

# Deutsch-koloniale Raumdurchdringungsprojekte von Berlin bis Windhuk

## DEUTSCHER KOLONIALISMUS VON AFRIKA UND ASIEN BIS OZEANIEN.

### INFRASTRUKTUR- ALS GLOBALGESCHICHTE

Die Kolonisation der Europäer, die sich seit dem 15. Jahrhundert und verstärkt seit dem späten 19. Jahrhundert vollzog, kann als eine spezifische Form der Weltaneignung bezeichnet werden. Sie besaß eine lange vor- und außerstaatliche Geschichte, die von der Sammlung von Wissen über die Erforschung, die Benennung und die Kartierung bis zu dem reichte, was man zeitgenössisch als „Erschließung“ bezeichnete. Damit ist die Bemächtigung sowie überwiegend ökonomische Nutzbarmachung fremder Gebiete umschrieben.

Was erst nach der kolonialen Epoche als „Infrastrukturen“ bezeichnet werden sollte – Einrichtungen des Verkehrs und der Kommunikation, der Versorgung und Entsorgung – bildeten dabei zentrale Medien der Unterwerfung, der Aneignung sowie der vermeintlichen „Inwertsetzung“ dieser Gebiete. In den historischen Wissenschaften ist erst in den letzten Jahren die Aufmerksamkeit für diese materiellen „Tentakel des Fortschritts“ (Headrick 1988) bzw. diese „imperialen Infrastrukturen“ (van Laak 2004, 2005) entstanden. Zu einer Fusion von klassischer Imperial- und Kolonialgeschichte, die eher auf die internationale Politik geeicht war, mit Technik- bzw. Kulturgeschichte, die aufmerksam für die sozialen und symbolischen Dimensionen von Materiellem waren, ist es erst vor etwa 20 Jahren gekommen. Infrastrukturgegeschichte ist ein relativ junges Feld der Forschung, das aber mittlerweile in zahlreichen Wissensgebieten boomt, weil es eben auch eine Geschichte der globalen Vernetzung und der materiellen Bezüge zwischen den Menschen darstellt. Da in Infrastrukturen Hierarchien und Asymmetrien relativ langfristig eingeschrieben sind, sie insofern „Machtspeicher“ (Förster 2010/2012) darstellen, sind sie lohnende Untersuchungsobjekte für sämtliche Ebenen zwischen dem Lokalen und dem Globalen.

Gerade die Prozesse der Anbindung „überseeischer“ Gebiete an Europa verliefen historisch gesehen alles andere als planmäßig. Zunächst ging es in einem doppelten Verständnis darum, Anschlüsse herzustellen – ein Begriff, der, anders als Infrastruktur, schon zeitgenössisch verwendet wurde: Zum einen sollten die peripheren Regionen und Gesellschaften an die Netzwerke der kolonialen Metropolen, in einem erweiterten Sinn auch an den Weltmarkt, angeschlossen werden. Denn Anschlüsse zu bekommen, zu erhalten und sie möglichst nicht wieder zu verlieren, ist nicht erst in der Gegenwart ein zentrales Bewegungsmotiv geworden. In der Moderne ist dieser Impuls vielmehr zu einem politischen und sozialen Imperativ avanciert. Anschluss signalisiert Fortschritt und eine Teilhabe an den zirkulativen Netzwerken, mit denen Menschen, Güter, Energien und Ideen im Raum verteilt werden bzw. in einen Austausch miteinander treten. Als Forschungsperspektive ist die Frage nach Anschlüssen und den sie begleitenden Ausschlüssen relativ neu. Kolonialen Nachzögler wie dem Deutschen Reich ging es aber nicht nur materiell, sondern auch in einem übertragenen Sinn darum, den Anschluss an die kolonisatorisch führenden Mächte nicht zu verlieren. Denn in einer von Wettbewerb und Wettlauf geprägten Epoche wie der imperialistischen sollten Infrastrukturen und Anschlüsse dafür sorgen, dass man als junge Nation raumzeitlich auf der Höhe blieb. Jedem materiellen Einbezug in die globalen Netzwerke kam daher eine gleichsam historische Bedeutung zu.

Planung wiederum ist ein Wort, das seit dem 19. Jahrhundert eine menschliche Selbstermächtigung zur Gestaltung der eigenen Zukunft symbolisiert. Je höherwertig eine Kultur erschien, umso stärker schien sie befähigt zu sein, ihr Schicksal zu planen und dabei Wissenschaft, Geist und Technik in ihren Dienst zu stellen. Deutschland als verspätete „Kulturnation“ wie als relativ späte Kolonialnation hat die-

sen Anspruch dann auch auf seine imperialen Planungen übertragen und sich mit stark autosuggestiven Zügen in die erste Reihe der Kolonisatoren gestellt: „Aber das eine kann mit aller Bestimmtheit behauptet werden, daß der Deutsche überall, aber auch wirklich überall sich als der großartigste Kolonisator bewiesen hat, den es überhaupt auf der Welt gibt“, meinte der Geograph Fritz Maywald im Jahr 1934 (Maywald 1934, 606). Zu dem Zeitpunkt war die deutsche Kolonialzeit schon wieder 15 Jahre vorbei. Die etwas mehr als drei Jahrzehnte deutscher Infrastrukturplanung und imperialer Anschlussbemühungen waren intensiv und folgenreich, konnten in Deutschland selbst aber als Episode auch rasch wieder verdrängt werden.

## DEUTSCH-KOLONIALE INFRASTRUKTURPROJEKTE – GLOBALE IMAGINATIONEN UND UMSETZUNGEN

### ➤ Koloniale Erschließung als zivilisatorische Mission

Der Wettlauf um die Erforschung der weißen Flecken auf den Landkarten verknüpfte sich im 19. Jahrhundert mit dem Ehrgeiz einer Totalerfassung der Erde und ihrer Potentiale. Dieser Begriff von Welt wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts für viele Deutsche zu einem zentralen Referenzpunkt. Viele „Lehnstuhl-Eroberer“ (Zantop 1997, 99) orientierten alles Nationale und Übernationale an einem globalen Maßstab. Imperialistisch imprägnierte Deuter und Macher wollten deutsche Weltpolitik betreiben, um Deutschland an die führenden Mächte – Großbritannien, Frankreich, die USA oder Russland – anzuschließen.

Der sich in Erforschung, Erschließung und Kolonisation äußernde Imperialismus war aber auch im Deutschen Reich stets das Projekt einer Minderheit. Es sollte eine noch kleinere Zahl an Profiteuren reich machen, trug aber doch zu einer generellen Horizonterweiterung und zu einer wirtschaftlichen Verflechtung bei. Die Faszination für das Projekt eines deutschen Kolonialbesitzes war weder sozial eindeutig zuzuordnen, noch war es eine rein männlich bleibende Phantasiewelt. Das koloniale *mind-set* konnte sich bis zur festen Überzeugung steigern, man habe als Deutscher in bislang als unberührt, zumindest aber unerschlossen geltenden Gebieten der Erde eine „zivilisatorische Mission“ zu erfüllen (Barth/Osterhammel 2005). Dies darf getrost als eine Autosuggestion angesprochen werden, denn von außerhalb aufgefordert worden sind die Europäer hierzu in den seltensten Fällen. Eine imperialistische Imagination lässt sich in sehr unterschiedlichen Varianten und Ausprägungen finden (Honold/Simons 2002). Das musste nicht immer mit Phantasien der Unterwerfung einhergehen, sondern umfasste ein breites Spektrum an Antrieben und Motivationen: originäre Neugier gegenüber dem Unbekannten, Faszination für das Neue und Exotische, bisweilen auch für das Erotische bestimmter Situationen fern der Heimat.

Die indigene Bevölkerung wurde nicht gefragt; der Umgang mit ihr, mit ihrer Zustimmung und ihrem Widerstand, war dennoch eines der großen Themen der kolonialen Epoche. Zur imperialistischen Grundüberzeugung gehörte es, zwischen höher- und minderwertigen, stärker oder weniger entwickelten, fortschrittlichen und rückschrittlichen Völkern zu unterscheiden. Das dichotomische Denken des christlichen Abendlandes prägte den Denkstil des modernen Imperialismus grundlegend. Nur dass sich der Missionsgedanke im Laufe der Zeit immer stärker von der christlichen Bekehrung ablöste und auf die „Segnungen“ der westlichen, vor allem der technischen Zivilisation übertrug. Der Missionar war nach und nach durch den Daten sammelnden Forscher, den gestaltenden Ingenieur, den Raum- und Stadtplaner oder den Architekten ersetzt worden. Kulturelle Unterschiede wurden dabei nach der Maßgabe des europäisch-amerikanischen, an Arbeit und Produktivität orientierten Entwicklungsmodells verzeitlicht, die Kolonisierten mithin als ‚rückständig‘ wahrgenommen.

Umgekehrt besaß auf den *mental maps* vieler Zeitgenossen das globale Ausgreifen den drängenden Charakter einer letztgültigen Aufteilung der Welt. Diese Perspektive ließ eine aktive Rolle in der Raumordnung der Zukunft angeraten sein, vor allem durch die Schaffung von dauerhaften Einrichtungen des



Abb. 1 The Rhodes Colossus, 1892. Karikatur zu Cecil Rhodes und seinem Kap-Kairo-Eisenbahnprojekt ([https://dewiki.de/Media/Datei:Punch\\_Rhodes\\_Colossus.png](https://dewiki.de/Media/Datei:Punch_Rhodes_Colossus.png))



Abb. 2 1907 titelte „Der wahre Jacob“ mit einer Karikatur zur deutschen Kolonialpolitik. Mit dem Zusatz „Die Weihnachtsfeier des kleinen Bernhard“ wird der damalige Staatssekretär des Reichskolonialamtes Bernhard Dernburg zum kleinen Jungen gemacht. Sein Spielfeld: Der afrikanische Kontinent. Farbdruck nach Hans Gabriel Jentzsch, aus: Der wahre Jacob, Nr. 559, 17. Dezember 1907, S. 5649 (<https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wj1907/0068>)

Wirtschafts- und Kulturtransfers, namentlich der Infrastrukturen. Zu dieser Zeit waren das vor allem Dampferlinien und Eisenbahnen, Seekabel und Kanalprojekte, Häfen und Telegraphen (vgl. Abb. 3), mit denen die Welt ‚trassiert‘ und möglichst viele Räume auf die imperialen Vorreiter codiert werden sollten. Dabei bildeten sich ein nationaler Leistungswettbewerb sowie eine weltweite Rivalität um Ressourcen und um Stützpunkte heraus, die für ein stetiges Wachstum der vermeintlich jungen und kräftigen Nationen notwendig zu sein schienen.

Der modernen Technik kam dabei eine zentrale Funktion zu. Denn sie bestätigte dem Augenschein nach die Überlegenheit der „entwickelten“ Völker und Nationen immer wieder. Auch im Spektrum der Missionsideen nahm sie daher einen beherrschenden Platz ein. Die „Sendung“ der Europäer schien es zu sein, die „Segnungen“ der Technik – wie auch ein unterwerfendes und planmäßiges Vorgehen im Umgang mit der Natur – in die Welt zu tragen, die zu Hause als so grundstürzend, lebenserleichternd, wohlstands- und chancenvermehrend erlebt wurden. Der wissenschaftlich-technische „Fortschritt“ wurde zu einer Erfolgsideologie, die durch fortgesetzte Triumphe immer wieder bestätigt wurde, die ihre Argumente aber auch aus der Wissenschaft bezog.

Die Technik der Erschließung wurde auch sprachlich an das Organische rückgebunden: „Vernetzungen“ wurden seit dem frühen 19. Jahrhundert meist analog zu Venen oder Arterien eines Körpers gesehen. Die neuen Verkehrs- und Kommunikationsnetze entfalteten dabei eine hochsymbolische Wirkung. Sie wurden zu Sinnbildern des Ausgreifens und der Integration peripherer Räume: „Der Zug ist meine rechte Hand und der Telegraph meine Stimme“, hatte der britische Kolonialpionier Cecil Rhodes formuliert, dessen kühner Plan einer durchgehenden afrikanischen Eisenbahnverbindung vom Kap bis nach Kairo die Vorstellungskraft aller Weltmächte beflügelte, aber auch deren Nervosität erregte (Abb. 1). Die Lokomotive wurde vom britischen Premierminister Lord Robert Cecil Salisbury als das Hauptwerkzeug

Abb. 3 Georg von Siemens als Bahnwärters der Bagdadbahn. Karikatur der „Lustigen Blätter“ von 1900, aus: Lustige Blätter, XV. Jahrgang, No. 3 (<https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/lb15/0036>)

des Imperialismus bezeichnet. Von Europa aus zog man auf den Karten, auf denen nun langsam die letzten weißen Flecken verschwanden, transkontinentale Linien und grenzte Gebiete des nationalen Interesses ab.

Die Doppelgleisigkeit einer humanitären und altruistischen Rhetorik einerseits, von kapitalistischer Raffgier, Prestigebedürfnissen und Ausbeutungslust andererseits sollte das gesamte Zeitalter des europäischen Kolonialismus bestimmen (Abb. 2). Dabei half zusätzlich die „Arbeitsfiktion des leeren Raumes“

(Honold 2015, 140), der kulturgeographisch gegliedert und bemeistert werden müsse. Da die Europäer zunächst so gut wie nichts über das Innere etwa des afrikanischen Kontinents wussten, gingen sie in ihren Planungen überwiegend von der Fiktion einer *terra nullius* aus, also eines niemandem gehörenden Landes.

### ➤ Effektive Erweiterungen zur Erschließung der globalen Räume des deutschen Kolonialismus

Von November 1884 bis Februar 1885 tagte in Berlin die von Bismarck einberufene sogenannte „Kongo-Konferenz“. Die 14 diplomatischen Vertreter aus Europa und den USA, die von Henry Morton Stanley als einziger Person mit persönlicher Anschauung beraten wurden, bestätigten die bis dahin erfolgten Erwerbungen auf dem afrikanischen Kontinent und skizzierten Einflussphären für die übrigen Gebiete. Vor allem aber wurden die „Effektivität“ der Erwerbungen und die Bekanntmachung an die anderen Unterzeichner der Kongo-Akte festgeschrieben (vgl. Schildknecht 2000). Damit war die Fähigkeit gemeint, in den okkupierten Gebieten Recht und Ordnung, vor allem zugunsten des Handels, aufrecht zu erhalten, was auch hieß, sie zuvor für die Verwaltung und den Markt zu ‚öffnen‘ und mit einer gewissen, auch für andere Mächte erkennbaren Planmäßigkeit infrastrukturell zu erschließen. Das bedeutete in der Wahrnehmung der Zeit vor allem, Häfen anzulegen, Stichbahnen in das jeweilige Landesinnere zu bauen und Telefon- oder Telegraphenleitungen zu verlegen. Hiermit war das Nutzprinzip des Utilitarismus globalisiert und die Lebensweise vieler Naturvölker grundsätzlich in Frage gestellt. Da im 19. Jahrhundert produktive Arbeit im Selbstverständnis der Europäer zu einer geradezu heiligen Pflicht erklärt worden war, wurden die scheinbar so genügsamen Afrikaner von den Europäern fast zwangsläufig als ‚faul‘ angesehen:

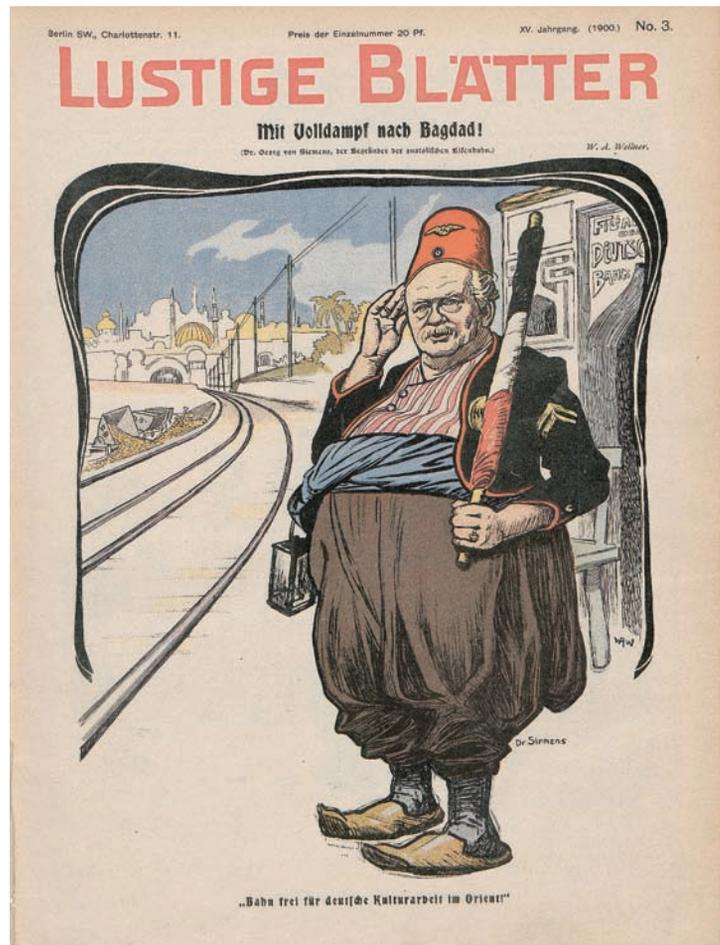




Abb. 4 Erschließung Deutsch Ostafrikas 1914 mit der deutsch-kolonialen Raumdurchdringung und -vernetzung durch die Eisenbahn, Botenpost, Telegraphenlinien, Seekabelanbindung und Dampferlinien (Karte aus: Willi Schmidt/Hans Werner, Geschichte der Deutschen Post in den Kolonien und im Ausland, Leipzig 1939)

„Gegen das Naturgesetz, daß nur der Tüchtige und der Sparsame ein Anrecht auf Erhaltung seiner Art und aufs Leben hat, gibt es ungestraft kein dauerndes Auflehnen“, meinte etwa der Regierungsbaumeister im preußischen Eisenbahndienst in Afrika, Alfred Andreas Schubert, denn die Erde habe „keinen Raum und Stoff mehr [...] für die Untätigen“ (Schubert 1929, 15).

Die Geschichte des europäischen Kolonialismus lässt sich von dieser Warte aus als Versuch beschreiben, die Prinzipien der Leistung, der Arbeitsteilung und der Verkehrswirtschaft auf möglichst viele Ge-

biete der Welt zu übertragen, sie technisch anzuschließen und letztlich im Sinne der Weltwirtschaft, vorerst jedoch zum Nutzen der eigenen Nation, zu integrieren. Die Evidenzen und Suggestivkräfte der Kartographie markierten dabei für Deutschland die weiteren Expansionsrichtungen, die sich jeweils auf eine scheinbar wissenschaftliche Ermittlung beriefen. Dabei waren drei Kolonialprojekte beherrschend, die sich jeweils auch in der Art und Weise unterschieden, Planungen zu entwerfen, Anschlüsse herzustellen und entsprechende Infrastrukturen zu implementieren.

Das erste Projekt zielte auf den historisch vermeintlich seit Langem erprobten, von einem scheinbar natürlichen „Drang nach Osten“ begleiteten Weg Richtung Polen und Russland, also gleichsam von Berlin bis Moskau. Er war von einer Frontstellung gegen die Slawen geprägt und argumentierte, dass die Deutschen vor allem in Bezug auf Landerschließung und Städtebau bereits Erhebliches geleistet hätten. In der Eroberung von „Lebensraum“ im Zweiten Weltkrieg – und der begleitenden Vision einer vom Atlantik bis zum Pazifik reichenden Breitspurbahn – fand dieses Projekt seinen Höhepunkt.

Das zweite fokussierte auf den von Mitteleuropa aus ebenfalls traditionsreichen Weg die Donau entlang südostwärts in Richtung Balkan und bis nach Konstantinopel oder sogar darüber hinaus, also von Berlin bis Bagdad (Abb. 3). Schon Friedrich List hatte von einem deutschen Mitteleuropa mit Kolonisation im Donaubecken geträumt, und die „türkische Lobby“ unter Führung Kaiser Wilhelms II. machte später einen deutschen Einfluss im Osmanischen Reich geradezu zu einem Prüffeld für die deutsche Weltmachtposition. Diese sollte sich namentlich in der Bagdadbahn materialisieren, einem Parallelprojekt zur britischen Kap-Kairo-Bahn, zur französischen Transsahara-Bahn und zur Transsibirischen Eisenbahn des Zarenreiches.

Das dritte Projekt folgte eher dem exotischen und von einzelnen Deutschen immer wieder fasziniert beschränkten, nun aber weit über Italien hinausführenden Weg nach Süden. In den Kolonien Afrikas und in der Südsee hoffte man den von Staatssekretär Bernhard von Bülow 1897 effektiv beschriebenen „Platz an der Sonne“ zu finden. Die Wege reichten hier von Berlin bis nach Windhuk oder nach Tsingtau und sogar bis nach Samoa (vgl. den Beitrag von Hilke Thode-Arora im vorliegenden Heft, 342ff.). Alle drei Projekte wurden von unterschiedlichen Lobbys getragen und verbanden sich mit unterschiedlichen Infrastrukturplanungen, im letzten Fall vor allem Dampfschiff-Linien. Die kühnsten unter den Planern sahen ein auch infrastrukturell immer enger miteinander verschränktes deutsches Kolonialreich entstehen (Abb. 4).

Ob ein verkehrstechnisch erschlossenes Gebiet auch formell in Besitz genommen werden müsse oder nicht, wurde aber oft als nachrangig diskutiert. Die Tatsache der technischen Durchdringung selbst schien den wilhelminischen Regierungen als Voraussetzung für alles Weitere zu genügen. Namentlich die „eisernen Pferde“, so schien es, würden mit ihren begleitenden Technologien ihren Zweck als „trojanische Pferde“ der jeweiligen Nationalkultur erfüllen (van Laak 2009, 122). Dass es vor Ort oft anders kam und sich beim Technologie-Transfer trotz des gleichsam genetischen Codes westlicher Technik kein reiner Oktroi, sondern im Erfolgsfall in aller Regel europäisch-indigene Mischformen herausbildeten, diese Erfahrung machten die *men on the spot* häufig. Kurzfristige Rückwirkungen solcher Einsichten auf die europäische Erschließungs-ideologie sind aber nicht nachweisbar.

Dabei war die Stoßrichtung der Erschließung bzw. des Anschlusses stets auch auf eine Ausweitung der eigenen Exportmärkte gerichtet, etwa, um den Gefahren einer industriellen und landwirtschaftlichen Überproduktion zu entgehen. Auch waren die Industrieländer mit ihrer sich beschleunigenden Forschung und Entwicklung durch den wachsenden Ressourcenbedarf nach und nach in eine Abhängigkeit von überseeischen Rohstoffen geraten. Fallende Transportkosten hatten den Erwerb tropischer Güter immer risikoärmer und erschwinglicher gemacht. Schon bald waren viele der europäischen Produktionsverfahren darauf angewiesen – etwa auf Kupfer für elektrische und Telefonleitungen, auf Palmöl als Schmiermittel, auf Baumwolle und Indigo für Kleidung etc. Der Geschmack des europäischen Konsumenten hatte sich auf „Kolonialwaren“ wie Tee, Kaffee, Zucker, Kakao oder exotische Gewürze längst eingerichtet.

Auch Deutschland war in diese Abhängigkeiten vom Weltmarkt geraten. Von 1907 bis 1913 entfielen bereits 59 % der deutschen Importe auf Rohstoffe und Halbfabrikate, 1880 waren es kaum 39 % gewesen. Nur begrenzt eingeführt wurden Eisenerze, Harze, Fette und Phosphate, in erheblichem Maße importiert werden mussten dagegen Edel- und Nichteisenmetalle, Graphit, Asbest, Salpeter und Spinnstoffe. Kaum in Deutschland vorhanden waren Erdöl, Schwefel, Kautschuk und Baumwolle. Die wachsende Abhängigkeit und potentielle Blockadefährdung von Infrastrukturen und dem internationalen Warenfluss im Kriegsfall war eines der herausragenden Themen der zeitgenössischen deutschen Publizistik, namentlich ihrer chauvinistisch und militärisch denkenden Vertreter. Gerade Neuentwicklungen im Verkehrs- und Nachrichtenwesen stellten geopolitische Strategien vor ganz neue Herausforderungen, so etwa die drahtlose Telegraphie. Deutschland, so der Publizist Arthur Dix nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs, werde „durch eine Welt voll Waffen hinweggefegt werden von den Meeren, aus den Kolonien und von den Schauplätzen überseeischen Wettbewerbes, indem es in Europa eingekleidet, der Auslandsverbindungen beraubt und auf den Platz einer bescheidenen Kontinentalmacht zurückgedrängt würde“ (Dix 1914, 620). Der Vorgang neuer, oft prekärer Raumaufteilungen sollte sich mit jeder verkehrs- und kommunikationstechnologischen Innovation wiederholen.

Waren imperiale Infrastrukturen schon in Friedenszeiten aggressive Medien im Dienste eines Anschlusses sowie einer Eichung von Einflussphären, so stellten sie im Konfliktfall empfindliche Achillesfersen dar. Tatsächlich wurden im August 1914 die Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs sämtlich

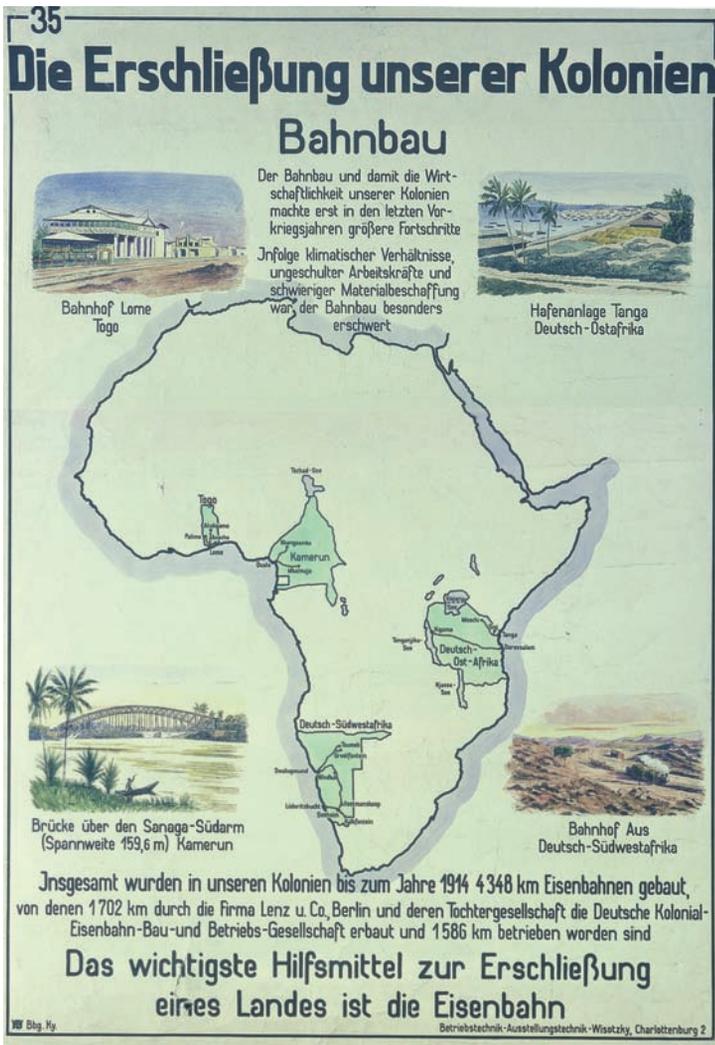


Abb. 5 Bildrhetorik des deutschen Kolonialrevisionismus: Karte von Afrika aus der deutschen Nachkolonialzeit, datiert zwischen 1919 und 1933 (<https://www.bild.bundesarchiv.de/dba/de/search/?yearfrom=&year to=&query=Kolonien+infrastruktur, Plak 002-036-061>)

umcodiert und von Tentakeln der europäischen Erschließung zu Fangnetzen eines Krieges, der nun fast notwendig einen globalen Charakter annahm. Dennoch ist das Vorrücken der Erschließungsgrenzen aus europäischer Perspektive mehr noch als die religiöse Missionierung als ein irreversibler Prozess begriffen worden, der unter Umständen sogar einem göttlichen Plan, mindestens einem Fortschrittsplan unterlag.

Die begleitende Erschließungs-Ideologie basierte auf einem Bündel von sozialökonomischen, nationalideologischen,

sozialdarwinistischen und kulturmissionarisch-sendungsideologischen Argumenten. „Nicht die *Verwaltung* des Landes an sich ist der Gipfelpunkt jeder vernunftsmässigen Kolonialtätigkeit,“ so der Geheime Baurat im Reichsausgleichsamt Alfred Andreas Schubert im Mai 1924, „sondern die *technische* Erschließung des Landes, d. h. die praktische Anwendung der Erkenntnisse und Forschungsergebnisse aus allen Gebieten der Wissenschaften für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. [...] Aerzte und Ingenieure [...] sind die eigentlichen Bahnbrecher deutscher Kultur in unseren Schutzgebieten gewesen“ (Schubert 1924). Der Propagandist eines „Paneuropa“, Richard Graf Coudenhove-Kalergi, ergänzte 1932, der Ingenieur halte den „Schlüssel zum verlorenen Paradies“ in Händen: „Mit technischer Hilfe wird der ganze Erdball in einen einzigen Garten Eden verwandelt: durch Straßen und Kanäle, Bewässerung und Entwässerung, Hygiene und Bautechnik, Zentralheizungen und Zentralkühlungen“ (Coudenhove-Kalergi 1932, 101).

Insofern nimmt die Ideologie der Erschließung eine spezifische Mittlerstellung zwischen der frühneuezeitlichen Mission und Landnahme auf der einen, der postmodernen Globalisierung auf der anderen Seite ein. Sie hat schließlich alles in eine ökonomische Terminologie überführt und die Welt als einen einheitlichen Markt definiert. Das lässt sich nicht nur als Abkehr von der gestalterischen Ambition der oft autoritär agierenden Hochmoderne verstehen, sondern auch als eine Art von Selbstermächtigung unter der Vorannahme einer das Große und Ganze unsichtbar gestaltenden Hand.



Abb. 6 Bahnhof von Windhuk/Namibia heute, denkmalgeschütztes und saniertes Bahnhofsgebäude aus der deutschen Kolonialzeit mit alter Lok (Foto: Michael Falser 2010)

### NACHLEBEN – QUERVERBINDUNGEN:

#### POSTKOLONIALE PLANUNGSSUGGESTIONEN, ENTWICKLUNGSHILFE, KULTURERBE

Bevor es so weit war und das *colonial development* der Europäer sich in eine modern erscheinende, tatsächlich oft koloniale Denkweisen konservierende Entwicklungshilfe transformierte, hatte Deutschland zwischen 1914 und 1918/19 eine vorzeitige und schmerzhaft Dekolonisation zu verarbeiten (Jansen/Osterhammel 2013). Diese war begleitet von gezielten Stichen der kolonialen Rivalen in das Selbstverständnis der Deutschen, eine besonders effiziente Kolonisation betrieben zu haben, besonders planmäßig vorgegangen zu sein und dabei wertvolle Infrastruktur geschaffen zu haben. Der langanhaltende Kolonialrevisionismus der Zwischenkriegszeit speiste sich aus der Empörung über diese Behauptung einer kolonisatorischen „Unfähigkeit“. Ein unter Heinrich Schnee erst 1920 herausgegebenes dreibändiges *Deutsches Kolonial-Lexikon* hatte dies widerlegen sollen, war aber nicht mehr rechtzeitig erschienen. Tatsächlich suggerierte es eine Planmäßigkeit deutscher Kolonisation, die es vor 1914 fast nirgendwo gegeben hatte (Abb. 5).

Ein nicht unbeträchtlicher Teil der kolonialrevisionistischen Literatur der 1920er und 1930er Jahre ließ fortan, wie der schon zitierte Fritz Maywald, erkennen, dass man sich als Deutscher noch immer für befähigter hielt als die Konkurrenten, das einmal begonnene Werk der Erschließung und Zivilisierung in Übersee zu vollenden. „Gewiß ist anzuerkennen“, schrieb der vormalige Siedler Otto Schloifer in seinen Erinnerungen, „daß die Engländer den Kraftwagenverkehr hochgebracht und eine Anzahl Autostraßen gebaut haben; diese sind allerdings – einschließlich der sogenannten Kap-Kairo-Straße – in der Regenzeit kaum passierbar. Des weiteren haben sie vorzügliche Fluglinien eingerichtet [...]. Diese hätten wir Deutsche aber auch fertiggebracht, und wir hätten sicherlich bessere Straßen und mehr Bahnen gebaut“ (Schloifer 1943, 338).

Die nach 1945 einsetzende Entwicklungshilfe unterlag dann einer doppelten Codierung: Einerseits unterstützte sie die vormals kolonisierten Gesellschaften bei der Ausrichtung auf einen Weltmarkt und eine Weltgesellschaft. Andererseits steckte das Bemühen des globalen Nordens darin, die dortigen Bevölkerungen nach Möglichkeit vor Ort zu fixieren und eine Kontrolle über die weltweiten Wanderungs- und Handelsströme zu behalten. Das waren von vorneherein asymmetrische Konditionen, denn natürlich wurde dabei nach wie vor das Modell westlicher Produktivität zugrunde gelegt. Und selbstverständlich wurden die in Wirtschaft, Wissenschaft und Technik vom Westen gesetzten Standards nicht in Frage gestellt. Die Infrastrukturen der Globalisierung haben in diesem Sinne keinesfalls zu einer nationalen Eigenständigkeit geführt, wie das die politische Dekolonisierung suggeriert haben mag. Infrastrukturen, Planung und Anschlüsse schaffen, wie sich herausstellte, Trassierungen und Pfadabhängigkeiten von weitreichender Dauer. Insofern ist es folgerichtig, wenn sich seit einigen Jahren das Interesse auch der

vormaligen Kolonialländer wieder auf die Zeit des europäischen Imperialismus richtet, der einen Großteil der Welt nachhaltig formatiert hat.

Dies hatten die hellstichtigen unter den kolonisierten Völkern immer schon geahnt. Gegen die mit Infrastruktur einhergehenden kulturellen Programme und „heimlichen Lehrpläne“ einer Europäisierung, Amerikanisierung bzw. Verwestlichung, also den Materialismus, Liberalismus, Humanismus, Kapitalismus, Individualismus, die Dekadenz und die vermeintliche moralische Laxheit, sind daher immer wieder fundamentalistische Aufstände geprobt worden. Die einmal vorhandene Infrastruktur und Architektur der Kolonialzeit ist aber in den meisten Fällen weitergenutzt, oft für eigene, bisweilen auch für touristische Zwecke umcodiert worden. Und so machen sich jährlich Tausende von Deutschen auf, um in Namibia paradoxerweise auf den Spuren der kaiserzeitlichen Kolonialepoche zu wandeln, und die baulichen Relikte der infrastrukturellen Netze von Bahnhöfen und Eisenbahnstrecken im ehem. Südwestafrika sind bis heute zu einem großen Teil nicht nur erlebbar geblieben, sondern auch schrittweise inventarisiert, denkmalgeschützt und sogar saniert worden (Abb. 6). Währenddessen ist der überhastet abgerissene Bahnhof in Tsingtau nach Bürgerprotesten längst wieder rekonstruiert worden (vgl. Abb. 4 im Beitrag von Michael Falser in diesem Themenheft, 396).

#### QUELLEN UND LITERATUR

Boris Barth/Jürgen Osterhammel (Hg.), *Zivilisierungsmissionen. Imperiale Weltverbesserung seit dem 18. Jahrhundert*, Konstanz 2005.

Richard N. Coudenhove-Kalergi, *Revolution durch Technik*, Leipzig/Wien 1932.

Arthur Dix, Reibungsflächen, Kriegsstörungen und Kriegsziele unter wirtschaftlichen und verkehrs-geographischen Gesichtspunkten, in: *Geographische Zeitschrift* 20 (1914), 615–628.

Birte Förster, *Postkoloniale Machtpeicher. Britische und französische Infrastrukturprojekte in Afrika nach 1945*. Beitrag zur Sektion „Infrastrukturen der Macht“ auf dem 48. Deutschen Historikertag 2010 in Berlin (zusammengefasst im Tagungsband *Über Grenzen*, hg. v. Gabriele Metzler/Michael Wildt, Göttingen 2012, 258–262).

Daniel Headrick, *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940*, New York/Oxford 1988.

Alexander Honold, Pfadfinder. Zur Kolonialisierung des geographischen Raumes, in: Alexander Geppert et al. (Hg.), *Ortsgespräche. Raum und Kommunikation im 19. und 20. Jahrhundert*, Bielefeld 2005, 137–156.

Alexander Honold/Oliver Simons (Hg.), *Kolonialismus als Kultur. Literatur, Medien, Wissenschaft in der deutschen Gründerzeit des Fremden*, Tübingen 2002.

Jan C. Jansen/Jürgen Osterhammel, *Dekolonialisierung. Das Ende der Imperien*, München 2013.

Dirk van Laak, *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*, Paderborn u. a. 2004.

Dirk van Laak, *Über alles in der Welt. Deutscher Imperialismus im 19. und 20. Jahrhundert*, München 2005.

Dirk van Laak, „Auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs“. Zur europäischen Ideologie der „Erschließung“ im ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: *Comparativ* 19 (2009), 104–126.

Fritz Maywald, Der Deutsche als Koloniasator, in: *Geographische Wochenschrift* 2 (1934), 605–608.

Jörg Schildknecht, *Bismarck, Südwestafrika und die Kongokonferenz. Die völkerrechtlichen Grundlagen der effektiven Okkupation und ihre Nebenpflichten am Beispiel des Erwerbs der ersten deutschen Kolonie*, Münster 2000.

Otto Schloifer, *Bana uleia. Ein Lebenswerk in Afrika. Aus den Tagebüchern eines alten Kolonialpioniers*, Berlin 1943.

Alfred Andreas Schubert, *Arbeitsgemeinschaft für Auslands- und Kolonialtechnik (1924–1925)*, Bundesarchiv Abt. Berlin-Lichterfelde, Reichskolonialamt, R. 1001, 6738, 3–10.

Alfred Andreas Schubert, *Afrika, die Rettung Europas. Deutscher Kolonialbesitz – eine Lebensfrage für Industrie und Wirtschaft Europas*, Berlin 1929.

Susanne Zantop, *Colonial Fantasies. Conquest, Family, and Nation in Precolonial Germany, 1770–1870*, Durham, NC 1997.

---

**PROF. DR. DIRK VAN LAAK**  
Historisches Seminar, Universität Leipzig  
Dirk.van\_Laak@uni-leipzig.de