierte Professorin am Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien. Zuvor leitete sie eine Emmy-Noether-Gruppe an der Freien Universität Berlin und forschte am Deutschen Historischen Institut London. Weitere Stationen waren u. a. die LSE, Cambridge, Harvard und die Universität Konstanz.

Ihre Forschungsschwerpunkte sind Globalgeschichte, Mobilität, Kommunikation und Bildung im 19. und 20. Jahrhundert. Zu ihren Publikationen zählt unter anderem "Channelling Mobilities: Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869–1914".

TMW: Welche Empires waren am Suezkanal als Raum interessiert und welche Rolle spielte Österreich darin?

Valeska Huber:

Genau. Wir müssen den Suezkanal als Erstes als koloniale Infrastruktur verstehen und in seinem imperialen Kontext. So ist auch lange dazu geforscht worden schon. Die Empires, die da vor allem in den Blick kommen, sind aber nicht Österreich-Ungarn, sondern sind vor allem Frankreich und Großbritannien im ersten Schritt. Frankreich ist ganz lange schon in dem Raum interessiert und involviert, seit der napoleonischen Zeit, und dann durchs ganze 19. Jahrhundert gibt es eigentlich eine starke französische Beschäftigung mit dem Suezkanal.

Und nach der Eröffnung des Suezkanals 1869 gibt es einen starken Konflikt zwischen Großbritannien und Frankreich, welches Empire eigentlich diese Infrastruktur besonders benutzen kann. Für Großbritannien wird es dann in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ganz zentral. Alle möglichen Begriffe lagern sich an: Für Großbritannien wird gesprochen von der Arterie, dem Rückgrat, der Lebenslinie des Empires. Daran sieht man ja schon, dass der britische imperiale Raum ganz stark durch den Suezkanal strukturiert wird.

Jetzt würde ich aber doch ganz deutlich sagen, dass wir es nicht verstehen können - die Geschichte des Suezkanals -, wenn wir uns nur Großbritannien und Frankreich, die großen westlichen Empires mit ihren Überseebesitzungen in Asien, anschauen, sondern dass wir den Blick schon auch auf Zentraleuropa legen sollten. In den letzten Jahren gibt es wahnsinnig spannende Forschung zu Italien und der Beziehung Italiens zum Suezkanal und eben auch der Beziehung Österreichs zum Suezkanal.

Und dabei ist es besonders spannend, sich die Technikgeschichte anzuschauen und die Ingenieurwissenschaften im Speziellen. Und wenn wir uns das ansehen, dann wird ganz klar, dass diese imperialen Infrastrukturen nicht die Infrastrukturen eines Empires sind, sondern immer transimperial gedacht werden müssen. Österreich-Ungarn ist natürlich keine Kolonialmacht per se wie Frankreich und Großbritannien in der Zeit.

Großbritannien mit dem großen Empire in Indien, Frankreich mit großen Kolonien in Asien und Afrika natürlich, die ebenfalls durch den Suezkanal erreicht werden.

Aber Österreich-Ungarn ist sehr interessant, dort mitzutun und eben gerade auf der Ebene von Wissenschaft, Technik und Ingenieurwissen dazu zu kommen. Und Ingenieure spielen in dieser Zeit eine ganz, ganz große Rolle. Die Idee, dass die Welt technisch und ingenieurmäßig durch Infrastruktur beherrschbar wird, ist eine zentrale Idee des 19. Jahrhunderts. Und es ist eben keine nationale Idee.

Auch wenn wir die französischen Ingenieure hier ganz oft hervorheben, spielen hier österreichische, italienische, andere Akteure und Wissensbestände eine starke Rolle. Alois Negrelli ist natürlich ein zentraler Akteur hier.

TMW: Inwiefern wurde der Suezkanal als „zivilisatorisches Projekt“ zwischen Orient und Okzident inszeniert und wie diente dieser Diskurs dazu, kolonial-imperialistische Interessen zu legitimieren?

Valeska Huber:

Diese Idee der Zivilisierungsmission durch Technik und Infrastruktur ist wirklich eine Idee des gesamten 19. Jahrhunderts. Hier sind zwei französische Namen wieder als Erstes zu nennen, meistens Saint-Simon und Prosper Enfantin, die diese Idee ganz stark machen, dass die Zivilisierungsmission, die Idee, die Welt zu vernetzen, ganz stark durch Technik gelingen kann. Und der Suezkanal beginnt hier eine zentrale Rolle zu spielen in diesen Vorstellungen europäischer Zivilisierungsmissionen. Da gibt es Gedichte, alle möglichen Texte dazu im 19. Jahrhundert - noch als Traum, eigentlich, aber gleichzeitig als technisches Projekt, das niemals neutral ist, das ist damit ganz klar schon gesagt.

Also wenn wir in die Technikgeschichte in die Ingenieurgeschichte schauen, dann klingt das trocken und neutral, aber diese Geschichten können nur verstanden werden in ihren imperialen Kontexten. Gleichzeitig werden sie ganz oft als Utopien der Weltvernetzung formuliert: dass die Welt eins wird, dass der Orient und Okzident verbunden werden können. Diese Arten von Darstellungen finden wir. Was mir aber ganz wichtig ist, hier zu sagen, ist, dass sobald es um die Umsetzung dieser Ingenieursträume - sage ich mal - geht, diese Zivilisierungsmission sofort in Frage gestellt wird.

Also schon als Vision, als Idee, als Utopie des 19. Jahrhunderts ist sie natürlich sehr, sehr problematisch und in einem kolonialen Kontext zu verstehen. Es ist eine westlich-europäische Idee, die Ungleichheiten transportiert, die einerseits friedensstiftend, weltvereinend dargestellt wird, aber gleichzeitig nur in dem imperialen expandierenden Kontext verstanden werden kann. Das andere, was ich aber sehr interessant finde an dieser Frage, ist, was passiert, wenn der Bau beginnt, wenn es um die Umsetzung geht - und da ist diese Trennung zwischen Okzident und Orient überhaupt nicht mehr gewährleistet.

Denn wenn wir jetzt in die Zeit schauen, zwischen 1859 und 1869, in der der Bau des Suezkanals beginnt, ist diese westliche Idee moderner Technik überhaupt nicht mehr so klar zu trennen von dem Wüstenraum, in dem die Baustelle sich etabliert und stattfindet. Denn der Traum von Entfaltung, auch Negrelli später, ist schon einer, der westliche Technik, europäische Technik dem traditionellen Wüstenraum entgegensetzt.

Wir haben die Dampfschiffe, wir haben die neuen Maschinen, und wir haben die traditionelle Wüste am Rand des Kanals. Bei der Baustelle finde ich so faszinierend, dass sofort zurückgegriffen werden muss auf Kamele, auf traditionelle oder auf bereits dort bestehende Formen von Mobilität.

Also dass diese Trennung zwischen Orient und Okzident, zwischen Moderne einerseits und Tradition auf der anderen Seite vielleicht in diesen Texten eine Rolle spielt, aber sobald es um den Bau geht, die ganzen Ingenieure wissen, sie können diesen Wüstenraum gar nicht erschließen, ohne zum Beispiel auf Kamele und auf regionales Wissen zurückzugreifen.

TMW: Welche Auswirkungen hatte der Bau des Suezkanals auf bestehende Verkehrsrouten in Ägypten und auf globale Mobilitätsmuster, was Handel, Migration und Kommunikation betrifft?

Valeska Huber:

Was mich besonders interessiert hat, ist, was eigentlich passiert, wenn diese imperialen, kolonialen, globalen Infrastrukturen in Betrieb genommen werden. Und da sehen wir, dass es höchst spannend ist, sich zu überlegen, wie verschiedene Formen von Mobilität sich hier eigentlich überschneiden, gleichzeitig existieren, wie sie einerseits geöffnet werden, aber andererseits auch kontrolliert.

Vielleicht kann ich das ein bisschen deutlicher machen, indem ich verschiedene Mobilitätsformen hier unterscheidet. Das eine ist natürlich die imperiale Mobilität, die durch den Suezkanal beschleunigt werden soll. Hier ist der Ort, wo Truppen schneller reisen können, wo Informationen schneller vermittelt werden können.

Es kommt aber gleichzeitig dazu, dass es auch ein Ort der Kontrolle wird, in dem Empires sich gegenseitig beobachten. Das Beispiel von Truppentransporten ist wieder ganz interessant. Wenn wir uns bestimmte Krisen anschauen, wie den südafrikanischen Krieg der Zeit um 1900 oder andere Konflikte, dann sehen wir, dass hier quasi ein Empire das andere beobachtet: Wie viel Truppen schicken die Niederländer, wie viel Truppen die Briten? Also es ist - ein Ort wie der Suezkanal wird nicht nur zu einem Ort der Vernetzung, sondern auch zu einem Ort des gegenseitigen Beobachtens.

Imperiale Infrastruktur ist wirklich das, was häufig mit dem Suezkanal verbunden wurde. Das ist aber nur eine Mobilitätsform, die durch den Suezkanal verändert wird. Der Suezkanal wirkt sich gleichzeitig auf die Mobilität aus, die bereits dort existiert.

Die jahrhundertealte Karawanenroute zwischen Damaskus und Kairo führt genau hier entlang, und wir haben ganz tolle Fotografien - also das ist sowieso die Zeit der entstehenden Fotografie - wo wir sehen, wie der Kanal diese Karawanenroute entzweischneidet und die Karawane auf Flößen hin- und hergeschifft werden muss. Und das ist für mich ein sehr, sehr spannendes Bild, wie diese neue Infrastruktur mit bestehenden Infrastrukturen interagiert.

Dazu würden sich noch viele Geschichten erzählen lassen: wie die Beduinen in der Wüste mit dem Kanal interagieren, wie die Mobilitätsformen, wie wir dort vor Ort schon haben, mit dem neuen und dieser neuen Route in Verbindung treten. Der Suezkanal - ist vielleicht der dritte Punkt - hat neben dieser Frage von imperialen Mobilitäten und bereits bestehenden Mobilitäten auch einen ganz starken Kontrollaspekt.

Zum Beispiel in Zeiten von Epidemien, den Cholera-Epidemien des 19. Jahrhunderts wird das ganz stark zu einem Ort, wo Krankheiten identifiziert und kontrolliert werden sollen.

Auch globale Kriminalität soll hier kontrolliert werden. Ganz interessant ist: Es der Ort, wo blinde Passagiere, Prostituierte, Kriminelle identifiziert und im Zweifel zurückgeschickt werden sollen.

TMW: Wie kann man Globalisierung und ihre Geschichte besser verstehen, wenn man sich einen Raum wie den Suezkanal ansieht?

Valeska Huber:

Ja, das ist natürlich eine Frage, die sich einerseits historisch beantworten lässt und andererseits bis in die Gegenwart ziehen lässt. Und vielleicht sage ich zu beiden Aspekten hier kurz was. Historisch gesehen, glaube ich, können wir eine Geschichte von Globalisierung schreiben, die Ungleichheiten ganz stark in den Blick nimmt und die eben nicht eine Geschichte von Vernetzung und Beschleunigung allein ist.

Der Suezkanal macht wirklich die globalen Ungleichheiten, die imperialen Hierarchien ganz deutlich. Ein Aspekt, über den ich hier weniger geredet habe, ist vielleicht auch Arbeit, wo das besonders deutlich wird. Die Menschen, die den Suezkanal graben zunächst, kommen oft aus anderen Regionen Ägyptens, also sind auch mobil und in Bewegung. Die Arbeitsbedingungen sind sehr schwierig, und in den 1870er- und 1880er-Jahren gibt es ganz viele Streikbewegungen, die sich an den Suezkanal andocken und die Streikenden haben das Gefühl, dass sie wirklich auch global argumentieren können, dass sie sagen: „Wir haben die Macht, eure globale Arterie des Empires zu blockieren.“

Es gibt tolle Fotografien, wo die Arbeitenden auf den Maschinen stehen und sagen: „Wir können diese Maschinen in den Kanal werfen und das blockieren“. Also der Punkt hier ist, dass ein Ort wie der Suezkanal keine einfache Globalisierungserzählung bereithält, in der die Welt vernetzt wird, alles wird schneller, alles beschleunigt sich, sondern wir haben hier sehr, sehr komplexe Prozesse von Beschleunigung und Verlangsamung, von Kontrolle und gleichzeitig Kontrollverlust der Empires - wie diese Streikenden gut illustrieren.

Das ist eine Geschichte, die, glaube ich, einem Narrativ von Technikgeschichte als einfacher Globalisierungsgeschichte entgegenwirkt. Und deswegen finde ich es besonders spannend. Die Geschichte lässt sich natürlich auch bis in die Gegenwart fortführen. Einige erinnern sich sicher noch an das Jahr 2021, als das Containerschiff *Ever Given* sechs Tage lang im März den Suezkanal blockierte. Und das ist natürlich ein Bild, was ganz besonders gut zeigt, dass diese Infrastrukturen einerseits zentral sind für unsere Welt und andererseits aber auch sehr fragil, dass sie niemals so ganz geschmeidig und ohne Reibung funktionieren, dass sie leicht blockiert und sabotiert werden können.

Und das ist in dem breiteren Bereich der Infrastrukturgeschichte auch ganz spannend, dass man sagt: Infrastrukturen werden dann sichtbar, wenn es ein Problem gibt - und das ist auch in der Geschichte des Suezkanals ganz gut zu verfolgen.