

Status

Vier Thesen zur Mobilität von Soldaten und Kombattanten in der Neuzeit

Von: Christoph Nübel

„Krieg, Militär und Mobilität“ lautete der Titel der diesjährigen Jahrestagung des Arbeitskreises Militärgeschichte. Am Ende der Konferenz herrschte Einigkeit darüber, dass es angesichts der Vielfalt der beobachteten Phänomene und Befunde schwierig sein würde, die Grundstrukturen des Themenfeldes zu bestimmen. Dieser Beitrag stellt vier Thesen zur Diskussion, mit denen sich einige der in den Tagungsvorträgen ausgelegten Fäden bündeln lassen und die als Ausgangspunkt für weitere Forschungen dienen können.

Im September 2012 hat der Arbeitskreis Militärgeschichte in Osnabrück seine Jahrestagung zum Thema „Krieg, Militär und Mobilität von der Antike bis in die Gegenwart“ durchgeführt. In einer Reihe inhaltlich und thematisch sehr heterogener Vorträge verhandelte die Konferenz Probleme der Mobilität von Soldaten und Kombattanten vom Altertum bis zur Gegenwart. Die vier hier vorgestellten Thesen sind ein Vorschlag. Sie sollen das Problem der Mobilität aus militärgeschichtlicher Perspektive strukturieren und für neue Fragen erschließen.

- I. Mobilität geht mit einem Statuswechsel einher.
- II. Der Status ist der Anlass für Mobilität.
- III. Staat und Gesellschaft bestimmen den Rahmen von Mobilität.
- IV. Die Erfahrungen vor Ort entscheiden über die Erfahrung von Mobilität.

Diese Thesen zielen vor allem auf Individuen, Gesellschaften und Staaten im neuzeitlichen Europa.

I. Mobilität geht mit einem Statuswechsel einher.

Mit der Mobilität ist letztlich immer ein Statuswechsel verbunden, da Migranten ihr bekanntes Umfeld verlassen und sich in einer neuen Umgebung orientieren müssen. Diese Veränderungen betreffen weite Bereiche des täglichen Lebens. In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, vier Arten des Status zu unterscheiden: politische, rechtliche, soziale und kulturelle Lebensumstände.

[1]

1. Der *politische Status* umfasst das Recht an politischer Beteiligung, also das aktive und passive Wahlrecht, das Recht, Versammlungen abzuhalten, sich zu organisieren oder das Recht darauf, politische Funktionen ausüben zu dürfen. Grundlegende Rechte wie die Meinungs- und Gedankenfreiheit und das Recht auf Selbstbestimmung sind ebenfalls dieser Kategorie zuzuordnen. 2. Der *rechtliche Status* bezeichnet die Möglichkeit, in einem bestimmten rechtlichen Rahmen zu arbeiten, Geschäfte zu tätigen sowie Mobilien und Immobilien zu erwerben und zu besitzen. Diese Rechte können durch kodifizierte Regeln oder durch in der alltäglichen Praxis bestätigte Normen festgelegt sein. Verwaltung und Gerichte arbeiten im Rahmen dieser Rechte, was ein unterschiedliches Maß an Rechtssicherheit gewährleistet. Weiterhin sind hierunter Systeme der Ver- und Absicherung der individuellen Lebensentwürfe zu verstehen. 3. Der *soziale Status* regelt die Teilhabe an einer öffentlichen und privaten Fürsorge sowie den Zugang zu gesellschaftlichen Schichten, aber auch Gruppierungen wie Vereinen, Zirkeln und Clubs. 4. Unter dem *kulturellen Status* ist vor allem die Religionsfreiheit zu verstehen, ebenso kennzeichnet er die Chance, sich über das historische Erbe einer Gesellschaft Gewissheit zu verschaffen und es zu deuten.

Diese vier Fälle sind als analytische Kategorien zu begreifen, zwischen denen in der Praxis Wechselwirkungen bestehen und die deshalb regelmäßig als Mischformen auftreten. Die Gesamtheit dieser Status lässt sich als Staatsbürgerrechte bezeichnen. In den verschiedenen Gesellschaften und Epochen verfügen Individuen und Gruppen jeweils nur über Teile dieser Rechte. Sie sind somit als nur selten gewährtes Gesamtpaket des Möglichen zu verstehen. Indem diese Rechte nach bestimmten Kriterien vergeben werden, markieren sie soziale Ungleichheiten. Sie ermöglichen und beschränken die Teilhabe Einzelner in den Feldern Politik, Recht, Soziales und Kultur. Der Status entscheidet also über Inklusion und Exklusion in den skizzierten Lebensbereichen. Die Mechanismen von Inklusion und Exklusion sind vor allem im Zusammenhang mit der Frage nach den Auswirkungen von Mobilität relevant.

Der Statuswechsel als Folge von Mobilität muss nicht notwendigerweise negativ sein und mit dem Verlust von politischen Rechten, vor allem dem Recht auf Selbstbestimmung, einhergehen. Das ist häufig bei Kriegsgefangenschaft und Zwangsarbeit der Fall (Beiträge Kretschmer, Overmans, Walleczek-Fritz). Vielmehr kann damit auch ein Zugewinn an den oben beschriebenen Rechten einhergehen. Das Friderizianische Preußen im 18., aber auch das Kaiserreich Brasilien im 19. Jahrhundert versprochen Einwanderern, dass sie – zumindest in Friedenszeiten und nach dem Militärdienst – im Lande siedeln und Grundeigentum erhalten sollten. Im preußischen Fall sollten die an der ostpreußischen Grenze lebenden Tartaren, die man

in die Armee einzugliedern gedachte, sogar ihren muslimischen Glauben in eigens errichteten Moscheen ausüben dürfen (Beiträge Schlürmann, Theilig). Aber auch das kriegsgeschundene Frankreich bot deutschen Kriegsgefangenen nach dem Zweiten Weltkrieg die französische Staatsbürgerschaft an (Beitrag Théofilakis). Bereits im 19. Jahrhundert hatten französische Politiker erkannt, dass man auf Zuwanderung angewiesen sein würde, wollte man gegen den machtpolitischen Konkurrenten im Osten bestehen und ein angemessenes Wirtschaftswachstum generieren. [2] Insofern war das Angebot des französischen Staates an die bis 1948 als Arbeitskräfte eingesetzten deutschen Gefangenen keine Ausnahme, sondern ist als die Fortsetzung einer französischen Staatsbürgerpolitik zu betrachten, die seit dem 19. Jahrhundert auf Bevölkerungswachstum abzielte. Freilich machten wegen der grassierenden Ressentiments nach dem Krieg nur wenige Deutsche von dieser Möglichkeit Gebrauch.

II. Der Status ist der Anlass für Mobilität.

Die Geschichte der Menschheit ist eine Geschichte der Wanderungsbewegungen. Menschen sind mobil, allerdings ist diese Mobilität vor allem im neuzeitlichen Europa kein Dauerzustand. Regelmäßig findet sie ihren Abschluss in einer neuen, zuweilen auch bloß temporären Sesshaftigkeit. Mobilität ist außerdem kein Selbstzweck. In der Neuzeit lässt sich eine Reihe von Motiven ausmachen, die Ursache und Antrieb von zielgerichteten Bewegungen sind. Sie stehen im Zusammenhang mit dem Status.

Vor allem für das 18. und auch noch für das 19. Jahrhundert lässt sich feststellen, dass Menschen mobil waren, weil sie sich davon einen Statuswechsel erhofften. Mit dem Eintritt in das Militär versprachen sich angehende Soldaten ein regelmäßiges Einkommen oder die Beteiligung an Kriegsbeute. Nach ihrem Ausscheiden aus dem Militär hatten sie oftmals Aussicht auf die Zuteilung von Land oder eine Weiterbeschäftigung im Staatsdienst. In der Armee konnten jene, die eine gewissen Eignung und Vorbildung mitbrachten, eine Ausbildung auf einer Kriegsschule durchlaufen. Hier wurden nicht nur die Grundlagen für eine militärische Karriere gelegt. In der Hohen Karlsschule in Stuttgart gehörten auch Fächer wie Forstwirtschaft und Kameralistik zum Curriculum, womit sich Beschäftigungsmöglichkeiten jenseits der bewaffneten Macht eröffneten (Beitrag Groß).

Diese Beispiele verdeutlichen, dass sich durch Mobilität staatsbürgerliche Rechte erwerben ließen. In dieser Phase setzten sich hauptsächlich jene Menschen in einem kriegerischen Kontext in Bewegung, die aufgrund ihres niedrigen oder gefährdeten Status daheim kaum etwas zu verlieren hatten und in der Fremde viel zu gewinnen hofften. Es war vor allem die individuelle Lage, es

waren aber auch die jeweiligen Fähigkeiten und Kompetenzen, welche Ursache für Bewegungen von Menschen waren. Zuspitzt lässt sich von einer Epoche der offensiven Mobilität und Individualität sprechen.

Im 19. Jahrhundert begann sich ein anderes Prinzip durchzusetzen, das vor allem für das Zeitalter der Weltkriege prägend war. Weite Teile der Bevölkerung eines Staates waren jetzt Staatsbürger, sie hatten einen anerkannten politischen, rechtlichen, sozialen und kulturellen Status. Die in diesem Status versammelten Rechte wurden zwar nach wie vor nicht allen Landeseinwohnern gleichermaßen gewährt. (Unterschieden wurde nach Geschlecht, religiösem Bekenntnis oder Einkommen verteilt, um nur einige maßgebliche Kriterien zu nennen.) Gleichwohl konnten viele Menschen von dem Status profitieren, den sie durch diese Bündel [3] von Rechten erhalten hatten (wenn sie beispielsweise das Aufenthaltsrecht hatten, sie eine Gewerbeerlaubnis oder die Staatsbürgerschaft und einen Pass besaßen). Vor allem die Idee der Wehrpflicht zielte darauf ab, den Militärdienst einerseits allen Subjekten aufzuerlegen, die den Status eines Staatsbürgers hatten. Andererseits wurde er zur Verpflichtung gemacht, damit eben jener Status aufrecht erhalten wurde. [4] (In der Realität gab es zahlreiche Ausnahmen, beispielsweise durch Freikauf und Wehrzeitverkürzung. Diese Ausnahmen gründeten wiederum auf dem Status.) Wurde dieser Status beschädigt oder entzogen konnten soziale Ausgrenzung und wirtschaftliches Scheitern die Folge sein. Verweigerung wurde sanktioniert.

Seit dem 19. Jahrhundert war die Mobilität von Soldaten und Kombattanten in Europa Folge von verfestigten, also bereits vergebenen Staatsbürgerrechten. Ein frühes Beispiel, in dem allerdings auch Formen von offensiver Mobilität wirksam waren, ist die Zeit der Napoleonischen Kriege. Weil man Bürger eines Staates war und sich als Angehöriger einer Nation begriff, zog man in den Krieg. Auf diese Weise ließen sich 1914 sogar Deutsche mobil machen, die in der Schweiz arbeiteten (Beitrag Couzinet-Weber). Wenn man dem Ruf zu den Fahnen nicht folgte, drohten Strafen, wobei die Staatsbürgerschaft genommen werden konnte. Doch die Verweigerung hatte nicht nur rechtliche Konsequenzen, auch Ausgrenzung im Alltag konnte die Folge sein. Staatsbürgerliche Rechte begründeten also zahlreiche Pflichten, deren Einhaltung durch staatlichen Zwang und gesellschaftlichen Druck durchgesetzt wurde. Einen anderen Fall erzwungener Mobilität in dieser Zeit stellt die Gefangenschaft und Internierung dar. Hier ist ebenfalls der Status Ursache für Mobilität, allerdings ist hier der Zwang wesentlich stärker zu gewichten. Der individuelle Handlungsspielraum ist deutlich eingeschränkt. Vor allem im Kriegsgefangenenwesen kann der Status wiederum ein Motiv für Fluchtversuche sein (Beitrag Kretschmer).

Die skizzierten Bewegungen erfolgten, um einen bestehenden Status nicht zu verlieren und einmal erlangte staatsbürgerliche Rechte zu behalten. Im 19. und 20. Jahrhundert zeichnete sich ab, dass die offensive Mobilität und Individualität an ihr Ende gekommen war. Jetzt bestimmten auch ideologisch aufgeladene Zuschreibungen wie Ethnizität und „Rasse“ über den Status ganzer Bevölkerungsteile. Nicht die Fähigkeiten des Einzelnen, sondern Geburt und Herkunft hatten maßgebliche Auswirkungen auf die Mobilität von Menschen. Diese Phase lässt sich als einer Zeit der defensiven Mobilität und der Kollektivität bezeichnen.

Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, mit dem Ende der Wehrpflicht in vielen europäischen Staaten und mit der Konjunktur privater Sicherheitsfirmen lässt sich dagegen möglicherweise von einer Renaissance des Prinzips der offensiven Mobilität und der Individualität sprechen.

III. Staat und Gesellschaft bestimmen den Rahmen von Mobilität.

Staatliches Handeln erfolgt nicht im hermetischen Raum, sondern bildet sich im Kontext gesellschaftlicher Entwicklungen aus. Staat und Gesellschaft müssen zusammen gedacht werden, da es hier zahlreiche Wechselwirkungen – vom Ideenaustausch bis hin zur Rekrutierung des Personals – gibt. Der zeitgenössische Wertekanon, der sich im gesellschaftlichen Diskurs ausbildet, strukturiert das staatliche Handeln und bestimmt das individuelle und soziale Bewusstsein. Hierunter sind auch Bilder des Fremden und Stereotype zu fassen. Diese Aspekte können Anlass für individuelle Mobilität sein (Beitrag Zimmermann) und staatliche Politik gegenüber Fremden bestimmen (Beiträge Germann, Théofilakis). Eine Geschichte der Mobilität muss also die Fragen beachten, welche die politische Kulturgeschichte in den letzten Jahren aufgeworfen und verhandelt hat. Politische Dispositionen müssen in ihrem gesellschaftlichen Kontext verortet werden.

Die Mobilität von Soldaten und Kombattanten ist immer in einem von Staat und Gesellschaft gesetzten Rahmen zu denken. Es ist nicht nur der (National-)Staat, der Wanderungsbewegungen auslöst, Ströme von Menschen lenkt und deren Erfahrungen bestimmt. Im Zusammenhang mit dem Militär spielen auch staatsferne, zivilgesellschaftliche Akteure eine große Rolle. Das auf der Tagung nicht angesprochene Beispiel der Kriegsunternehmer wäre hier einschlägig. Auch der Bereich der Wirtschaft wäre hier stärker in Betracht zu ziehen.

Schon im Ersten Weltkrieg bewirkten handfeste wirtschaftliche Interessen, dass nicht nur die ohnehin eingebrachten Kriegsgefangenen, sondern auch zahlreiche Zivilisten deportiert wurden, um als Arbeitskräfte eingesetzt zu werden. Vor allem das belgische Beispiel ist gut dokumentiert. Im Zweiten Weltkrieg nahm diese Praxis auch unter den Vorzeichen des Vernichtungskrieges erheblich größere und zerstörerische Ausmaße an. Die (Kriegs-)wirtschaft lässt sich somit als Motor der Mobilität bezeichnen. [5]

Während des Einsatzes in der Wirtschaft wurde der Zugriff des Staates schwächer. Beispielsweise waren die während des Ersten Weltkrieges in Kleinbetrieben oder in der Landwirtschaft eingesetzten Kriegsgefangenen nicht länger in den militärisch bewachten Lagern untergebracht. Vielmehr wechselten sie in den Betrieb über, wo sie oftmals von den Familien beherbergt wurden. Jetzt übernahmen gesellschaftliche Akteure die Aufsicht über die Gefangenen und zuweilen über ihre Wirte. In Österreich-Ungarn organisierten sich Vereine und Pfarrer, die im Sinne der frühneuzeitlichen „guten Policity“ auch über die moralische Integrität der Bevölkerung wachten und den Behörden allzu vertraute Beziehungen zwischen Gefangenen und Einheimischen meldeten und auch selbst sanktionierten (Beitrag Walleczek-Fritz). Auch im Deutschen Reich warnten staatliche Stellen und Presse vor einer allzu großen Nähe von Gefangenen und Bevölkerung. Sie versuchten, einen Diskurs über Verhaltensnormen in der Öffentlichkeit zu etablieren, der den Umgang mit den Fremden lenkte.

IV. Die Erfahrungen vor Ort entscheiden über die Erfahrung von Mobilität.

Es waren vor allem Bilder des Fremden, die Haltung der Einwanderer und der einheimischen Bevölkerung sowie die vorhandenen Ressourcen (wie Gegenstände des täglichen Bedarfs, Unterbringungsmöglichkeiten und andere Infrastrukturen), welche die Erfahrungen der Fremden und die Erfahrungen in der Fremde bestimmten (Beiträge Linde, Müller). Das Spektrum der Möglichkeiten erstreckt sich hier von der völligen Integration in das Leben vor Ort über die Abgrenzung voneinander bis hin zur Gewalt gegeneinander. Vor allem die Folgen, welche die Anwesenheit von Kombattanten und Militär für die Landeseinwohner hatten, wären in diesem Zusammenhang zu untersuchen. Sie konnte wiederum in erzwungener Mobilität münden. In der Neuzeit gibt es zahllose Beispiele für Flucht und Vertreibung im Krieg oder gelenkte Umsiedlungsmaßnahmen in Friedenszeiten (beispielsweise für den Bau von Kasernen und Übungsplätzen).

Ressentiments und Stereotype strukturieren die Erlebnisse mit dem Fremden. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, die von Stig Förster im Abschlussvortrag aufgeworfene Frage

nach der Erfahrung der Fremde und ihren Folgen zu stellen. Sie betrifft sowohl die Perspektive der Einheimischen als auch die der Neuankömmlinge. Sie kann zeigen, dass die bereits vorhandenen Bilder des Anderen, die sich in alltäglichen Begegnungen verfestigen oder verändern können, handfeste Folgen für den Status und die gewährten Rechte hatten.

Verzeichnis der Vorträge

Albu, Ioan (Sibiu): Mobilität der im mittelalterlichen ungarischen Verteidigungssystem eingebundenen Völkerschaften und die Gründung der rumänischen Fürstentümer

Couzinet-Weber, Michaela (Stuttgart): Rückwanderung von in der Schweiz ansässigen Wehrmännern nach dem Ende des Ersten Weltkriegs

Dumke, Gunnar (Heidelberg): „Weil sie sich nach griechischer Erziehung und Lebensweise sehnten...“. Ansiedlung griechischer Soldaten im hellenistischen Baktrien

Eugster, Carola (Stuttgart): Soldatische Mobilität im „Kalten Krieg“: Deutsche Ausbildungshilfe für afrikanische Soldaten in Afrika und in der Bundesrepublik

Germann, Richard (Wien): „Österreicher“ als „Fremde“ in der Wehrmacht? Kriegswahrnehmung und Nachkriegsdeutung

Groß, Frederic (Tübingen): Mobilität und Rekrutierung der Offizierschüler an der Hohen Karlsschule in Stuttgart im 18. Jahrhundert

Kretschmer, Christian (Freiburg): „Freie Kämpfer“. Kriegsgefangene zwischen Flucht, Wiederergriffung und Einweisung in Konzentrationslager im Zweiten Weltkrieg

Linde, Benjamin van der (Kiel): Das Regiment Oranje-Friesland in Emden. Umgang mit Fremdheit durch Einquartierung (18. Jahrhundert)

Lucassen, Leo (Leiden): Fighting and Moving for a Living: Why Soldiers should be treated as a Serious Category in Migration Studies

Müller, Christian Th. (Berlin): Stationierung und Mobilität ausländischer Truppen in Deutschland während des Kalten Krieges

Overmans, Rüdiger (Freiburg): Mobilität und Migration aufgrund von Kriegsgefangenschaft im Zweiten Weltkrieg

Reinard, Patrick (Marburg): Soldaten im kaiserzeitlichen Ägypten. Der Befund der Papyrusbriefe

Sarti, Laury (Hamburg): Die spätantike Militärpräsenz und die nordwesteuropäische Grenzgesellschaft

Schlürmann, Jan (Kiel): „Bummer“, „Gringos“, „Filibuster“. Militärische Migration in Lateinamerika Mitte des 19. Jahrhunderts

Stephan Karl Sander (Zürich): Militär und Mobilität im frühneuzeitlichen Stato da Mar

Theilig, Stephan (Berlin): Migration, Transformation und Integration tatarisch-muslimischer Soldaten in die preußische Kavallerie 1795-1800

Théofilakis, Fabien (Paris/Berlin): Die Mobilität deutscher Kriegsgefangener in französischer Hand (1945-1949)

Usbeck, Frank (Leipzig): „Taking Chance Home“. Die Verhandlung sozialer und räumlicher Distanz in amerikanischen Soldatenblogs

Vogel, Carola (Mainz): Heimführung gefallener Soldaten. Eine altägyptische Perspektive zwischen Ideal und Wirklichkeit

Walleczek-Fritz, Julia (Innsbruck): Beziehungen zwischen Kriegsgefangenen und Frauen in der Donaumonarchie 1914-1918

Zehnle, Stephanie (Kassel): Nomadische Kriegsführung im Dschihad von Sokoto

Zimmermann, John (Potsdam): Ulrich de Maizière: Der Weg eines deutschen Generalstabsoffiziers durch das 20. Jahrhundert

Fußnoten

[1] Formuliert in Anlehnung an Thomas H. Marshall, Staatsbürgerrechte und soziale Klassen, in: ders., Bürgerrechte und soziale Klassen. Zur Soziologie des Wohlfahrtsstaates, Frankfurt, New York 1992 (1949).

[2] Dieter Gosewinkel, Staatsangehörigkeit in Deutschland und Frankreich im 19. und 20. Jahrhundert. In: Christoph Conrad/Jürgen Kocka (Hrsg.), Staatsbürgerschaft in Europa. Historische Erfahrungen und aktuelle Debatten, Hamburg 2001, S. 48-62, S. 54. Gosewinkel weist die einflussreichen Thesen von Rogers Brubaker, der ein auf dem *ius soli* basierendes französisches Staatsbürgerrecht von einem auf dem *ius sanguinis* abhebenden deutschen Recht abgrenzt, zurück (Rogers Brubaker, *Citizenship and Nationhood in France and Germany*, Cambridge/Mass. 1992).

[3] Von „packages“ spricht Thomas Janoski, *Citizenship and Civil Society. A Framework of Rights and Obligations in Liberal, Traditional, and Social Democratic Regimes*, Cambridge 1998, S. 5.

[4] In diesem Zusammenhang ist der Befund Andreas Fahrmeirs zu überprüfen, dass der „citizen soldier“ für die Geschichte der Staatsbürgerschaft viel weniger relevant gewesen sei als der „citizen voter“ (Andreas Fahrmeir, *Citizenship. The Rise and Fall of a Modern Concept*, New Haven/Conn., London 2007, S. 8).

[5] Matthew Stibbe (Hrsg.), *Captivity, Forced Labour and Forced Migration in Europe During the First World War*, London u.a. 2009; Adam Tooze, *Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus*, München 2008.