

■ Imperiale Infrastruktur

*Dirk van Laak, Imperiale Infrastruktur.
Deutsche Planungen für eine Erschließung
Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn u. a.
(Schöningh) 2004, 480 S., 72,00 €*

Die deutsche Kolonialgeschichte führte lange Zeit ein Schattendasein. Das hat sich zum Glück inzwischen geändert, und neben Arbeiten zur kurzen Realgeschichte findet auch die sehr viel länger andauernde Phantasiegeschichte jetzt vermehrt Aufmerksamkeit. Dirk van Laak beschäftigt sich in seiner Jenaer Habilitationsschrift mit den

deutschen Planungen für eine Erschließung Afrikas zwischen 1880 und 1960. Schon durch die Wahl des Zeitraums wird deutlich, dass es ihm mehr um Denkweisen und Mentalitäten geht als um konkrete Handlungen. Als Schlüssel wählt er dabei den Begriff der »Infrastruktur«, wobei er besonderen Wert auf die Rolle der Verkehrs- und Kommunikationsmittel legt.

Deutschland war ein kolonialer *latecomer* und entdeckte Afrika erst relativ spät als koloniales Terrain. In den anwendungsbezogenen Wissenschaften, etwa in der Verkehrswissenschaft, träumten viele von einem machtvolleren »größeren Deutschland«. Entsprechend rückten in der deutschen Kolonialpolitik vor dem Ersten Weltkrieg nach und nach »Gründlichkeit« und »Wissenschaftlichkeit« bei der Erschließung der Kolonien in den Vordergrund. Besonders Kolonialstaatssekretär Bernhard Dernburg plädierte ab 1907 für die Verbesserung der Infrastruktur in den deutschen Kolonien. Deren verkehrstechnische Erschließung vor dem Ersten Weltkrieg sorgte zwar für optimistische Prognosen über ihre ökonomische Entwicklung, trotzdem blieben die afrikanischen Kolonien für das Deutsche Reich bis zuletzt ein unrentables Zuschussgeschäft.

Mit dem Versailler Vertrag endete die Realgeschichte des deutschen Kolonialismus, die Geschichte der Planungen und Projektionen, vor allem auf dem Gebiet der Infrastruktur, ging jedoch unverdrossen weiter. Zwar standen die Kolonien während der Weimarer Republik bei den geopolitisch unterfütterten Debatten um »Großräume« und »Autarkie« zunächst nicht im Vordergrund, sie boten aber einen Fundus an Erfahrungen mit der Erschließung fremder Territorien und bildeten in dieser Zeit ein Ausbildungsfeld für den wissenschaftlichen Nachwuchs. Das Weltbild der technischen Eliten dieser Jahre tritt uns wohl am plastischsten entgegen in dem Projekt des Münchner Baumeisters Hermann Sörgel, der Europa und Afrika durch Austrocknung des Mittelmeeres zu einem zusammenhän-

genden Kontinent »Atlantropa« verbinden wollte. Technik und Wissenschaft bildeten in Deutschland Kompensationsfelder für verloren gegangene politische Macht; sie wurden zunehmend gar als typische Domänen der »germanischen Rasse« gedeutet.

In der Zeit des Nationalsozialismus blieb die Koloniallobby den Vorstellungen des klassischen Kolonialismus verhaftet. Rassistische Endkampf-Vorstellungen, wie sie Hitler und Himmler hegten, waren ihr fremd. Gleichwohl versuchte sie sich dem NS-Regime anzudienen. Die These vom europäischen »Ergänzungsraum« in Afrika war der kleinste gemeinsame Nenner, auf den man sich einigen konnte. In der Sicht der Koloniallobbyisten waren die Deutschen leistungsbereite »Kulturschöpfer«, auf die bei der Erschließung Afrikas nicht verzichtet werden könne. Nach dem militärischen Sieg über Frankreich forcierten sie ihre Forderung nach Kolonien; der Sommer 1940 bildete die Blütezeit der Kolonialplanungen. Aufgrund des Kriegsverlaufs entwickelten sich diese jedoch ab Herbst 1940 mehr und mehr zu politischen Sandkastenspielen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gerieten die Kolonialgebiete in einen Sog der Veränderung, der um 1960 in die weitgehende Unabhängigkeit der afrikanischen Staaten mündete. Zuvor, zwischen 1946 und 1952, hatten sich neben den USA auch England und Frankreich in Afrika stark engagiert, so dass manche diese Phase gar als »zweite Kolonisation« bezeichnen. Trotz dieser ökonomischen und infrastrukturellen Bemühungen verloren die Kolonien insgesamt immer mehr an wirtschaftlicher Bedeutung für die Mutterländer. Nach dem Erfolg der Unabhängigkeitsbewegungen in den meisten afrikanischen Ländern ließ sich die Entwicklungshilfe der europäischen Staaten und der USA zunächst nur schleppend an. Gleichwohl schwärmten Expertenteams privater Unternehmen aus, die bei Infrastrukturmaßnahmen in der »Dritten Welt« helfen sollten. So wurden westdeutsche Firmen schon frühzeitig auf den potentiellen Exportmärkten

Afrikas aktiv. Sie nutzten hierbei den Bonus des vermeintlich kolonial Unbelasteten und gingen oft sehr diskret zu Werke.

Die bundesdeutsche staatliche Entwicklungshilfe wurde bürokratisiert und projektgebunden vergeben, wobei sich das Ministerium demonstrativ »antikolonial« gab, d. h. nur auf Anfrage aus selbständigen Entwicklungsländern aktiv wurde. Die lange Zeit vorherrschende Konzentration auf die Entwicklung der Infrastruktur erfuhr dabei nur langsam eine vorsichtige Relativierung. In den 1970er Jahren wurden die bis dahin vorherrschenden optimistischen Prognosen für eine rasche und umfassende Modernisierung der afrikanischen Staaten und Gesellschaften durch einen Entwicklungspessimismus abgelöst. Seit den 1980er Jahren legte man Wert auf eine »nachhaltige« und »dauerhafte« Entwicklung; heute dient die Vergabe von Infrastrukturinvestitionen vornehmlich der Bekämpfung von Armut.

Dirk van Laaks Buch widmet sich den geschilderten Entwicklungen in anregender Weise. Sein Ansatz, die Zeit zwischen 1880 und 1960 als eine zusammenhängende Erschließungsepoche Afrikas zu beschreiben und dabei das Phänomen »Infrastruktur« vor dem Hintergrund des Wandels von der klassischen Kolonialpolitik zur modernen Entwicklungshilfe zu analysieren, bewährt sich ausgesprochen gut. Die Arbeit ist breit angelegt, wodurch sich der Leser mitunter in der Fülle der Details verliert. In den vielen Exkursen und den – durchaus spannenden – biographischen Skizzen, droht der rote Faden manchmal verloren zu gehen. Hin und wieder dominieren Aussagen zur allgemeinen Entwicklung, so dass die Behandlung des spezifischen Themas »Infrastruktur« darüber bisweilen zu kurz kommt. So wird etwa die Entwicklung des Luftverkehrs vernachlässigt, der ab den 1930er Jahren in Afrika eine zunehmende Rolle spielte. Diese Kritikpunkte sollen aber unter keinen Umständen das positive Gesamturteil schmälern.

KARSTEN LINNE (HAMBURG)