

Rechtsgeschichte

www.rg.mpg.de

<http://www.rg-rechtsgeschichte.de/rg12>
Zitiervorschlag: Rechtsgeschichte Rg 12 (2008)
<http://dx.doi.org/10.12946/rg12/125-138>

Rg **12** 2008 125 – 138

Andreas Fahrmeir

Klassen-Grenzen: Migrationskontrolle im 19. Jahrhundert

Dieser Beitrag steht unter einer
Creative Commons cc-by-nc-nd 3.0



Abstract

On the basis of an analysis of the legislation passed to control migration, passport formats and the practice of frontier controls, this paper argues that social rank – often directly tied to class of travel – remained a crucial category for migration control even in the liberal, bourgeois nineteenth century. It could rival nationality, ethnicity, or religion as a basis of inclusion or exclusion at borders. Even the First World War did not lead to a complete triumph of nationality or race over rank as a focus of migration control policies; some traditions established before 1914 continued into the twentieth century.



Klassen-Grenzen: Migrationskontrolle im 19. Jahrhundert

Im Jahr 1921 kam ein 16-jähriger, ursprünglich aus der Ölstadt Baku stammender jüdischer Reisender namens Lev Nussimbaum in Konstantinopel an. Lev wurde 1905 als Sohn eines Ölunternehmers und einer Mutter mit bolschewistischen Neigungen geboren. 1917 ergriffen Lev und sein Vater – die Mutter war um 1911 gestorben, möglicherweise durch Selbstmord – die Flucht. Ihre Reise führte über Turkmenistan und Persien zunächst in die Türkei, dann nach Frankreich, schließlich in das Deutschland der Weimarer Republik. Dort entdeckte der fast mittellose Student einen Markt für Artikel und (ab 1929) Bücher über den Orient, den er als »echter« Araber bediente. »Essad Bey«, wie er sich seit etwa 1924 nannte, erlangte mit einer Fülle von Publikationen, darunter Biographien Mohammeds und Stalins, internationale Bekanntheit, bis die Machtergreifung der Nationalsozialisten seine Lage prekär machte. Denn die falsche Familiengeschichte des Konstrukts Essad Bey, dessen Vater angeblich Mohammedaner und dessen Mutter angeblich eine christliche Adelige waren, wurde nun durch missgünstige Konkurrenten genau untersucht und drohte als Fälschung entlarvt zu werden. Während Nussimbaums jüdische Ehefrau nach Amerika auswanderte und sich dort scheiden ließ, ging er selbst zunächst nach Wien, wo er 1937 als »Kurban Said« das später in Aserbeidschan als Nationaldichtung betrachtete Buch »Ali und Nino« verfasste, dann nach Italien, wo er 1941 an einer Wundinfektion starb.¹

Eine der Fragen, welche die Geschichte Nussimbaums aufwirft, ist, wie es dem Vater-Sohn-Paar, dessen Besitz in der Sowjetunion nun praktisch wertlos war, gelingen konnte, so viele Grenzen zu überschreiten und dazu die Identität zu wechseln. Die Literatur zur Kontrolle von Migration im 19. und 20. Jahrhundert geht überwiegend davon aus, der Beginn des Ersten Weltkriegs habe das Ende der Reisefreiheit mit sich gebracht, welche die meisten Europäer im 19. Jahrhundert genossen. Seit dem 3. August 1914 wurden Ausweispflicht, »Fernsteuerung« von Migration durch Ein- und Ausreisevisa sowie rigide Grenzkontrollen die Regel.² Damit etablierte sich das moderne, seither allenfalls zeitweise für

1 TOM REISS, *The Orientalist. In Search of a Man Caught between East and West*, London 2005.

2 MARTIN LLOYD, *The Passport: The History of Man's Most Travelled Document*, Stroud 2003, 104–107, 185 f.; JOHN TORPEY, *The Invention of the Passport: Surveillance, Citizenship, and the State*, Cambridge 2001, 111–121; JOHN TORPEY, *The Great War and the Birth of the Modern Passport*

System, in: *Documenting Individual Identity: The Development of State Practices in the Modern World*, hg. von JANE CAPLAN und JOHN TORPEY, Princeton 2001, 256–270.

bestimmte Reisende und Regionen ausgesetzte Pass- und Visumsystem. Der Eindruck der Forschung deckt sich in diesem Punkt mit dem der Zeitgenossen. John Maynard Keynes' Kritik des Versailler Vertrags beginnt mit einer Schilderung des freien, nicht durch bürokratische Einschränkungen gehemmten Verkehrs von Waren, Kapital und eben auch Personen vor 1914.³ Experten für Passrecht und Migrationspolitik teilten diese Einschätzung. 1937 veröffentlichte ein französischer Jurist, Maurice d'Hartoy, eine Darstellung des Passwesens, in der er ähnlich nostalgisch wie Keynes auf das 1906 erschienene Buch von Adrien Sée zum selben Thema verwies.⁴ War Sée noch davon ausgegangen, der Pass verhalte sich zur Moderne wie die Postkutsche, sei also nur noch in manchen rückständigen Teilen der Welt aufzufinden, wo er bald verschwinden werde, so konstatierte d'Hartoy, die Auferstehung des Passes sei mit dem Donner der Kanonen und der allgemeinen Abschaffung des Völkerrechts im Ersten Weltkrieg zusammengefallen.⁵

Allerdings stimmte der Eindruck beinahe unbeschränkter Reisefreiheit vor 1914 nur mit bestimmten Einschränkungen, welche den Zeitgenossen als so selbstverständlich erschienen, dass sie kaum explizit genannt wurden. Die neuere Forschung zu staatlicher Migrationspolitik im 19. Jahrhundert (die erste Hälfte des 20. bedarf noch der intensiveren Erforschung) hat das vor allem mit Blick auf administrative Barrieren dokumentiert, welche Migration für bestimmte ethnische, politische und religiöse Gruppen erschwerten, etwa für Anarchisten, Asiaten oder Juden.⁶ Klassen- oder Standesgrenzen gelten dagegen in einer Zeit weitgehend deregulierter internationaler Arbeitsmärkte und großer Wanderungsbewegungen über Staatsgrenzen hinweg als wenig wichtig. Ohne eine Berücksichtigung der Klassen-Grenzen lassen sich aber die administrativen Rätsel des Falls Nussimbaum, die ich noch zurückstellen möchte, kaum lösen.

Im Folgenden werden zunächst die Konjunkturen staatlicher Migrationskontrolle im 19. und frühen 20. Jahrhundert skizziert, soweit dies auf der Grundlage eines immer noch uneinheitlichen Forschungsstandes möglich ist, bevor die Rolle von Rang und Klasse beschrieben und nach ihrer allgemeineren Bedeutung gefragt wird.

3 JOHN MAYNARD KEYNES, *The Economic Consequences of the Peace*, London 1919, 6 f.

4 ADRIEN SÉE, *Le passeport en France*, Chartres 1907, bes. 19.

5 MAURICE D'HARTOY, *Histoire du passeport français*, Paris 1937, 17, 77–84.

6 ARISTIDE ZOLBERG, *A Nation by Design: Immigration Policy in the Fashioning of America*, Cambridge, Mass. 2006, 185–238;

KLAUS J. BADE, *Europa in Bewegung: Migration vom späten 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart*, München 2000, 185–232; RENAUD MORIEUX, *La prison de l'exil. Les réfugiés de la Commune entre les polices françaises et anglaises (1871–1880)*, in: *Police et migrants. France 1667–1939*, hg. von MARIE-CLAUDE BLANC-CHALÉARD et al., Rennes 2001, 133–150.

1. *Konjunkturen der Migrationskontrolle im langen 19. Jahrhundert*

Staatliche Migrationskontrolle im europäischen und transatlantischen langen 19. Jahrhundert lässt sich nach dem gegenwärtigen Stand der Diskussion entweder in zwei oder drei Phasen einteilen. Relativ unstrittig ist die Datierung des Aufbaus eines Systems staatlicher Regulierung und Dokumentation von Migration auf die letzten Jahrzehnte des 18. und die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts. Dieses System konnte sich zwar auf ältere Kontrollformen stützen,⁷ war aber zugleich klar als neue Entwicklung erkennbar – die Edinburgh Review sprach 1825 von einer »monster birth« der Französischen Revolution.⁸ Angestrebt war, jede Bewegung außerhalb der Grenze eines kleinen Verwaltungsbezirks (in Frankreich der Kanton, in deutschen Staaten etwa ein Amt) unter den Vorbehalt behördlicher Genehmigung zu stellen. Dies werde, so hofften die Spitzen der staatlichen Verwaltungen, mehrere Probleme zugleich lösen. Eine rigide umgesetzte Passpflicht werde ausländische Spione und inländische Radikale am Reisen hindern, Wehrpflichtigen die Flucht unmöglich machen und politisch sensible Orte wie Hauptstädte vor massenhafter Zuwanderung schützen. Die entsprechenden Regelungen lassen sich in Frankreich auf 1792 datieren, auf dem restlichen europäischen Kontinent wurden sie meist als Folge französischer Verwaltungsaktivitäten eingeführt, in den deutschen Staaten spätestens in der ersten Dekade des 19. Jahrhunderts.⁹

Die Mobilitätsgenehmigung, die sich normalerweise nur auf eine Reise bezog, wurde in Form von Pässen, Arbeits- oder Wanderbüchern erteilt. Gelegentlich gab es außerdem Ausweise, welche die Erlaubnis zum Aufenthalt an einem Ort dokumentierten, dessen Bevölkerung als nicht überschaubar galt, so in den 1790er Jahren in Paris oder im frühen 19. Jahrhundert in manchen preußischen Städten.¹⁰ Bei Reisen, die über Staatsgrenzen hinweg führten, musste die Genehmigung in aller Regel vom Heimat- wie vom Zielstaat erteilt werden, sodass der Besuch eines Konsulats, die Rechtfertigung der Reise an der Grenze oder die Korrespondenz mit einer zentralen Ausländerbehörde nötig wurden; Auslandspässe waren teurer als Inlandspässe, dazu kamen noch Visagebühren, so dass Auslandsreisen auch finanziell aufwendiger waren als Inlandsreisen.

7 Vgl. VALENTIN GROEBNER, *Der Schein der Person: Steckbrief, Ausweis und Kontrolle im Mittelalter*, München 2004; CATHERINE CLÉMENS-DENYS, *Les transformations du contrôle des étrangers dans les villes de la frontière du Nord, 1667–1789*, in: *Police et migrants* (Fn. 6) 207–218.

8 [WILLIAM EMPSON], *On the Alien Bill. By an Alien*, in: *Edinburgh*

Review or Critical Journal 83 (1825) 99–174, 100.

9 TORPEY, *Invention* (Fn. 2) 21–56; MICHEL PERTUÉ, *La police des étrangers sous la Révolution française*, in: *Police et migrants* (Fn. 6) 63–74; MICHAEL RAPPORT, *Nationality and Citizenship in Revolutionary France. The Treatment of Foreigners 1789–1799*, Oxford 2000, 147 f., 203–206, 254 f., 260 f.; ANDREAS FAHRMEIR, *Citi-*

zens and Aliens: Foreigners and the Law in Britain and the German States, 1789–1870, New York 2000, 102 ff.

10 OLIVIER FARON und CYRIL GRANGE, *Paris and its Foreigners in the Late Eighteenth Century*, in: *Migration Control in the North Atlantic World. The Evolution of State Practices in Europe and the U.S. from the French Revolution to the Inter-War Period*, hg. von ANDREAS FAHRMEIR, OLIVIER FARON und PATRICK WEIL, New York 2003, 39–54; FAHRMEIR, *Citizens* (Fn. 9) 107 f., 153.

Häufige Kontrollen erlaubten zumindest theoretisch, jede Reise jeder Person zu verfolgen, durch Veränderung der Reiseroute abzukürzen oder zu beenden. Kontrolliert wurde in Grenzorten, an Hauptstraßen, Flüssen oder Eisenbahnlinien, an Stadttoren oder Zollbarrieren, in Gasthöfen oder Privatquartieren (die jede Übernachtung der Polizei zu melden hatten), in manchen Verkehrsmitteln (so in Postkutschen), schließlich in Polizeistationen, wo Pässe oder Wanderbücher bei jedem längeren Aufenthalt vorzulegen waren. Die vorgesehenen Strafen für illegales Reisen, vor allem für illegales Reisen über Staatsgrenzen, reichten von körperlicher Züchtigung bis zu lebenslanger Haft; ob und wie häufig es in der Praxis zu solch drastischen Sanktionen kam, ist bislang aber noch nicht untersucht.¹¹

Trotz aller Unterschiede im Detail: seit der »Sattelzeit« um 1800 überzog ein im Kern sehr ähnlich strukturiertes Kontrollnetz den ganzen europäischen Kontinent. In Großbritannien galten von 1793 bis 1826 ähnliche Vorschriften für Ausländer, welche die britischen Inseln betreten wollten; innerhalb der Landesgrenzen folgten Mobilitätsbeschränkungen aber vor allem aus den Bestimmungen des Armenrechts. In den USA gab es in dieser Zeit, abgesehen von Beschränkungen, die sich aus einzelstaatlichem Armenrecht und Sklaverei ergaben, nur zwischen 1798 und 1802 eine gezielte zentralstaatliche Kontrolle grenzüberschreitender Migration, die praktisch wohl nicht wirksam wurde.¹²

Das erste Passsystem kannte Phasen größerer Rigidität und größerer Flexibilität, die mit Phasen politischer Spannung und Entspannung zusammenfielen. Besonders scharfe Kontrollen wurden um 1819, in den frühen 1830er Jahren und nach 1848 praktiziert; in den ausgehenden 1820ern, in den 1840ern und den späteren 1850er Jahren nahm ihre Intensität ab.¹³

Die ebenfalls kaum umstrittene zweite Phase begann in den 1860er Jahren. Bewegung im Inland und über Staatsgrenzen hinweg wurde in West- und Mitteleuropa nun dereguliert. Im Inland verband sich diese Deregulierung mit der Durchsetzung eines weitgehenden Rechts auf Freizügigkeit im Norddeutschen Bund und Deutschen Reich oder mit der Abschaffung von Inlandspässen im Frankreich der Dritten Republik. In den deutschen Staaten wurden die bisherigen Ausweisdokumente zunächst durch eine sogenannte Passkarte ergänzt, welche in den 1840er Jahren entlang der Bahnstrecke Berlin-Dresden eingeführt wurde und in den

11 ARNAUD-DOMINIQUE HOUTE, *Le migrant du gendarme. Le quotidien de la surveillance dans le département du Nord pendant la première moitié du XIXe siècle*, in:

Police et migrants (Fn. 6) 235–249; LEO LUCASSEN, *A Many-Headed Monster: The Evolution of the Passport System in the Netherlands and Germany in the Long Nineteenth Century*, in: *Documenting Individual Identity* (Fn. 2) 235–255; FAHRMEIR, *Citizens* (Fn. 9) 105–128.

12 E. P. HENNOCK, *The Origin of the Welfare State in England and Germany, 1850–1914: Social*

Policies Compared, Cambridge 2007, 33–35; FAHRMEIR, *Citizens* (Fn. 9) 104–106, 129–132, 169–173; GERALD L. NEUMAN, *Strangers to the Constitution: Immigrants, Borders and Fundamental Law*, Princeton 1996, 23–31, 53–61.

13 ANDREAS FAHRMEIR, *Paßwesen und Staatsbildung im Deutschland des 19. Jahrhunderts*, in: *HZ* 271 (2000) 57–91, 72–84.

späten 1850er Jahren zuverlässige Vielreisende für jeweils ein Jahr zur Bewegung in immer größeren Teilen des Deutschen Bundes berechnete. Die Visumpflicht für grenzüberschreitendes Reisen verschwand im Laufe der 1860er Jahre in ganz Mittel- und Westeuropa. Seit Mitte der 1860er Jahre war westlich der russischen Grenze außer im Falle kriegerischer Auseinandersetzungen oder extremer innenpolitischer Spannungen nicht mehr mit systematischen Grenzkontrollen zu rechnen.¹⁴

Allerdings war damit keine allgemeine Freizügigkeit intendiert, sondern es ging um einen Systemwechsel, der dem Übergang von der Vorzensur zur nachträglichen Bestrafung verbotener Publikationen ähnelt. Unerwünschte Migration wurde nun nicht mehr im Vorfeld verhindert, sondern durch eine eventuelle Ausweisung nach der Ankunft in ihren aus Sicht der Verwaltung nachteiligen Folgen begrenzt. Zu diesem Zweck mussten Reisende weiterhin Dokumente mitführen, die Identität, ordentlichen Wohnsitz, Familienstand und Staatsangehörigkeit dokumentierten – denn nur so war eine Überprüfung des Aufenthaltsrechts bei der (auf dem Kontinent weiterhin üblichen) polizeilichen Anmeldung oder gegebenenfalls die Ausweisung in das Heimatland oder an den Heimatort möglich. Solche Dokumente konnten aber nun wieder – wie vor 1792 – eher privater Natur sein: Visitenkarten oder Briefwechsel mit am Ort bekannten Persönlichkeiten wurden von Behörden meist anerkannt. Es war somit nicht mehr nötig, längere Reisen zu beantragen. Wie Keynes schrieb, konnte jeder vermögende Europäer oder weiße Nordamerikaner zu Reisen beliebiger Dauer und Zielsetzung aufbrechen, ohne sich im Vorfeld um Reisepapiere kümmern zu müssen.

An den Grenzen der USA etablierten die Regierungen der Küstenstaaten anstelle der möglichen, aber wegen der hohen Kosten für die Rückreise selten praktizierten Ab- oder Ausweisung von Zuwanderern seit dem frühen 19. Jahrhundert eine Art finanzielle Kontrolle. Alle ausländischen Einreisenden mussten Kautionen oder Ablösesummen bezahlen, die bisweilen nach dem vermuteten Armutsrisiko gestaffelt waren. Ankunftsgebühren oder Kaution sollten die Kosten für an Ausländer gezahlte Armenhilfe decken.¹⁵

Die neuen Kontrollmodalitäten signalisierten ein erhöhtes Vertrauen in die Leistungsfähigkeit einer Bürokratie, die auch ohne Kontrollpunkte in der Lage sein sollte, Wohnbevölkerungen zu

14 TORPEY, *Invention* (Fn. 2) 81–92, 111; ANDREAS FAHRMEIR, *Passports and the Status of Aliens*, in: *The Mechanics of Internationalism. Culture, Society and Politics from the 1840s to the First World War*, hg. von MARTIN GEYER und JOHANNES PAULMANN, Oxford 2001, 93–119, 103–109.

15 ZOLBERG, *A Nation by Design* (Fn. 6) 140–145; NEUMAN, *Stran-*

gers to the Constitution (Fn. 12) 23–31.

erfassen, unerwünschte Personen zu identifizieren und gegebenenfalls auszuweisen. (Vor diesem Hintergrund scheinen die Befestigungen zwischen den USA und Mexiko, der EU und Nordafrika, Israel und den palästinensischen Gebieten einen allgemeinen Vertrauensverlust in die Leistungsfähigkeit von Bürokratien zu spiegeln.)

Umstritten ist, ob mit den 1880er Jahren eine neue Phase einsetzte. Für eine solche Annahme spricht die Verschärfung der Kontrollen an bestimmten Grenzen. Eine solche Grenze war die Küste der USA, wo Einwanderungspolitik seit den 1880er Jahren zur Angelegenheit der Bundesregierung wurde, die eine wachsende Zahl von Ausschlussgründen festlegte. 1892 wurde mit Ellis Island vor New York die erste Kontrollinsel eingerichtet; seit 1910 stand mit Angel Island vor San Francisco auch im Westen der USA eine entsprechende Kontrollstelle zur Verfügung.¹⁶ In Südamerika, Großbritannien und manchen Teilen des britischen Empire wurde grenzüberschreitende Migration auf dem Seeweg ebenfalls schärfer überwacht;¹⁷ ähnliches galt für die Bewegung über die Landgrenze zwischen dem Deutschen Reich und Russland. Dort markierte vor allem die preußische Massenausweisung von 1885 einen deutlichen Bruch mit bisherigen Grundsätzen der Migrationspolitik.¹⁸

Innerhalb Mittel- und Westeuropas wurden zwar keine regelmäßigen Grenzkontrollen eingeführt, doch vor dem Hintergrund wachsender Xenophobie und Forderungen, den Zugang von Ausländern zum nationalen Arbeitsmarkt zu beschränken, erfolgten hier gleichfalls erste restriktive Maßnahmen;¹⁹ daneben fanden erste Experimente mit der biometrischen Erfassung relativ kleiner Teile der Bevölkerung (meist Vorbestrafte oder Hausierer) mittels des Bertillon-Systems oder des Fingerabdrucks statt, welche auch die Abhängigkeit der Kontrollsysteme von fälschungsanfälligen Ausweispapieren reduzieren sollte.²⁰ Für die Annahme einer Zäsur um 1880 spricht vor allem, dass sich die Ziele der Migrationskontrolle veränderten. War es bislang darum gegangen, einzelne Personen wegen unerwünschter Eigenschaften (Armut, Straftaten, Krankheit oder unliebsame politische Überzeugungen) am Überschreiten von Grenzen zu hindern, so ging es nun (auch) darum, Angehörige ethnisch oder religiös definierter Gruppen (vor allem Juden, Slawen oder Asiaten) selbst dann am Betreten eines Landes zu hindern, wenn ihr persönlicher Lebenswandel untadelig und ihre ökonomischen Aussichten gut waren.²¹

16 AMY L. FAIRCHILD, *Science at the Borders: Immigrant Medical Inspection and the Shaping of the Modern Industrial Labor Force*, Baltimore 2004; MAE M. NGAI, *Impossible Subjects: Illegal Aliens and the Making of Modern America*, Princeton 2004, bes. 59, 64.

17 JULIA RODRIGUEZ, *South Atlantic Crossings: Fingerprints, Science, and the State in Turn-of-the-Century Argentina*, in: AHR 109 (2004) 387–416; TODD M. ENDELMAN, *The Jews of Britain, 1656 to 2000*, Berkeley 2002, 127–136, 159–161; H. I. LONDON, *Non-White Immigration and*

the White Australia Policy, Sydney 1970, 4–14.

18 JACK WERTHEIMER, *Unwelcome Strangers: East European Jews in Imperial Germany*, Oxford 1987, 43–49, 60–63.

19 GÉRARD NOIRIEL, *Les origines républicaines de Vichy*, Paris 1999, bes. 162 f.; LAURENT DORNEL, *La France hostile. Socio-histoire de la xénophobie (1870–1914)*, Paris 2004.

20 SIMON A. COLE, *Suspect Identities. A History of Fingerprinting and Criminal Identification*, Cambridge, Mass. 2001, bes. 49, 54 f., 73–92, 129, 135, 153.

21 Vgl. PATRICK WEILL, *Races at the Gate. Racial Distinctions in Immigration Policy. A Comparison between France and the United States*, in: *Migration Control* (Fn. 10) 271–297.

Unumstritten ist, dass 1914 ein radikaler Bruch erfolgte, der an der Einführung einer Ausweispflicht im In- und Ausland, systematischen Grenz- und Reisekontrollen sowie der erneuerten Visumpflicht deutlich wurde. Mit Ausnahme von Großbritannien, wo Ausweispapiere für Inländer nach dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg abgeschafft wurden,²² wurden diese Regeln fortan allenfalls zwischen bestimmten Ländern außer Vollzug gesetzt, nicht aber auf Dauer abgeschafft, was an der Wiedereinführung von Grenzkontrollen im Vorfeld von Veranstaltungen wie G8-Gipfeln im Schengener Raum ebenso deutlich wird wie am Namen »Visa Waiver Program« in den USA.

Dennoch war das Passsystem nach 1914 nicht mit dem nach 1792 identisch. Nach 1919 ging es vorwiegend darum, Übertritte über Grenzen zum Zwecke der Aus- und Einwanderung oder der Arbeitsaufnahme entweder ganz zu verhindern oder in einem bestimmten quantitativen Rahmen zu halten, der beispielsweise durch Einwanderungsquoten abgesteckt wurde. Es war aber kaum noch vorgesehen, Bewegung über längere Strecken insgesamt zu regulieren; solche Detailsteuerung von Mobilität wurde nun zum Kennzeichen diktatorischer Regime wie Russland und später China.²³

Die Konjunkturen staatlicher Migrationskontrolle im 19. Jahrhundert sind aus unterschiedlichen Perspektiven untersucht worden. Eine, für die beispielhaft John Torpey²⁴ und Gérard Noiriel²⁵ genannt werden können, interessierte sich für den Zusammenhang zwischen Migrationskontrolle und Staatsbildung. Sie fragte danach, wie und warum Staaten Bürger und Ausländer erfassten und ob bzw. wie sich Entwicklungen im 19. Jahrhundert in die Vorgeschichte totalitärer Staatsformen einordnen ließen. Durch die Beschreibung des Aufstiegs des Interventionsstaates auf dem Gebiet der Migrationskontrolle erfolgte zugleich der Nachweis, dass die in der bisherigen Literatur verbreitete Vorstellung staatsfreier Migration im 19. Jahrhundert nicht oder so nicht zutrifft.

Eine andere Forschungsrichtung fragte, wie in der Praxis von Migrationskontrolle und Staatsangehörigkeitspolitik Grenzen gezogen oder »Papierwände«²⁶ aufgerichtet wurden. Diese Forschungen²⁷ konnten zeigen, dass die Vorstellung einer »Nationalisierung« europäischer Gesellschaften durch eine vor allem in Mittel- und Osteuropa auf die Herstellung ethnischer Homogenität zielende Migrationspolitik differenziert werden muss. Im Passsystem des frühen 19. Jahrhunderts spielte die Frage der ethnischen

22 JON AGAR, *Modern Horrors: British Identity and Identity Cards*, in: *Documenting Individual Identity* (Fn. 2) 101–120.

23 MARC GARCELON, *Colonizing the Subject: The Genealogy and Legacy of the Soviet Internal Passport*, in: *Documenting Individual Identity* (Fn. 2) 83–101.

24 TORPEY, *Invention* (Fn. 2).

25 GÉRARD NOIRIEL, *Le creuset français: Histoire de l'immigration*

XIXe–XXe siècle, 2. Aufl. Paris 1992; NOIRIEL, *Origines* (Fn. 19).

26 DAVID S. WYMAN, *Paper Walls. America and the Refugee Crisis 1938–1941*, Amherst 1968.

27 ROGERS BRUBAKER, *Citizenship and Nationhood in France and Germany*, Cambridge/Mass. 1992; DIETER GOSEWINKEL, *Einbürgern und Ausschließen: Die Nationalisierung der Staatsangehörigkeit vom Deutschen Bund bis*

zur Bundesrepublik Deutschland, Göttingen 2001; PATRICK WEIL, *Qu'est-ce qu'un Français? Histoire de la nationalité française depuis la Révolution*, 2. Aufl., Paris 2005; FAHRMEIR, *Citizens* (Fn. 9).

Zugehörigkeit eine ebenso geringe Rolle wie die der kulturellen Assimilation. Politische Loyalität, Ehrbarkeit und Unabhängigkeit waren entscheidender als Abstammung oder Sprache. Das änderte sich erst seit dem späten 19. Jahrhundert, vor allem aber seit dem Ende des Ersten Weltkriegs. Bietet nun eine genauere Betrachtung der Rolle von Klassenzugehörigkeit Anlass zu weiterer Differenzierung?

2. *Klassen-Zeichen: Die Dokumente der Migrationskontrolle*

Die Diskussion der Form der Papiere, welche im 19. Jahrhundert bei Migrationskontrollen überprüft wurden, erlaubt einen Zugang zu dieser Frage. Formal handelte es sich bei den Pässen des 19. Jahrhunderts um Empfehlungsschreiben. (Das gilt übrigens bis heute; Deutschland und Frankreich gehören zu den wenigen Ländern, die auf entsprechende Empfehlungsformeln verzichten.) Allerdings sollten im ersten Passsystem Empfehlungen von Privatpersonen keine Gültigkeit mehr haben. In kontinentaleuropäischen Pässen traten Passgeber also in ihrer institutionellen Rolle in Erscheinung – als »General-Polizey des Herzogtums Nassau«, »seiner k.k. apostol. Majestät wirkl. geheimer Rath und Statthalter im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns«, »Commune Dathis«. In britischen und amerikanischen Pässen bescheinigte dagegen eine Person, die auch ein Amt innehatte, Identität und Zuverlässigkeit des Reisenden. Passgeber war dort beispielsweise George William Frederick Earl Clarendon, Baron Hyde of Hindon, der neben vielen anderen Dingen (»a Peer of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Member of Her Britannic Majesty's Most Honourable Privy Council, Knight of the Most Noble Order of the Garder and Knight Grand Cross of the Most Honourable Order of the Bath«) auch »Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs«, also Außenminister, war. Entsprechend trugen die Pässe das persönliche Wappen des jeweiligen Außenministers ebenso wie das der britischen Monarchie.²⁸

Darin spiegelte sich nicht nur eine Vorliebe für archaische Formulierungen; solche Pässe sollten tatsächlich eine persönliche Beziehung zwischen Minister und Passnehmer dokumentieren, die, so fand zumindest der langjährige britische Außenminister Palmerston, weitere Nachfragen nach dem Leumund der Reisen-

²⁸ Abbildungen leerer und ausgefüllter Vordrucke bei LLOYD, *Passport* (Fn. 2) 67, 72; ANDREAS FAHRMEIR, *Governments and Forgers: Passports in Nineteenth-Century Europe*, in: *Documenting Individual Identity* (Fn. 2) 218–234, 226 f.

den überflüssig mache.²⁹ Britische Pässe wurden nur an persönliche Bekannte des Außenministers oder seiner Freunde ausgegeben; erst seit den 1840er Jahren wurde jeder, der bei einem Londoner Bankier ein Konto unterhielt, wie ein Bekannter des Ministers behandelt. Andere Reisende, und das bedeutete: alle Reisende aus den unteren Schichten der Gesellschaft mussten sehen, wo sie einen Pass bekommen konnten, und sich zu diesem Zweck an ausländische Konsulate (meist die Vertretung Frankreichs) oder einheimische Bürgermeister wenden.³⁰

Der soziale Status von Reisenden war zunächst bei der persönlichen Interaktion mit Beamten von Bedeutung. Diese war fast immer durch Deferenz der Kontrolleure gegenüber höheren Ständen und Missbräuche gegenüber ärmeren Reisenden geprägt. Robert von Mohl beschrieb letzteres in seinen Artikeln im Staatslexikon;³¹ weit verbreitete Reiseführer wie Baedeker gingen dagegen von der Annahme aus, für ihre Leser werde eine Passkontrolle die Ausnahme bleiben.³² Dazu traten die Folgen der unter Grenzkontrolleuren offenbar verbreiteten Korruption. Trinkgelder waren nicht nur bei jeder Phase der Passbeschaffung gang und gäbe (Pfortner der Botschaften, Konsulate und Ministerien erwarteten ein Handgeld), sondern auch bei den Kontrollen durch Zoll- und Passbeamte an Grenzen oder bei Ortspolizeibehörden. Es war üblich, sich aus unangenehmen Situationen freikaufen zu können – wenn man denn über die entsprechenden Mittel verfügte.³³ Zumal aus den politischen Krisenjahren existieren allerdings auch Reiseberichte, in denen Prominente lang andauernde Kontrollen, Zurückweisungen, Ausweisungen oder Verhaftungen beschreiben. Das war meist dann der Fall, wenn Reisende aus den oberen Schichten sich zugleich in einem prekären Status befanden: etwa, indem sie als Studenten, »Radikale« oder in Ungnade gefallene Minister identifiziert werden konnten.³⁴ Handwerksgelesen waren gut beraten, sich immer auf lange Wartezeiten, willkürliche Strafen oder öffentliche Demütigungen einzustellen.³⁵

Pässe waren neben Kleidung, Auftreten und Beförderungsmittel für die Übermittlung sozialer Informationen, welche die Haltung von Beamten bestimmten, wichtig, bisweilen entscheidend. Über den Unterschied zwischen Personen mit Wander- oder Dienstbuch und solchen mit Pass³⁶ hinaus signalisierte die Art des Passes den Status des Reisenden. Der Pass einer lokalen oder regionalen Behörde markierte einen unbedeutenden Menschen,

29 Foreign Office an Baron Brunnow (richtig: Brunow), Mai 1851, National Archives, Kew, London, FO 612/7.

30 FAHRMEIR, *Citizens* (Fn. 9) 134–137.

31 R[OBERT] VON MOHL, Gensd'armie, in: *Staats-Lexikon oder Encyclopädie der Staatswissenschaften*, hg. von CARL VON ROTTECK und CARL WELCKER. 15 Bde., Altona [1834]–1843, Bd. VI,

514–518; R[OBERT] VON MOHL, Paßwesen, in: ebd., Bd. XII, 370–379.

32 KARL BAEDEKER, *Rheinreise von Basel bis Düsseldorf mit Ausflügen*, Koblenz 1849, vii.

33 [JOHN MURRAY], *A Hand-Book for Travellers on the Continent, being a Guide through Holland [...]*, 7. Aufl. London 1850, 237; *Eight weeks in Germany. By the Pedestrian*, Edinburgh 1842, 47.

34 ERNST FÖRSTER, *Aus der Jugendzeit*, Berlin 1887, 181–199; [FRANÇOIS RENÉ VICOMTE DE] CHATEAUBRIAND, *Mémoires d'Outre-Tombe*, hg. von MAURICE LEVAILLANT und GEORGES MOULINIER, 2 Bde., Paris 1951, Bd. 2, 645 f., 659.

35 ERNST VIOLAND, *Die Geschichte der Revolution in Oesterreich*, Leipzig 1850, 47 f.

36 WILLIAM DUTHIE, *A Tramp's Wallet*, 2. Aufl. London 1865, bes. xiii f., xxviii.

der eines Ministeriums zeichnete einen bedeutenden aus. Die Höhe der Gebühr entsprach der Bedeutung der Behörde. Preise für standesgemäße Pässe waren erheblich: Britische Außenministeriumspässe kosteten mehr als die Kanalüberfahrt in der Ersten Klasse.³⁷

Ein weiterer Hinweis war die Personenbeschreibung, das sogenannte »Signalement«. Je bekannter der Reisende, desto verzichtbarer war es. Bei Reisenden aus den besseren Kreisen ging die Chance, dass Beamte die Beschreibung mit der Person abgleichen konnten, ohnehin gegen Null, denn wenn jemand die Pässe bei der Polizei vorzeigte, so waren das Dienstboten oder Hoteldiener. Palmerston riskierte harte diplomatische Konfrontationen, um die Signalement-Freiheit britischer Außenministeriumspässe zu bewahren. Die preußischen Passbestimmungen sahen zur gleichen Zeit vor, bekannten und zuverlässigen Personen aus den höheren Ständen Pässe ohne Personenbeschreibung auszuhändigen, die der Polizei unterwegs nicht mehr vorgelegt werden mussten. Passkarten, die kein Signalement enthielten, waren für denselben Personenkreis gedacht.³⁸

Entscheidender als die aus dem Text des Reisedokuments ersichtlichen Informationen war die Form, in der Ausweispapiere den Kontrolleuren übergeben wurden. Die Wahrscheinlichkeit, dass Mitarbeiter ausländischer Behörden Pässe lesen konnten, war gering. Spätestens seit den 1830er Jahren wurden Pässe in der Landessprache ausgegeben und in der Landeshandschrift ausgefertigt, was die internationale Lesbarkeit vor allem deutsch- oder russischsprachiger Dokumente sehr einschränkte. Wichtig waren im Ausland daher vor allem optische Signale wie teure Einbände und Umschläge, Siegel aus Wachs statt Tinte, viele und große Schriftarten.

Die Pässe der Stadt Edinburgh galten auf dem Kontinent als besonders vornehm, weil sie in ansprechenden Schriftarten gestaltet waren und ein großes Siegel aus Wachs besaßen. Zudem verfügte der Potentat, der sie ausstellte, über viele Titel, darunter Lord Provost (d. h. Bürgermeister) und Lord Admiral (wenn auch nur des Firth of Forth). Die Pässe des Außenministers, die in einer nachgemachten Schreibrschrift ausgefertigt und in einem Guss gestochen waren, galten weniger.³⁹

Die Kontrolle über die äußere Form des Passes lag zum guten Teil in den Händen der Reisenden. Bis ins letzte Drittel des

³⁷ *Eight Weeks* (Fn. 33) 64.

³⁸ *Hansard's Parliamentary Debates*, Third Series 120 (1852), Sp. 514; JASPER RIDLEY, *Lord Palmerston*, London 1970, 362; FAHRMEIR, *Citizens* (Fn. 9) 111, 130.

³⁹ *Illustrated London News*, 6. September 1851.

19. Jahrhunderts bestanden Pässe aus einer Seite Papier. Wollte man länger unterwegs sein, so war es angezeigt, den Pass binden und mit leeren Blättern für Stempel versehen zu lassen. Dabei boten sich Möglichkeiten, den eigenen Status zu signalisieren: Man konnte sich die von Reisebüros oder Agenten angebotenen Standardmappen besorgen oder einen Buchbinder beauftragen, Leinen- oder Lederbindung verlangen, Goldschnitt wählen oder auf ihn verzichten und gegebenenfalls ein persönliches Wappen einprägen lassen. Die Wahrscheinlichkeit, damit die Behandlung zu beeinflussen, war in offiziellen wie inoffiziellen Zusammenhängen – man denke an die Anmeldung im Hotel – groß.

Das änderte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Der wichtigste Grund war der Übergang zur nachträglichen Migrationskontrolle, der Pässe verzichtbar machte. Im Deutschen Reich und in Italien schlossen offizielle Passbücher, deren Gleichförmigkeit Vorstellungen staatsbürgerlicher Gleichheit im Zeitalter des allgemeinen Männerwahlrechts widerspiegelte, zudem das Nachbinden aus.

Auch in Großbritannien führte die Weigerung französischer Konsulate, als britische Passbehörde zu fungieren, seit den späten 1850er Jahren zu einer Egalisierung. Fortan wurden Pässe auf der Grundlage der Empfehlung eines Bürgermeisters, Arztes, Chirurgen, Notars oder Geistlichen ausgegeben, was zugleich bedeutete, dass sie nicht mehr Ausweise überdurchschnittlicher Respektabilität sein konnten.⁴⁰

Die Einförmigkeit der Dokumente brachte allerdings Probleme mit sich. Es gab weiterhin Situationen, in denen der Nachweis besonderer Prominenz erforderlich war – etwa beim Zugang zu nicht-öffentlichen Sammlungen oder um Kredit zu erhalten. In diesen Zusammenhängen wurden private oder halbprivate Dokumente wie Bürgerrechtsbescheinigungen oder Empfehlungsschreiben erneut wichtig.⁴¹ Außerdem entsprach die Einförmigkeit der Dokumente den Zielsetzungen der Migrationskontrollpolitik nur bedingt. Im späten 19. Jahrhundert verfolgten die meisten Regierungen zwei Ziele: die Reisefreiheit der höheren Stände zu bewahren (nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen) und bestimmte, mit unteren gesellschaftlichen Schichten assoziierte Bedrohungen einzudämmen. Zu diesen Gefahren gehörten Infektionskrankheiten wie Typhus, Cholera, Bindehautentzündung und bestimmte Hautkrankheiten⁴² sowie gesellschaftliche »Degeneration«,⁴³ die

40 FAHRMEIR, *Citizens* (Fn. 9) 136 f.

41 ROBERT J. BLACKHAM, *The Soul of the City. London's Livery Companies*, London [1931] 78 f.

42 JULIAN WEINDLING, *Epidemics and Genocide in Eastern Europe 1890–1945*, Oxford 2000, bes. 52, 58 f.

43 DANIEL PICK, *Faces of Degeneration. A European Disorder, c. 1848–c. 1918*, Cambridge 1989; *Landscaping the Human*

Garden: Twentieth-Century Population Management in a Comparative Framework, hg. von AMIR WEINER, Stanford 2003.

oft mit einer Veränderung der ethnischen Zusammensetzung oder der sozialen Gliederung der Bevölkerung in Verbindung gebracht wurde.

Beides war administrativ nicht leicht zu vereinbaren. Eine Lösung waren Auflagen für bestimmte Berufe oder Herkunftsländer; Legitimationskarten für polnische Landarbeiter in Preußen sind ein Beispiel.⁴⁴

Viel weiter verbreitet war jedoch eine pauschale Unterscheidung nach Klasse. Der soziale Status von Reisenden konnte sich neben den auf Reisedokumenten vermerkten Berufen ja auch aus der Summe ergeben, welche er oder sie für die Beförderung von Ort zu Ort erübrigen konnte. Die Unterscheidung nach der Kabinen- oder Wagenklasse fand sich explizit im britischen Alien Act von 1905, der nur ausländische Reisende in der untersten Klasse (»steerage«) der Einwanderungskontrolle unterwarf. Sie fand sich ebenfalls in der Praxis der Kontrollstationen an der Ostgrenze des Deutschen Reiches, wo Reisende aus Russland, die auf den billigsten Plätzen reisten, aus dem Zug geholt, untersucht, desinfiziert, und – falls es sich um Auswanderer handelte – in verplombten Zügen nach Hamburg oder Bremen gebracht wurden. Ein ähnliches Bild bot sich an der amerikanischen Ostgrenze. Passagiere der ersten Klasse wurden zunächst nur um schriftliche Angaben gebeten, dann persönlich kontrolliert, aber nicht medizinisch untersucht. Passagiere der zweiten Klasse wurden von Ärzten an Bord kursorisch in Augenschein genommen. Der häufig traumatische Umweg über Ellis Island blieb somit allein für die Reisenden der dritten Klasse vorgesehen.⁴⁵

Diese Differenzierung nach Stand überlebte den Ersten Weltkrieg, auch wenn sich die Kontrollmodalitäten mit der Zeit änderten. Als mit dem Ersten Weltkrieg Visa erneut üblich wurden, erfolgte die soziale Differenzierung anhand der Berufangaben in Pässen und Antragsformularen. Die Passgesetzgebung der Weimarer Republik sah ebenfalls eine Differenzierung nach Berufsstand vor: Unternehmer, leitende Angestellte, Künstler oder Bildungsbürger mussten weder Pässe noch Visa persönlich beantragen; von der Pflicht, eine Arbeitserlaubnis einzuholen, waren sie ebenfalls befreit.⁴⁶ Ähnliche Sonderregelungen für Kaufleute und Bildungsbürger fanden sich in anderen Ländern.⁴⁷

Damit wären wir auch bei der Lösung des »Rätsels Nussimbaum«. Als Vater und Sohn nach ihrer Reise durch Zentralasien in

44 BADE, *Europa in Bewegung* (Fn. 6) 222 f.

45 THOMAS M. PITKIN, *Keepers of the Gate: A History of Ellis Island*, New York 1975, 92 f., 95–97, 117; WEINDLING, *Epidemics and Genocide in Eastern Europe* (Fn. 42) 62–65; PHILIPP SARASIN, *Die Visualisierung des Feindes. Über metaphorische Technologien der frühen Bakteriologie*, in: GG 30 (2004) 250–276, 274; FAIRCHILD (Fn. 16) 125–129.

46 JOHANNES KRAUSE, *Das deutsche Paßrecht*, Berlin 1925, bes. 29, 78 f.

47 D'HARTOY (Fn. 5) 104; VINCENT VIET, *La France immigré. Construction d'une politique 1914–1997*, Paris 1998, 42; E. P. HUTCHINSON, *Legislative History of American Immigration Policy 1798–1865*, Philadelphia 1981, z. B. 89.

Georgien ankamen, fanden sie die Möglichkeit, den sowjetischen Einflussbereich auf dem italienischen Schiff Kleopatra zu verlassen – allerdings nur mit gefälschten georgischen Pässen und durch Bestechung erlangten Impfausweisen. Konstantinopel stand damals unter theoretisch internationaler, faktisch britischer Militärverwaltung. Am Ende des Ersten Weltkriegs gab es dort viel zu befürchten: den unkontrollierten Zustrom von Flüchtlingen, unter denen sich auch kommunistische Agitatoren verbergen konnten oder den Import von Seuchen. Nach der Ankunft wanderten die meisten Passagiere in eine lange Quarantäne, dann folgte ein Verhör mit ungewissem Ausgang; viele andere wurden intensiv polizeilich befragt und medizinisch untersucht, bevor man sie an Land ließ. Lev und sein Vater erhielten aber sofort alle notwendigen Dokumente. Die Würfel waren in dem Moment gefallen, in dem sie beschlossen hatten, in der Ersten Klasse zu reisen: die dritte Klasse wanderte in Quarantäne, die zweite wurde untersucht, die erste von den Behörden bedient.⁴⁸ Offenbar war die Zäsur des Ersten Weltkriegs nicht ganz so tief.

Ausblick

Dieser Befund modifiziert die Annahme, der von einer »Internationale der Rassisten«⁴⁹ betriebene Versuch, die ethnische Zusammensetzung der Bevölkerung durch den Ausschluss »minderwertiger« »Rassen« zu steuern, habe sich im Bereich der Migrationskontrolle umfassend durchgesetzt. Zwar ist richtig, dass rassistisch motivierte Kontrollen, zumal an der Westgrenze der USA und im Deutschen Reich, immer mehr an Bedeutung gewannen. Bis in die 1930er Jahre hielt sich aber die Vorstellung einer internationalen, von Kontrollen möglichst zu befreienden Oberschicht. Ausnahmen von ethnischen Beschränkungen fanden sich nicht nur für russische oder polnische Aristokraten, sondern auch für chinesische Touristen, Kaufleute oder Studenten, die Amerika besuchen wollten.⁵⁰ Insofern würde es sich lohnen, David Cannadines These, Standesunterschiede seien im britischen Empire des späten 19. Jahrhunderts wichtiger als Rassenunterschiede gewesen,⁵¹ auch für andere Länder zu überprüfen.

Allerdings bedarf es hierzu weiterer Forschungen. Bislang ist relativ wenig über Kontrollpraktiken oder die Praxis der Visaver-

48 REISS (FN. 1) 111.

49 STEFAN KÜHL, Die Internationale der Rassisten: Aufstieg und Niedergang der internationalen Bewegung für Eugenik und Rassenhygiene im 20. Jahrhundert, Frankfurt/Main 2002.

50 ADAM MCKEOWN, Ritualization of Regulation: The Enforcement of Chinese Exclusion in the United States and China, in: AHR 108 (2003) 404–433.

51 DAVID CANNADINE, Ornamentalism: How the British Saw Their Empire, London 2002.

gabe in Konsulaten bekannt. Die intensive Erforschung der Migrationspolitik der 1920er und 1930er Jahre hat – sieht man von Flüchtlingsfragen ab – gerade erst begonnen.⁵² Allerdings bleibt die Praxis aus methodischen Gründen schwer zu rekonstruieren. So berechtigt der gerne gegenüber Aus- und Einwanderungsmuseen erhobene Vorwurf ist, dort werde die Geschichte der Erfolglosen unterdrückt: dasselbe gilt für die Überlieferung der beteiligten Behörden, die in aller Regel nur Akten erfolgreicher Bewerberinnen und Bewerber aufbewahrten. Insofern bietet sich in diesem Bereich noch ein besonders weites Feld für empirische Forschungen, neue Thesen und anregende Diskussionen.

Andreas Fahrmeir

52 Vgl. JOCHEN OLTMER, Migration und Politik in der Weimarer Republik, Göttingen 2005.