

■ MICHAEL PESEK

Von Europa nach Afrika

Deutsche Passagiere auf der Dampferpassage in die Kolonie Deutsch-Ostafrika

68

Einer der Wege, der Deutsche um die Jahrhundertwende nach Europa führte, verlief über Afrika. Dass sie diesen Umweg in Kauf nehmen mussten, um sich ihrer Zugehörigkeit zu Europa zumindest in Ansätzen gewahr zu werden, mag an dem für Europa eher harten politischen Klima dieser Jahre liegen. Das 19. Jahrhundert war in Europa zweifellos ein Jahrhundert der Nationen. Der Nationalstaat als politisches Gebilde sollte von nun an zur dominanten Form politischer Ordnung auf dem Kontinent werden und dessen Grenzen wurden zu wichtigen Koordinaten für die Konstruktion von Zugehörigkeiten. Für die vereinten Deutschen war die nationale Ausweitung der räumlichen Dimensionen ihrer nationalen Zugehörigkeiten etwas ebenso Ambivalentes wie Verheißungsvolles. Bayern, Preußen, Sachsen und die anderen Fürsten- und Königtümer waren bis 1871 doch zu lieb gewordenen mentalen Landkarten von Identitäten geworden, die nach der Einigung nicht einfach obsolet wurden.¹ Andererseits verhiess das Kaiserreich das Versprechen, an einer modernen Welt teilzuhaben, und die Möglichkeit, den Geruch des Provinziellen abzustreifen. Und nicht zuletzt mochte damit die Hoffnung verbunden sein, sich nun auf Augenhöhe mit anderen europäischen Großmächten zu befinden. Mit der Nation als politischem Akteur und Projektionsfläche für Identitäten wuchs auch die Agonalität auf dem europäischen Festland. Seit dem letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts hatten die Spannungen zwischen den europäischen Mächten zugenommen, nicht zuletzt weil mit dem nun vereinten Deutschen Kaiserreich ein ebenso ambitionierter wie kraftstrotzender Mitspieler um die Hegemonie auf dem Kontinent erwachsen war. Was auf den Schlachtfeldern zwischen Rhein und Seine 1871 brachial aus der Taufe gehoben worden war, bedurfte allerdings über viele Jahre hinaus einer innenpolitischen wie außenpolitischen Adaptionsphase. Der lautstarke Nationalismus vieler Deutscher fand sein kongeniales Gegenstück zum aggressiven Auftreten deutscher Politiker und Diplomaten auf dem europäischen Parkett.

Für Europa als politisches Projekt und mentale Landkarte von Identitäten blieb da wenig Platz, auch wenn, wie Sebastian Conrad bemerkt, die Deutschen sich um die Jahrhundertwende zunehmend klar wurden, dass sie nicht nur im Zeitalter der Nation lebten, sondern sie sich auch inmitten eines »Globalisierungsschubes« befanden. Vor 1914 stieg das Kaiserreich zu einer der wichtigsten Exportnationen auf. Innovationen in der Verkehrs- und Informationstechnologie ließen die engen Grenzen des Nationalstaates mehr als porös erscheinen. Der nationalen Einigung in Versailles sollte kaum fünfzehn Jahre später der Aufstieg zur Kolonialmacht folgen. Das Kaiserreich war auf dem Weg, ein »Weltreich« zu

1 Zum Begriff der mentalen Landkarten siehe: Joel S. Migdal, *Mental Maps and Virtual Checkpoints: Struggles to Construct and Maintain State and Social Boundaries*, in: Joel S. Migdal (Hg.), *Boundaries and belonging: states and societies in the struggle to shape identities and local practices*, Cambridge 2004, S. 3–26, hier S. 7.

werden.² Nahezu im gleichen Moment, in dem sich die Deutschen als Nation einrichteten und ihre Identitäten mit den Grenzen eines politischen Territoriums verknüpften, erweiterte sich ihr wirtschaftlicher, politischer und kultureller Horizont über diese Grenzen hinaus. Die »Welt«, so Sebastian Conrad, wurde zu einem Referenzpunkt – wenngleich wohl nicht mit ebenso großer Strahlkraft wie die Idee der »Nation«. Nun mehr war auch die Rede von »Weltwirtschaft«, »Weltmärkten« und »Weltreichen«. Dank der Segnungen moderner Informationstechnologien beobachteten die Deutschen nun das »Weltgeschehen« oder gingen auf »Weltreisen«, obgleich wohl meist nur entlang der Seiten der die Bestsellerlisten anführenden Reiseberichte.

Die Gleichzeitigkeit von Nationalisierung und Globalisierung Deutschlands barg viele Widersprüche und dies zeigte sich nicht zuletzt im Aufstieg des Kaiserreichs zur Kolonialmacht. Kolonialenthusiasten sahen in den Kolonien ein Zeichen neuer nationaler Größe und hofften, die Migrationsströme gen Amerika in die deutschen Kolonien umleiten zu können. Es war der Versuch, den »Globalisierungsschub« gewissermaßen zu nationalisieren, ihn in das Rahmenwerk der Nation einzuhegen. Doch der Versuch, die Nation nach Übersee zu projizieren, erwies sich als ein schwieriges Unterfangen. Nicht nur, dass sich die Hoffnungen auf eine Steuerung der Migrationsströme aus Deutschland oder auf neue Absatzmärkte in Übersee kaum erfüllten, das koloniale Projekt verlor auf seinem Weg nach Übersee viel von seinem nationalen Flair. Mit dem Aufstieg zum Weltreich bekam nicht nur Deutschland, sondern eben auch Europa als Referenzpunkt eine gewisse Bedeutung. Zivilisatorische Errungenschaften nach Übersee bringen zu wollen, gehörte zu den vielfältigen Motiven und Legitimationen, mit denen die überseeischen Kolonialprojekte in der Metropole begründet werden sollten. Diese Zivilisation wurde von vielen aber eher mit dem Adjektiv »europäisch« versehen als dass sie als eine exklusiv deutsche gefasst wurde. Dass diese selbst erklärte zivilisatorische Verpflichtung auch als eine europäische gesehen wurde, und nicht als eine exklusiv nationale, verwundert schon, insbesondere im Falle des Kaiserreichs, wo das koloniale Projekt seit seinem Beginn mit mitunter auch radikalen nationalistischen Tönen und Zielen daherkam. In der Metropole mag das koloniale Projekt durchaus auch als ein nationales interpretiert worden sein. In den Kolonien aber war weniger Platz für die Nation. Denn einen Nationalstaat in Afrika zu errichten oder die Afrikaner zu Deutschen zu machen, war nie im Sinne der deutschen Kolonialherren. Dass in den Kolonien selbst diese nationalistischen Töne weitaus leiser zu hören waren, mag auch an den Akteuren gelegen haben. Vor allem in den ersten Jahren ihrer Gründung waren koloniale Projekte bis zu einem gewissen Grade auch europäische Projekte, die von Europäern vorangetrieben wurden. Der Kongo-Freistaat, in dem neben Belgiern auch viele Skandinavier, Deutsche, Russen und andere ihren Dienst verrichteten, mag das vielleicht prominenteste Beispiel sein. Auch in der deutschen Kolonie in Ostafrika dienten vor allem in den ersten Jahren nicht nur Deutsche. Selbst in den Akten der Kolonialverwaltung lassen sich die oszillierenden Grenzen der mentalen Landkarten deutscher Kolonisierender finden. Wenn sie ihr Verhältnis zur lokalen Bevölkerung beschrieben, definierten sie sich oft als Europäer. Aufstände gegen die deutsche Kolonialherrschaft bezeichnen sie meist als Widerstand gegen die Herrschaft der Europäer.³

2 Sebastian Conrad, *Globalisierung und Nation im deutschen Kaiserreich*, München 2005, S. 35, 46–47.

3 Siehe Michael Pesek, *Koloniale Herrschaft in Deutsch-Ostafrika. Expeditionen, Militär und Verwaltung seit 1880*, Frankfurt a. M. 2005.

Dampfschiffe

70

Industrialisierung und eine Intensivierung kapitalistischer Warenbeziehungen bzw. die Einbettung in Weltmärkte blieben in der Kolonie bis 1914 weitgehend aus und wenn die europäische Moderne überhaupt von Deutschland nach Ostafrika kam, dann in Gestalt neuester Tötungsmaschinerien und der gelegentlich im Hafen anlegenden Dampfschiffe aus Europa. Wie kaum eine andere technische Innovation des 19. Jahrhunderts, so Sebastian Conrad, stand gerade das Dampfschiff für den Globalisierungsschub jener Jahre. Es war zugleich sein Vehikel und sein Symbol.⁴ Wenn man die Einbettung des kolonialen Projektes des Kaiserreichs in die Globalisierungsprozesse der Jahrhundertwende auch mit einigem Vorbehalt sehen muss, so boten die Kolonien in Übersee für viele Deutsche neue Anreize und Gelegenheiten zu reisen. Ich habe bereits andernorts dafür argumentiert, das Reisen stärker in den Fokus der Kolonialgeschichte zu rücken.⁵ Können wir die Dampferpassage nach Ostafrika als eine koloniale Erfahrung beschreiben, vergleichbar mit jener, die die Kolonisierenden auf dem Gebiet ihrer nominellen Kolonien machen konnten? Entlassen wir die Kolonialgeschichte aus dem engen Rahmen einer rein nationalgeschichtlichen Perspektive und betrachten sie als globalgeschichtlichen und transnationalen Prozess, dann spricht einiges dafür. Transnationale Geschichte – ebenso wie die neuere Globalgeschichte – unterscheidet sich von den bisherigen Ansätzen der Nationalgeschichte bzw. der klassischen Weltgeschichte durch einen anderen Umgang mit Grenzen. Während die Nationalgeschichte in der Nation ihr klar abgrenzbares Forschungsfeld fand, war in der Weltgeschichte klassischen Zuschnitts die Nation der unumschränkte Akteur. Wenn Historiker über die Grenzen der Nation schauten, dann meist, um sie mit anderen Nationen zu vergleichen. Und auch die Kolonialgeschichte war bislang meist eine Fortsetzung von National- oder Weltgeschichte mit anderem geografischen Fokus, obgleich sich hier das Problem der Territorialität doch in einem besonderen Maße stellt. Denn in diesem Fall kann Geschichte nicht mehr die Erzählung eines kohärenten Raums sein. Sie ist zwangsläufig die Geschichte von Beziehungen zumindest zweier unterschiedlicher Räume, die im Falle von überseeischen Kolonialreichen zudem auch durch eine gehörige räumliche Distanz getrennt sind. Es mag daher kaum überraschen, dass wesentliche Impulse für eine transnationale Geschichte und Globalgeschichte von Historikern stammten, die ihre ersten akademischen Meriten zunächst in der Kolonialgeschichtsschreibung erlangten.⁶

Mit der zumindest partiellen Auflösung eines festumrissenen nationalen Raums als Untersuchungsgegenstand verlagerte sich auch das Interesse für die Orte, in denen die Nation selbst sich konstituiert: Sie werden von Historikern längst nicht mehr nur innerhalb der engen Grenzen der Nation gesucht, sondern vielmehr in Grenzüberschreitungen und Kontaktzonen.⁷ Ann Curthoys und Marilyn Lake stellen das Problem der Grenzen und der Grenzüberschreitungen an den Anfang ihrer Definition transnationaler Geschichte.

4 Conrad, *Globalisierung und Nation*, S. 39.

5 Pesek, *Koloniale Herrschaft*, S. 12.

6 Für die deutsche Forschungslandschaft ist dies überdeutlich: Sebastian Conrad, Jürgen Osterhammel, Andreas Eckert und Birthe Kundrus, die in den letzten Jahren prominente Vertreter der transnationalen Geschichte geworden sind, haben hierzu wichtige Beiträge geliefert.

7 Sebastian Conrad/Andreas Eckert, *Globalgeschichte, Globalisierung, Multiple Modernen*. Zur Geschichtsschreibung der Modernen Welt, in: Sebastian Conrad/Andreas Eckert/Ulrike Freitag (Hg.), *Globalgeschichte: Theorien, Ansätze, Themen*, Frankfurt a. M. 2007, S. 7–52, bes. S. 35.

Eine solche Geschichte widme sich Biografien und Ereignissen, die die Grenzen von Nationalstaaten transzendierten. Sie versuche, Ideen, Dinge, Praktiken und Menschen in ihrer Bewegung über die Grenzen der Nationen zu erfassen. Die Sprache allein, in der das Programm einer (neuen) transnationalen Geschichte von beiden Autorinnen beschrieben wird, illustriert den Paradigmenwechsel. Es geht um Bewegungen: um Zirkulationen, Flows und Überschreitungen.⁸ Die transnationale Geschichte greift dabei Ansätze auf, die sich in der Ethnologie seit Ende der 1980er Jahre durchzusetzen begannen. James Cliffords Aufsatz über »travelling cultures« skizzierte bereits 1992 die Konsequenzen einer stärkeren Fokussierung auf die Grenzen von Kulturen und Gesellschaften. Er hat letztendlich mit dem Begriff der Kontaktzone versucht, diesem permanenten Grenzverkehr zwischen den Kulturen einen theoretischen Rahmen zu geben.⁹ Und nicht umsonst fand dieser Begriff in verschiedenen Übersetzungen, von den »zones of awkward engagement«¹⁰ bis hin zu den »entangled histories« oder der »histoire croisée«¹¹ in der entsprechenden Forschungslandschaft sein Echo.

Die transnationale Geschichte hat eine gewisse Vorliebe für die Seefahrt entwickelt. Hafenzentren und Schiffe scheinen paradigmatische Orte und Seefahrer, Migranten und Passagiere paradigmatische Akteure dieser Geschichte grenzüberschreitender Prozesse zu sein. Die Kolonialgeschichte, insbesondere diejenige, die sich der deutschen Kolonialvergangenheit widmet, hat sich dagegen bislang nur wenig für diese Orte und Akteure erwärmen können. Und vielleicht ist das Cover des oben zitierten Buches von Sebastian Conrad, das einen Dampfer zeigt, ein programmatischer Fingerzeig. Ein Blick auf diese Geschichte lohnt allemal und offenbart relativ schnell deren transnationale Dimensionen. Für die junge deutsche Kolonialmacht war der Weg nach Übersee keine Sache exklusiv deutscher Infrastrukturen und Wege. Vor allem in den Anfangsjahren nutzten die Deutschen internationale Schiffahrtsgesellschaften, ihre Tropenausrüstung kauften sie in der Regel in Londoner, Kairoer oder sansibarischen Fachgeschäften und selbst das Know-How kolonialer Herrschaft und Kriegsführung adaptierten sie doch zu einem beträchtlichen Teil von anderen Kolonialmächten. Für diejenigen Deutschen, die den Kolonien Gutes abgewinnen konnten, war die Einrichtung deutscher Dampfschifflinien ein ebenso wichtiges Projekt wie die Errichtung von Eisenbahnlinien in den Kolonien. Die Schiffe der Ostafrikalinie der Woermann-Reederei wurden so mitunter zu regelrechten Fetischen deutschen Nationalstolzes. Der Dampfer nach Ostafrika mag daher nicht nur als ein Beförderungsmittel gesehen werden, sondern auch als ein Ort, an dem die Identitäten der Deutschen als Kolonisierende zu einem guten Teil geprägt wurden, als einen Ort der Begegnung mit Kolonisierenden anderer Nationen und letztendlich auch als ein Ort des Wissenstransfers. Und nicht zuletzt begegneten die Reisenden auf der Dampferfahrt erstmals dem ungewohnten tropischen Klima und konnten dessen Folgen für ihr körperliches Befinden spüren. Frederik Cooper und Ann Stoler verweisen auf das Aufkommen einer pan-europäischen Debatte am Ende des 19. Jahrhunderts, die die in den überseeischen Kolonien praktizierten Herrschaftsmethoden auf ihre Übereinstimmung mit dem Selbstverständnis Europas als eines Horts der Zivilisation hin

8 Ann Curthoys & Marylin Lake 2006, *Connected worlds: history in transnational perspective*, Canberra 2006, S. 5.

9 James Clifford, *Travelling Cultures*, in: Lawrence Grossberg/Carl Nelson/Paula A. Treichler (Hg.), *Cultural Studies*, New York 1992, S. 96–112, hier S. 97.

10 Ann Loewenhaupt Tsing, *Friction: an ethnography of global connection*, Princeton 2005, S. xi.

11 Wolf Lepenies, *Entangled histories and negotiated universals: centers and peripheries in a changing world*, Campus, Frankfurt a. M. 2003.

überprüfte.¹² Jenseits der Konferenzen der europäischen Diplomatie und Akademikerzirkel, in denen Stoler und Cooper diese Debatte verorten, waren es nicht zuletzt die nach Übersee gehenden Dampfschiffe, die wir als einen wichtigen Ort eines solchen Selbstverständigungsdiskurses der europäischen Kolonisierenden beschreiben können.

Reisen ist indes eine Praxis, die besondere Lebens- und Wahrnehmungswelten hervorbringt. Das Besondere an den Dampferreisen sind ihre zeitlichen und räumlichen Konfigurationen. Der Dampfer trug die Reisenden auf seinem Weg nach Ostafrika von Hafenstadt zu Hafenstadt. In Neapel, Port Said, Aden, Mombasa und schließlich Tanga stiegen die Reisenden aus und weilten meist für einige Stunden, um die Stadt zu besichtigen und Souvenirs einzukaufen. Was immer sie bei ihrem Besuch erlebten, alsbald kehrten sie auf das Schiff zurück, das ihnen die Sicherheit des Bekannten und Gewohnten bot. Der Dampfer selbst aber bot einer fluiden Gemeinschaft Platz. Passagiere stiegen ein, andere aus.

Passagiere

Die Quellen meiner kleinen Geschichte der Dampferpassage nach Ostafrika wurden zwischen 1888 und 1916 veröffentlicht; die erste Reise fand 1880 statt und die letzte 1912. Von den 19 Reiseberichten, die in diesem Artikel besprochen werden, stammen zehn von Reisenden, die ohne dienstlichen Auftrag, sondern privat unterwegs waren. Vier Berichte haben wir von Missionaren und Kolonialoffizieren, die ihren Dienst in der Kolonie antraten. Fünf Reiseberichte kommen aus dem Kontext offizieller Delegationen. Im Jahre 1892 reiste der damals oberste Kolonialbeamte Kayser in die Kolonie, der Reisebericht stammte aber nicht von ihm selbst, sondern von seiner Frau. Keine 15 Jahre später besuchte Bernhard Dernburg, nunmehr einer eigenen Kolonialbehörde vorstehend, die Kolonie. Mit ihm reiste ein ganzer Tross von Beamten der Behörde, Berater wie Walter Rathenau und einige Journalisten, von denen drei hier mit Berichten von ihrer Reise vertreten sind. Und schließlich reiste 1911 eine Delegation von Parlamentariern in die Kolonie.

Deutsch-Ostafrika war keine Siedlungskolonie, einige Kritiker höhnten gar, sie sei eine Offiziers- und Beamtenkolonie.¹³ Auf den Dampfschiffen zumindest war das Verhältnis von Reisenden im dienstlichen Auftrag und Privatreisenden ausgeglichen, zumindest nach 1900 als der Dampferverkehr nach Ostafrika regelmäßiger wurde, die Kolonie aus den Anfangswirren herausgefunden hatte und die Familien der Kolonialbeamten und -offiziere sowie Plantagenbesitzer, Geschäftsleute und Touristen mehr und mehr in die Kolonie reisten. Auf der »Feldmarschall« der Ostafrikalinie, die die Delegation Dernburgs nach Ostafrika beförderte, waren laut Angaben des Journalisten Adolf Zimmermann 83 Deutsche an Bord, von denen etwa die Hälfte im Dienstauftrag und die andere Hälfte privat reiste. Zusätzlich zu den Deutschen waren noch 38 Engländer an Bord, hinzu kamen einige Portugiesen auf dem Weg nach Portugiesisch-Ostafrika sowie einige französischsprachige Missionare auf dem Weg nach Britisch-Ostafrika.¹⁴

12 Frederik Cooper/Ann L. Stoler, *Between Metropole and Colony. Rethinking a research agenda*, in: dies. (Hg.), *Tensions of empire: colonial cultures in a bourgeois world*, Frederick Cooper, Berkeley, S. 1–57, hier S. 31.

13 Adolf Zimmermann, *Mit Dernburg nach Ostafrika*, Berlin 1908, S. 3; Hermann von Bengerstorff, *Unter der Tropensonne Afrikas*, Hamburg 1914, S. 205; Heinrich Pfeiffer, *Bwana Gazeti. Als Journalist in Afrika*, Berlin 1933, S. 48.

14 Zimmermann, *Mit Dernburg*, S. 3.

Ob jemand als Privatreisender, Missionarin oder Mitglied einer offiziellen Delegation unterwegs war, beeinflusste die Art und Weise des Reisens erheblich. Zwar waren wohl die Kabinen nicht unbedingt andere; doch ob jemand als Teil einer Delegation oder ohne offiziellen Auftrag, als Teil einer Gruppe oder als Einzelperson reiste, machte einen mitunter großen Unterschied. Wenn auch die Mitglieder der Delegation genau wie die Privatreisenden oder Missionare den Halt des Schiffes für touristische Ausflüge nutzten, so profitierten sie vor Ort mitunter von der diplomatischen Infrastruktur des deutschen Staates, von den Konsulaten und auch lokalen Regierungs- und Kolonialbehörden. Daher konnten die Parlamentarier, die 1911 nach Ostafrika reisten, und auch die beiden obersten Kolonialbeamten Paul Kayser und Bernhard Dernburg auf ihren Reisen gewiss sein, in jedem größeren Hafenort ein Empfangskomitee sowie ein mehr oder weniger elaboriertes Ausflugsprogramm vorzufinden.¹⁵ Mit genauso großer Gewissheit reisten sie erster Klasse und mehr noch, wie etwa Bernhard Dernburg, genossen sie großzügige Privilegien und Räume an Bord.¹⁶ Hans von Burgsdorff-Markendorf steht zwischen den Kategorien. Er reiste zwar privat, doch aufgrund seines adligen Standes und seiner Zugehörigkeit zum preußischen Herrenhaus, öffneten sich für ihn doch einige Türen von offizieller Seite. Auf Sansibar bekam er eine Audienz beim Sultan, in Dar es Salaam dinierte er mit Gouverneur Rechenberg.¹⁷ Auch die beiden Journalisten Oskar Bongard und Adolf Zimmermann bekamen ihre Reise nicht von offizieller Seite finanziert, profitierten aber in hohem Maße vom Status der Mitgliedschaft in Dernburgs Delegation. Ihr Kollege Viktor Storz dagegen nahm einen anderen Dampfer und war bis Sansibar Privatperson, erst dann wurde er ins Gefolge Dernburgs aufgenommen und genoss die entsprechenden Privilegien. Es mochten nicht alle Privatreisenden sich auch als solche gesehen haben, insbesondere die Forschungsreisenden wie Richard Böhm und die Hamburger Akademikergruppe reisten mit höheren Zielen als dem privaten Vergnügen, ihre Reisen aber waren privat organisiert und finanziert. Sie fanden zwar das Wohlwollen zumindest der deutschen Behörden, aber die Unterstützung beschränkte sich in der Regel auf einige warme Willkommensgrüße.

Ob jemand privat oder im dienstlichen Auftrag reiste, hatte Einfluss auf seine Perspektive, was sich nicht zuletzt beim Abfassen des Reiseberichts auswirkte. Wenn auch der touristische Blick bei den offiziell Reisenden mindestens ebenso ausgeprägt war wie bei den Privatreisenden, verflochten erstere diesen in der Regel mit einem offiziellen Diskurs. Es reichte dann eben nicht mehr, nur die Schönheiten oder Absonderlichkeiten bei der Fahrt durch den Suezkanal oder beim Besuch der kolonialen Hafenorte zu beschreiben, es musste auch ein mehr oder weniger informierter Expertendiskurs eingeflochten werden. Doch auch manch Privatreisender pflegte sein Wissen gern zu dozieren, wie etwa Hans Burgsdorff-Markendorf und die beiden Professoren der Hamburger Akademikergruppe. Informationen über Afrika waren im Kaiserreich ein rares Gut, und die Reisenden konnten in ihren veröffentlichten Reiseberichten zumindest mit ihrem Augenzeugenwissen aufwarten.¹⁸

15 Richard Kalkhof, *Parlamentarische Studienreise nach Deutsch-Ostafrika*, Berlin 1907, S. 14, 26; Alwine Kayser, *Aus den Anfängen unserer Kolonien. Meine Erlebnisse als Begleiterin meines Gatten auf einer Inspektionsreise nach Deutsch-Ostafrika 1892*, Berlin 1912, S. 13, 17.

16 Zimmermann, *Mit Dernburg*, S. 17.

17 Hans von Burgsdorff-Markendorf, *Rund um Afrika und an die Viktoriafälle des Sambesi*, Markendorf 1911, S. 33, 37.

18 Bis zum Ersten Weltkrieg war die Wissensproduktion über Afrika dominiert von Experten, deren vornehmliche Qualifikation ein Besuch vor Ort war (siehe Holger Stoecker, *Afrikawissenschaften in Berlin, 1919–1845*, Stuttgart, 2008, passim).

Der weitaus größte Teil der Reiseberichte wurde von Männern geschrieben, sie dürften auch die Mehrheit der Passagiere auf den Dampfschiffen nach Ostafrika gestellt haben. Nur vier Frauen sind hier als Autorinnen vertreten. Die Kolonien waren weitgehend ein Tummelplatz für Männer, auch wenn es ab der Jahrhundertwende immer mehr Frauen nach Ostafrika zog. Meist jedoch folgten sie schlichtweg ihren Männern, deren Schatten und oft genug auch deren Deutungshorizont sie selten verließen. Von den vier Frauen, die hier vertreten sind, reiste Alwine Kayser 1892 im Gefolge ihres Mannes, der als oberster Kolonialbeamter die eben offiziell gegründete Kolonie Deutsch-Ostafrika inspizieren wollte. Sie hatte ihre Begleitung gegen den erheblichen Widerstand ihres Mannes durchgesetzt. Einmal im Tross der Delegation verließ sie deren Rahmen aber kaum. Und auch ihre Schilderungen folgten den gleichen Mustern wie diejenigen der männlichen Reisegesellschaft. Lediglich im Bericht von Frieda von Bülow lässt sich ein anderer Blick finden. Von Bülow reiste 1887 im Auftrag des Deutsch-Nationalen Bundes 1887 nach Ostafrika. Sie war schon früh ihren Weg in die eigene Unabhängigkeit gegangen, hatte in Berlin als Lehrerin gearbeitet und war in der Frauenbewegung aktiv geworden. Aus den Seiten ihres Reiseberichts scheint eine ebenso weltgewandte wie selbstbewusste Frau auf, die für die Männerwelt auf dem Schiff oft nur leisen Spott übrig hatte. Die dritte hier betrachtete Reisende war die Missionarin Lisa Källner. Der Missionarsberuf war eine der wenigen Gelegenheiten für allein stehende Frauen nach Ostafrika zu reisen. Missionarinnen waren in der Regel doppelt marginal aufgrund ihres Geschlechts und aufgrund ihrer sozialen Herkunft. Die wenigsten kamen aus einem reichen Elternhaus und erst die Missionstätigkeit eröffnete ihnen den Weg in die weite Welt. So bricht auf den Seiten des Reisetagebuches von Lisa Källner immer wieder die Euphorie über das Neue ihre Bahn, aber auch die provinzielle Unsicherheit einer bis dato kaum aus der Enge ihrer Heimatwelt herausgekommenen Frau. Die vierte Frau, Helene Grunicke, die 1912 als Touristin ohne männlichen Anhang Ostafrika besuchte, war zwar ein Novum in der Kolonie, neue Perspektiven auf die koloniale Situation aber hat sie nicht hervorgebracht. Für den »Backfisch der Kolonie«, wie sie sich zu nennen pflegte, war Ostafrika weder eine Katharsis à la Tanja Blixen¹⁹ noch ein Sinneswandel à la Margery Perham.²⁰

Einen solchen Wandel machte allerdings auch kaum ein männlicher Passagier durch. Eine Ausnahme bildet vielleicht Bernhard Dernburg. Für viele war es die erste Reise nach Übersee und wohl auch die erste Bekanntschaft mit einer kolonialen Situation. Die Erfahrung mit dem Fremden blieb in der Regel ein touristischer Schnappschuss, der bestenfalls in das Familienalbum zur freundlichen Erinnerung abgelegt wurde. Mit dem Dampfschiff verfügten die Reisenden über eine Infrastruktur, die ihnen eine neue, gleichsam touristische Art des Reisens ermöglichte. Was diese touristische Art des Reisens von anderen unterschied, war eben die Existenz einer eigens auf die Bedürfnisse der Reisenden zugeschnittenen Infrastruktur vor Ort. Bot das Dampfschiff Schutz vor den physischen Gefahren des Fremden, so half die Lektüre entsprechender Reiseratgeber und Kolonialliteratur die Erlebnisse in konforme Erfahrungen umzudeuten. Der Einfluss angelesenen Wissens über »Land und Leute« auf die Perspektive der Passagiere sollte daher nicht unterschätzt werden.

19 Dänische Schriftstellerin (1885–1962), die kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs nach Britisch-Ostafrika kam, um mit ihrem Mann dort eine Farm zu betreiben. Während ihres Aufenthalts in Ostafrika wurde sie zur Schriftstellerin und brach aus einer unglücklichen Heirat mit einem dänischen Aristokraten aus.

20 Britische Historikerin und Publizistin (1895–1982), die nach einer Reise in den Sudan zu einer scharfen Kritikerin des britischen Kolonialsystems wurde.

Auf unsicheren Füßen bewegten sich die Reisenden nicht nur während ihrer Fahrt nach Ostafrika, sondern auch auf dem Weg zur Publikation. Ihre Berichte wurden zumeist in solchen Verlagen veröffentlicht, die wie Reimer, Brockhaus und Süßeroth bereits hinlängliche Erfahrungen mit Kolonialliteratur hatten. Die meisten der Autoren waren schriftstellerische Laien, die mit ihrem Reisebericht ihr Erstlingswerk vorlegten. Eine starke redaktionelle Bearbeitung erscheint mehr als wahrscheinlich. Die Redakteure und Lektoren in den Verlagen wiederum sorgten für eine Anbindung der Reiseberichte an die gängigen Muster der Kolonialliteratur.

In den mehr als dreißig Jahren, die zwischen der ersten und der letzten Schilderung der Dampferpassage liegen, veränderten sich die Reisebedingungen erheblich. Vor allem bis zur Jahrhundertwende war die Reise nach Ostafrika für die Reisenden mit einem hohen organisatorischen Aufwand und vielen Umwegen verbunden. Eine Infrastruktur für das Reisen in die Tropen existierte im Kaiserreich im 19. Jahrhundert nur in Ansätzen. Tropenkleidung und -ausrüstung mussten oft in Großbritannien oder erst unterwegs in Aden oder Port Said besorgt werden. Die Tickets für die Dampferpassage nach Ostafrika waren in Deutschland nicht ohne Weiteres zu erhalten. Im Jahre 1887 war Frieda von Bülow noch gezwungen, mit einem Schiff der Peninsula and Oriental Steam Navigation Company zunächst nach Aden zu fahren, um dort auf ein Schiff der British Indian Line umzusteigen.²¹ Der Forschungsreisende Max Schoeller hatte 1896 die Gelegenheit, einen französischen Postdampfer zu benutzen, der vor allem Truppenverstärkungen für die französischen Kolonialtruppen auf Madagaskar transportierte. Komfort und Verpflegung waren dementsprechend frugal.²² Zwar hatte die Woermann-Gruppe bereits 1892 eine deutsche Ostafrikaverbindung eingerichtet, doch die Regelmäßigkeit wie auch der Komfort der Schiffe ließ zu wünschen übrig. Zudem starteten die Woermann-Dampfer erst ab Italien, was die deutschen Reisenden nach billigeren oder auch komfortableren Alternativen Ausschau halten ließ, Nationalstolz hin oder her. Die Jungfernfahrt des ersten Schiffs der Woermannschen Ostafrikalinie machte der Reisende Friedrich Kallenberg mit, und seine Schilderungen dieser Reise lassen einiges von den Schwierigkeiten der Woermann-Linie in den ersten Jahren ahnen.²³

Afrika beginnt in Neapel

Die Reise nach Ostafrika, gleich ob mit privatem Ziel oder im dienstlichen Auftrag, begann oft mit einer touristischen Rundfahrt durch Europa. Die wohl erste Dienstreise eines Beamten aus der obersten Kolonialbehörde nach Ostafrika war ausgefüllt mit einem bunten touristischen Programm. Auch die Delegation deutscher Parlamentarier, die 1906 die Kolonie inspizierten, ließ es sich nicht nehmen, die Sehenswürdigkeiten entlang ihrer Fahrt mit dem Dampfer zu besichtigen: Rotterdam, Lissabon und eine ausgiebige Fahrt durch den Norden Portugals, Marseille und Neapel.

Viele der Reisenden nahmen zunächst den Zug nach Italien, um sich den langen Seeweg über den Atlantik, die Straße von Gibraltar und das Mittelmeer zu ersparen. Bis um die

21 Frieda Freiherrin von Bülow, Reiseskizzen und Tagebuchblätter aus Deutsch-Ostafrika, Berlin 1889, S. 6.

22 Max Schoeller, Mitteilungen über meine Reise nach Äquatorial-Ost-Afrika und Uganda 1896–1897, Berlin 1901, S. 3.

23 Friedrich Kallenberg, Auf dem Kriegspfad gegen die Massai. Eine Frühlingsfahrt nach Deutsch-Ostafrika, München 1892, S. 3, 21.

Jahrhundertwende hatten die Deutschen kaum eine andere Alternative, doch auch nachdem die Woermann-Dampfer von Hamburg abfuhren, bevorzugten viele Reisende den Weg über Italien. Für die Deutschen war Italien um die Jahrhundertwende eine zwiespältige Erfahrung. Italien beherbergte ein Gutteil des Erbes der europäischen Kultur. Goethe hatte Ende des 18. Jahrhunderts den Deutschen den Weg nach Italien gewiesen und im Laufe des 19. Jahrhunderts schlugen immer mehr Deutsche diese Route ein. Rom und Florenz waren erste Anlaufpunkte eines beginnenden deutschen Auslandstourismus. Immerhin hatte Baedeker seit Mitte des 19. Jahrhunderts die deutschen Italienbesucher mit steigenden Auflagen von Reiseführern versorgt.²⁴

Doch viele der in die Heimat zurückkehrenden Deutschen berichteten nicht nur von den architektonischen Kleinoden italienischer Geschichte, sondern auch von Wegelagererei und Bettelei auf Italiens Straßen, von schmutzigen Hotels, aufdringlichen Touristenführern und betrügerischen Straßenverkäufern. Bereits anlässlich seiner Zufahrt durch Italien schimpfte der Reisende Stefan von Kotze, er habe »schweren Strapazen und wahrhaftigen Abenteuern« trotzen müssen, noch bevor er einen Fuß auf afrikanischen Boden setzte, »denn die schlimmsten Gefahren bedrohen den modernen Reisenden nicht in der Wildnis, sondern seitens beutegieriger Hoteliers, wegelagernder Kellner und Stewards, sowie zuvorkommenden Mitreisenden.«²⁵ Diese mäkelige Grundhaltung gegenüber den meist als unerfahren oder fleghaft dargestellten Mitreisenden und gegenüber Land und Leuten in der Fremde mag eine frühe Form heutiger Klagewut deutscher Touristen auf Mallorca oder in Tunesien sein.²⁶ Kotzes Metaphorik der Wildnis jedoch kam nicht von ungefähr, wenngleich sie doch für die Beschreibung eines europäischen Nachbarlandes überraschend scheint. Mit dem Auszug aus der deutschen Heimat begann für den schreibenden Reisenden eine *rite de passage*, die ihn stufenweise vom Eigenen zum Anderen führen sollte. Die Konfrontation mit Afrika war daher kein Kulturschock, noch blieb der exotisierende Blick Afrika vorbehalten. Das exotische Andere wie auch das Abenteuer der Konfrontation mit dem Anderen begann bereits jenseits der deutschen Grenzen. Und es war nicht so sehr die Erfahrung des Anderen, des anderen Orts selbst, der jenen exotisierenden Diskurs hervorbrachte, sondern die Überschreitung der Grenze.

Doch Italien war, wie bereits gesagt, eine zwiespältige Erfahrung. Voller Bewunderung für Roms Schönheit war zwar die Missionarin Lisa Källner, doch das Gewühl der Menschen auf seinen Straßen machte ihre Angst. Die Italiener fand sie aufdringlich und bisweilen auch schmutzig. »Ordnung und Sauberkeit nach unseren Begriffen scheint den Italienern ganz fremd zu sein«, fasste sie ihre Betrachtungen über das Leben auf Neapels Straßen zusammen, wonach die Händler ihre Waren auf der Straße auslegten, Handwerker ihr Tagewerk verrichteten und Fußgänger sich gestikulierend und lauthals redend ihren Weg bahnten.²⁷ Diese vermeintlich fehlende Ordnung auf Roms und Neapels Straßen waren ein Vorspiel für das, was sie auch später in Afrika zu finden meinte. Und Ordnung blieb für Lisa Källner

24 Ulli Kutter, Der Reisende ist dem Philosophen, was der Arzt dem Apotheker – Über Apodemiken und Reisehandbücher, in: Hermann Bausinger/Klaus Beyrer/Gottfried Korff (Hg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München, 1999, S. 38–47, bes. S. 40. Der erste Baedeker über Italien erschien 1861.

25 Hans Stefan von Kotze, Ein afrikanischer Küstenbummel, Berlin 1906, S. 2.

26 Richard Kalkhof, Parlamentarische Studienreise nach Deutsch-Ostafrika, Berlin 1907, S. 19.

27 Lisa Källner, Von Berlin nach Nord-Nyassa in Deutsch-Ostafrika, Burg 1900, S. 3. Siehe auch Helene Grunicke, Nach Deutsch-Ostafrika. Reise-Erlebnisse, Dresden 1916, S. 24.

wie auch für viele andere deutsche Reisende die wichtigste Metapher um das Andere mit dem Eigenen zu vergleichen. »Unten« in Neapel, so bemerkte denn auch der Reisende Stefan von Kotze, fange Afrika eigentlich schon an.²⁸ Dieser Beobachtung schlossen sich auch die Professoren Hubert Winkler und Carl Zimmer an, wenngleich nicht in diesem pejorativen Tonfall. Bei der Abfahrt ihres Dampfers aus Neapel erklangen aus den Fischerbooten nicht nur das berühmte *Santa Luzia*, sondern auch »Niggersongs«.²⁹

Auf dem Schiff

Nach all den widersprüchlichen Erfahrungen an Land war es kaum verwunderlich, dass die Reisenden mitunter frohen Herzens an Bord ihres Schiffes gingen. Entronnen dem fremdartigen Stadtbild Neapels, war selbst der sich sonst so weltgewandt gebende Stefan von Kotze froh, »den Kofferträgern, Droschenkutschern, Führern und ähnlichen Banditen glücklich entronnen« zu sein und an Bord das erste Bier seit langem zu genießen.³⁰ Für den Maler Friedrich Kallenberg schien das Schiff nach der Fahrt durch Italien gleichsam ein Refugium deutscher Kultur, mit allem was dazu gehörte: Kaiserkult, nationaler Gesang und Bier im Überfluss.³¹ Nicht immer war es nun gerade eine solche nationale Überhöhung des Schiffs, dennoch machte sich unter den Reisenden eine Erleichterung breit, wenn sie die heimlich anmutenden Planken betraten. Kaum einer der hier versammelten Reisenden war ein Gegner der überseeischen Kolonialprojekte, selbst die sich kritisch gebenden Journalisten der Dernburg-Delegation nicht. So wurde das deutsche Schiff schnell zum Bestandteil nationaler Größe und als Symbol des kolonialen Aufstiegs gedeutet. Geradezu in einer Sinfonie aus Technik und Flaggennationalismus schwelgte der Parlamentarier Richard Kalhof in seiner Beschreibung der »Kronprinz«.³² Stolz mutmaßte Helene Grunicke, dass selbst die Briten den deutschen Schiffen den Vorzug geben würden, wegen des höheren Komforts, des besseren Essens und der aufmerksameren Bedienung.³³ Alwine Kaiser dagegen war nur wenig begeistert von diesem Refugium deutscher Kultur, insbesondere der den Passagieren servierten deutschen Esskultur, die sie für tropische Verhältnisse zu schwer fand. »Das kräftige Hamburger Essen«, beschwerte sie sich, »das uns in diesem Zustande angeboten wurde, und das z. B. aus Frankfurter Würstchen, Sauerkohl und Erbsen bestand, erregte unseren Widerwillen.«³⁴

Das Dampfschiff nach Ostafrika war nicht nur ein imaginiertes Vehikel des Nationalen, sondern auch ein Treffpunkt der Nationen, so zumindest sahen es viele der deutschen Reisenden.³⁵ Der lange Aufenthalt auf dem engen Raum des Schiffes bringe die extremsten Eigenarten jedes Menschen hervor, befand Stefan von Kotze.³⁶ Langeweile war ein wichtiger Katalysator in der Zusammenführung der Nationen. In der Monotonie der wochen-

28 Kotze, Küstenbummel, S. 4.

29 Hubert Winkler/Carl Wilhelm Erich Zimmer, Eine akademische Studienfahrt nach Ostafrika, Breslau 1912, S. 16.

30 Kotze, Küstenbummel, S. 5.

31 Kallenberg, Auf dem Kriegspfad, S. 31.

32 Kalkhof, Parlamentarische Studienreise, S. 2.

33 Grunicke, Nach Deutsch-Ostafrika, S. 25. Siehe auch Heinrich Chevalley für eine ähnliche Beobachtung (Rund um Afrika, Berlin 1907, S. 39).

34 Kayser, Aus den Anfängen, S. 10.

35 Etwa Chevalley, Rund um Afrika, S. 39.

36 Kotze, Küstenbummel, S. 11.

langen Schiffsfahrt versuchten die Passagiere sich die Zeit durch Konversation, Kartenspiel und Lektüre zu verkürzen. Einige begannen, in den zwei bis drei Wochen Swahili zu lernen. Schon der Begründer des kolonialen Projekts Carl Peters pflegte den Mythos, er habe auf der Überfahrt nach Ostafrika die Verkehrssprache Ostafrikas so gut beherrschen gelernt, dass er sich dann bei seiner Ankunft mühelos verständigen konnte.³⁷ Abendgesellschaften und Musikkonzerte wurden auf den regulären Linienschiffen zum Muss, bei der Äquatorüberquerung gab es zumindest bis in die ersten Jahren des 20. Jahrhunderts das obligatorische Neptunfest mit seinen brachialen Taufen. Allerdings, so zumindest die Aussage einiger Reisender, kam dieser Brauch immer mehr in die Kritik und wurde auf den Schiffen der Ostafrikalinie weitgehend fallengelassen und wenn, dann nur noch auf ausdrücklichen Wunsch der Passagiere abgehalten.³⁸ Zu wenig entsprach dieser Brauch wohl der bürgerlichen Kultur der Reisenden. Bezeichnenderweise hatte Friedrich Kallenberg dieses Ritual noch 1892 nebst der allabendlichen Biergelage und anschließender lautstarker Darbietung deutschen Liedguts als Ausdruck deutscher und vor allem maskuliner Pionierkultur verherrlicht.³⁹

Die Abendgesellschaften, die Musikkonzerte der Schiffskapelle, das Promenadendeck, und selbst das Neptunfest waren Begegnungskontexte von Europäern. Während des Neptunfests, an dem Helene Grunicke teilnahm, seien die portugiesischen, französischen, britischen und deutschen Fahnen gleichsam zum Dekor geflaggt gewesen und hätten Passagiere aus den unterschiedlichen Ländern miteinander vereint.⁴⁰ Im Tauziehen, Eierlaufen und Wettrennen eiferten die Europäer während eines Neptunfestes im Jahr 1908 auf der Fahrt des Hauptmanns Woltag miteinander. Den Schiedsrichter habe ein ebenso betagter wie charmanter englischer Oberst gegeben.⁴¹ Sechs Jahre vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs konnten die Reisenden eine solche europäische Aura des Schiffes durchaus noch goutieren. Sie gab den einstmals in die Provinzialität der Kleinstaaterei verbannten Deutschen das Gefühl einer weiteren Welt anzugehören und nicht zuletzt war sie etwas, das den Reisenden von den Daheimgebliebenen unterschied.⁴²

Mehr noch, das Schiff erschien wie eine Bühne der Nationen, auf der die Passagiere ihre nationalen Rollen gaben oder besser jene, die ihnen zugedacht wurden. Aus der persönlichen Begegnung konstruierten die Reisenden nationale Typen, in denen der Habitus zum Symbol für nationale Identitäten wurde. Nahezu sprichwörtlich wurde der nach Indien oder Ostafrika reisende, meist in die Tage gekommene britische Oberst oder die französischen Padres und Nonnen. Für die Missionarin Lisa Källner dürfte es eine der ersten Gelegenheiten gewesen sein, das Panoptikum der europäischen Nationen zu beobachten. Da gab es »phlegmatische Engländer«, »übermütige Portugiesen«, »lebhaft, aber leicht unfeine Italiener«, sowie »einen sehr angenehmen, feinen spanischen Maler« und »einen stets liebenswürdigen, zuvorkommenden Franzosen«.⁴³

37 Carl Peters, *Gesammelte Schriften*, München 1943, S. 302.

38 Kayser, *Aus den Anfängen*, S. 16, Winkler/Zimmer, *Eine akademische Studienfahrt*, S. 24, Grunicke, *Nach Deutsch-Ostafrika*, S. 37.

39 Kallenberg, *Auf dem Kriegspfad*, S. 31.

40 Grunicke, *Nach Deutsch-Ostafrika*, S. 37.

41 W. Woltag, *Eine Sommerfahrt in den Tropenwinter: Deutsch- u. Britisch-Ostafrika*, Juni bis August 1908, Königsberg 1909, S. 20.

42 Viktor Storz, *Mit Dernburg in Deutsch-Ostafrika*. Sonderberichte für den *Düsseldorfer General-Anzeiger*, Düsseldorf 1907, S. 18; Richard Böhm/Herman Schalom, *Von Sansibar zum Tanganjika*, Leipzig 1888, S. 4.

43 Källner, *Von Berlin nach Nord-Nyassa*, S. 14.

Nicht nur die nationalen Eigentümlichkeiten der Anderen wurden für die Reisenden dabei sichtbar, sondern auch die eigenen. Vielleicht ist diese Identitätsbildung am besten in Frieda von Bülow's Bekehrung eines in Indien lebenden friesischen Pfeifenhändlers sichtbar, denn sie attestierte ihm, in der Fremde ganz zum Engländer geworden zu sein. In langen Gesprächen habe sie ihn aber zur Hervorkehrung seiner deutschen »Eigenarten« ermuntert, bis er schließlich, gleichsam geläutert, der Abendgesellschaft deutsche Volkslieder mit Klavierbegleitung zum Besten gab.⁴⁴ Die Bekehrung zum Deutschen war ein Produkt der Differenz und Differenzierung, und sie betraf nicht den friesischen Händler. Die konstruierten nationalen Typen der Engländer (weniger der Briten), der Franzosen und Portugiesen dienten dabei als Negativfolie der eigenen Identität. Gerade in Bezug auf die Briten, die vielfach von den Reisenden als die schärfsten Konkurrenten der Deutschen im kolonialen Wettlauf nach Afrika gesehen wurden, finden wir ebenso prägnante und ambivalente Gegenüberstellungen. So meinte Helene Grunicke, einen wichtigen Unterschied zwischen Deutschen und Engländern in deren jeweiliger Anpassungsfähigkeit ausgemacht zu haben. Die Deutschen würden sich überall schnell den »Sitten und Gebräuchen und auch den Sprachen anderer Völker« anpassen und ihre Nationalität bereitwillig zurückstellen. Die Engländer dagegen, als quasi unumstrittene Herrscher der Welt, bräuchten dies nicht. Sie sprächen überall und jederzeit Englisch und kämen damit auf der ganzen Welt zurecht.⁴⁵ Ähnlich sah das auch Stefan von Kotze. Seine Dinnergesellschaft an Bord habe aus zwei englischen, einem deutschen und einem französischen Tisch bestanden. Die Franzosen, ein Missionar der Weißen Väter nebst einigen Nonnen, hätten beständig gebetet und Swahili gelernt, die Deutschen hätten sich im Skatspiel geübt und ebenfalls Swahili gelernt. Die Engländer dagegen hätten weder gebetet noch Karten gespielt und sie hätten sich auch nicht der Mühe unterzogen, Swahili zu lernen.⁴⁶ Der Journalist Zimmermann dagegen befand, dass die Engländer an Bord alles große und gesunde Leute seien, die nicht nach »Studierlampe« aussehen. Leute »ohne Mickrigkeit« und »ohne altjungferliche Bitternis«; Leute, »die im privaten Leben Sympathien gewinnen und dadurch [...] ein vorzügliches Kolonisatorenmaterial abgeben«.⁴⁷ Zimmermann war ein ausgewiesener Kritiker der deutschen Kolonialbürokratie, die ihm zu fern der Realitäten in der Kolonie, zu eng an Gesetzen und Verordnungen hing und zu wenig die Interessen der Deutschen in der Kolonie wahrte. Da boten sich die Engländer als die unumstrittene Kolonialnation Nummer eins als nachahmenswertes Beispiel an. »Groß« und »gesund« versus »Mickrigkeit« und »Altjungferlichkeit«; Pragmatismus versus »Studierlampe«. Das war nicht weit entfernt von Kotzes furiosem Abgesang auf die deutsche Kolonie:

»Und im Verhältnis zu all dem endlosen Gerede ist eigentlich wenig geschaffen. [...] alles scheint grau in grau seinen genau vorgeschriebenen Weg fortzuschleichen, nicht etwa verschlafen, denn dann könnte man ja mitschlafen, sondern in einer Art pedantischer, philiströser Kleinigkeitskrämerei, einer gezwungenen Verordnungsreiterei, die sich da draußen in der großartig potentiellen Freiheit, der unbeschränkten Zukunft Afrikas ungefähr ausnimmt, als bewundere jemand einen Sonnenuntergang im Indischen Ozean mit dem Monokel im Auge. Und segnend sehe ich über dem Ganzen den Geist der Kolo-

44 Bülow, Reiseskizzen, S. 11.

45 Grunicke, Nach Deutsch-Ostafrika, S. 25.

46 Kotze, Küstenbummel, S. 14.

47 Zimmermann, Mit Dernburg, S. 17.

nialtante in der Wilhemstraße schweben und gespenstige Strümpfe aus roter Aktenstrippe stricken und ängstlich die wilden, energischen Dämonen Wißmann, Peters und Emin fortscheuchen.«⁴⁸

80

So mochten die anderen Europäer als Figuren innerhalb eines inneren Monologs deutscher Kolonisierender dienen. Mithin dienten die Gespräche unter den Europäern an Bord aber auch dem Wissenstransfer. Bei kaum einem anderen Reisenden war dies so offensichtlich wie bei Staatssekretär Bernhard Dernburg, der nach Informationen eines mitreisenden Journalisten regen Kontakt mit Engländern an Bord gehabt habe. Insbesondere mit einem gewissen Oxforder Professor Balfour habe er sich intensiv über Kolonialpolitik ausgetauscht.⁴⁹ Auch der seinen Dienst in Ostafrika antretende Kolonialoffizier Wilhelm Wolfrum sah das Schiff als einen interessanten Ort des Lernens. Er habe viel vom Wissen der mit ihm reisenden britischen Kolonialoffiziere lernen können, resümiert er.⁵⁰ Selbst der nationalbewusste Maler Kallenberg kam nicht umhin, auf dem Schiff mit anderen Europäern zu kommunizieren und dabei doch einiges über den ihm bis dahin unbekanntem Kontinent zu lernen.⁵¹ Nicht immer waren dies harmonische Gespräche, wie Frieda von Bülow berichtete. Sie konnte den Spott eines britischen Obersten über das kleinformatige deutsche Kolonialreich nur schwer ertragen und verbot dem Spötter jedweden Kommentar über dieses Thema.⁵²

Das Schiff war auch ein Ort, an dem das Andere, das Ungewohnte unvermittelt einbrach. Spätestens in Port Said und Aden kamen Händler an Bord, die in Windeseile die bürgerliche Ordnung des Schiffes für einen kurzen Moment desavouierten. Die Passagiere reagierten mit einer Mischung aus Lust an dem ungewöhnlichen Schauspiel und dem Gefühl einer Bedrohung, das sie eiligst die Kabinen verschließen ließ.⁵³ Manchmal kam das Fremde auch als blinder griechischer Passagier, der dann, wie Stefan von Kotze beobachtete, nach babylonischen Diskussionen, an denen Deutsche, Osmanen und Ägypter beteiligt waren, in den Kohlebunker gesteckt wurde. Mitunter kam es als Exotikum einer »arabischen Prinzessin« samt Harem oder eines Sultans von Sansibar samt Pomp, mitunter aber auch als übelriechender Sinneseindruck. So klagte Frieda von Bülow über den unerträglichen Gestank des Schiffes der *British India Line*, das sie in Aden bestieg. Es hatte getrockneten Haifisch geladen, eine Delikatesse in Ostafrika und auf der arabischen Halbinsel, aber eine Zumutung

48 Kotze, *Küstenbummel*, S. 96. Mit »Emin« ist Emin Pascha gemeint, ein Deutsch-Österreicher, dessen Flucht als Gouverneur der osmanischen Äquatorial-Provinz vor dem Madhi-Aufstand in Europa für Furore sorgte. Eine britische und deutsche Expedition, jeweils unter der Führung von Henry Morton Stanley und Carl Peters, eilten zu seiner Rettung entgegen. Emin Pascha spielte nach seiner Rettung eine kurzlebige Rolle bei der kolonialen Eroberung Ostafrikas.

49 Zimmermann, *Mit Dernburg nach Ostafrika*, Berlin 1908, S. 17. Zu Dernburgs Reise nach Ostafrika siehe auch Michael Pesek, *Praxis und Repräsentation kolonialer Herrschaft: Die Ankunft des Staatssekretärs Dernburg am Hofe Kahigis von Kianja, 1907*, in: Susann Baller/Michael Pesek/Ruth Schilling/Ines Stolpe (Hg.), *Die Ankunft des Anderen. Empfangszeremonien im interkulturellen und intertemporalen Vergleich*, Frankfurt a. M. 2008. Bei dem Oxforder Professor handelt es sich vermutlich um Henry Balfour, den Kurator des Pitt-River Museums.

50 Wilhelm Wolfrum, *Briefe und Tagebuchblätter aus Ostafrika*, München 1893, S. 7.

51 Kallenberg, *Auf dem Kriegspfad*, S. 28.

52 Bülow, *Reiseskizzen*, S. 10.

53 Källner, *Von Berlin nach Nord-Nyassa*, S. 15; Oskar Karstedt, *Deutsch-Ostafrika und seine Nachbargebiete. Ein Handbuch für Reisende*, Berlin 1914, S. 73.

für europäische Nasen, wie sie bitter klagte.⁵⁴ Wohlriechender erschienen die Düfte, die aus der Kabine einer arabischen Prinzessin drangen, die der Maler Kallenberg als Mitreisende kennen lernte. »Feine Turkestanteppiche decken den Boden«, so schien das Bild des Exotischen sich vor ihm aufzutun, »und in hübschen duftigen Gewändern liegen die Damen malerisch hingegossen auf den Kanapees und Betten.«⁵⁵ An »Tausend und Eine Nacht« fühlte sich auch der Hauptmann Woltag erinnert, als indische und arabische Händler in Port Said auf das Schiff kamen und bis nach Aden mitfuhren. Sie hätten sich auf Deck ein Lager aus Kissen und Kisten hergerichtet, wo diese »ernst aussehenden, bärtigen Leute mit ihren grellbunten Turbanen, Pluderhosen, Schnabelpantoffeln und langen Kaitans« meist rauchend dasaßen und »besonders bei Abendbeleuchtung, [...] wie lebende Bilder zu den Märchen aus 1001 Nacht aussahen.«⁵⁶

Und noch mit etwas anderem Ungewohnten wurden die Reisenden während der Suezkanal-Passage konfrontiert: eine scheinbar unerträgliche Hitze. Sie war ein von fast allen Reisenden mit Wehklagen bedachtes Thema. Alwine Kayser schilderte die Durchfahrt durch den Suez-Kanal auf hochdramatische Weise: »Es kamen nun schreckliche Zeiten für uns [...] und die Verzweiflung stieg von Tag zu Tag. Es ging soweit, dass Einer oder der Andere sogar auf Selbstmordgedanken kam. Es gab keinerlei Abkühlung, man legte sich nicht mehr zum Schlafen hin, die Kleider, die Haare, alles triefte von Salzwasser, und da man nur wenig trinken durfte, erkrankten alle diejenigen, die das erlaubte Maß überschritten, um sich innerlich abzukühlen.«⁵⁷ Nicht immer hatte die ungewohnte Hitze eine solch katastrophale Wirkung auf das körperliche und seelische Wohlbefinden der Reisenden. Wohl gab es auch auf der Reise von Alwine Kayser keinen Selbstmord, einzig und allein der Schiffskoch erlag seiner Trunksucht, dennoch aber schien sich die bürgerliche Ordnung des Promenadendecks mitunter aufzulösen. Um sich Linderung zu verschaffen, hätten die männlichen Passagiere bis sieben Uhr in der Früh in Kimono und Badelatschen Kühlung auf dem Oberdeck gesucht, berichtete Hans von Burgsdorff-Markendorf.⁵⁸ Selbst auf der die Dernburg-Delegation befördernden »Feldmarschall« wurde angesichts der Hitze »alle Bande frommer Scheu« gelöst und die Kleiderordnung geriet auf »abschüssige Pfade«. Auch Staatssekretär Dernburg habe seinen privilegierten, aber der Sonne am stärksten ausgelieferten Ort auf der Kommandobrücke aufgegeben und sich zum ersten Mal unter das Volk auf dem Promenadendeck gemischt.⁵⁹

Frauen war dies alles gleichwohl verwehrt. So klagten dann auch Lisa Källner und Helene Grunicke, dass das Oberdeck des Dampfers während der Passage durch den Suezkanal des Nachts nur den Männern vorbehalten war. Dort sei der einzige Ort gewesen, der ein wenig Kühlung versprochen habe. Während die Herren sich dort in luftiger und legerer Kleidung abkühlten, sei ihnen nur die stickige Kabine geblieben.⁶⁰ So war auch das Dampfschiff wie die Kolonie eine Männerwelt, die wenig Rücksicht auf die gelegentlich anwesenden Frauen nahm. Geradezu vehement verteidigten die Männer diesen Hort kolonialer Männlichkeit. Der Ingenieur Chevalley konnte nicht verstehen, wie sich vor allem die deutschen Frauen

54 Bülow, Reiseskizzen, S. 11.

55 Kallenberg, Auf dem Kriegspfad, S. 28.

56 Woltag, Sommerfahrt, S. 14.

57 Kayser, Aus den Anfängen, S. 12.

58 Burgsdorff-Markendorf, Rund um Afrika, S. 22.

59 Zimmermann, Mit Dernburg, S. 11.

60 Källner, Von Berlin nach Nord-Nyassa, S. 18, Grunicke, Nach Deutsch-Ostafrika, S. 34.

angesichts der unerträglichen Hitze kleideten. Drei, vier Mal am Tage wechselten sie ihre »noble« Garderobe, die meist wenig dem Klima entspräche, wettete er. Und wiederum waren es die Engländer, die hier als Negativfolie erhalten mussten. »Den Engländerinnen würde das nie in den Sinn kommen«, schrieb er, »sie sind zu praktisch«. ⁶¹

Port Said und Aden

82

Port Said war in den meisten Fällen die erste Hafenstadt auf afrikanischem Boden, den die Dampfer aus Europa anliefen und daher war es für manchen Reisenden ein bedeutungsvoller Moment. Die afrikanische Küste habe er nun erstmals zu Angesicht bekommen, schrieb der Forschungsreisende Richard Böhm enthusiastisch an seine Schwester nach Hause. ⁶² Erstmals afrikanischen Boden, bemerkte stolz auch Helene Grunicke rund 30 Jahre später, als sie in Port Said ausstieg. ⁶³

Doch der Enthusiasmus verflog meist schnell, sobald das Schiff in den Hafen eingelaufen war und nun von Booten mit Händlern und Touristenguides umringt wurde, die lauthals ihre Waren oder Dienste anboten. Es gab kaum einen Reisenden, der nicht gegen diese dienstbaren Geister der Hafenstadt wettete. Der Journalist Storz befand, dass »das heillosste Gesindel aus drei Erdteilen« sich hier zusammengefunden habe, Chaos und Unordnung herrsche auf den Straßen der Stadt. ⁶⁴ Als »verrufter Hafenplatz der Welt« bezeichneten die beiden Hamburger Professoren die Hafenstadt und als »Eldorado all jener verkommenen Elemente, jener problematischen Naturen und interessanten Erwerbszweige, wie sie sich überall an den Anlegeplätzen der Welt dampfer« zeige. ⁶⁵ Auch Aden, die von den Schiffen am Ende des Suez-Kanals angelaufene Hafenstadt, fand wenig Lob bei den Reisenden. »Hitze, Staub, Bettelei! Das ist die Signatur von Aden; erfreulich ist es nicht«, urteilte Hans von Burgsdorff-Markendorf. Froh sei er gewesen, auf sein Schiff zurückkehren zu können, wo ihn »deutsches Wohlbehagen« umfange. ⁶⁶ Ein rechtes »Jammernest« schrieb Heinrich Chevalley, das einst von den Briten erobert und nun zu einer unüberwindlichen Festung ausgebaut worden sei. »Aden weist alle Schattenseiten der morgenländischen Städte auf«, schimpfte er, nachdem er die Stadt besucht hatte, von Händlern bedrängt und sogar mit Steinen beworfen worden war. Diese schlechten Erfahrungen veranlassten ihn zu einem vernichtenden wie verallgemeinernden Urteil: Das »Gros seiner Bevölkerung ist typisch für alle durch schlechte europäische Einflüsse moralisch verkommenen Eingeborenen; Habgier, Unverschämtheit, Feigheit sind ihre hervorstechendsten Charakterzüge.« ⁶⁷

Zu den wenigen etwas wohlwollenderen Beschreibungen zählt die des Journalisten Adolf Zimmermann, der wie Viktor Storz auch zur Delegation Dernburgs gehörte. Er lobte vor allem die Leistungen der Briten, die aus dem ehemals verrufenen »Pest- und Fiebernest« nun eine moderne Hafenstadt gemacht hätten, mit geraden und schönen Straßen. Die Sicherheit auf den Straßen sei absolut, wenngleich auch er befand, dass es zu viel »internationales

61 Chevalley, Rund um Afrika, S. 21.

62 Böhm/Schalow, Von Sansibar zum Tanganjika, S. 1.

63 Grunicke, Nach Deutsch-Ostafrika, S. 29.

64 Storz, Mit Dernburg, S. 18.

65 Winkler/Zimmer, Eine akademische Studienfahrt, S. 18.

66 Burgsdorff-Markendorf, Rund um Afrika, S. 26.

67 Chevalley, Rund um Afrika, S. 31.

Gesindel« gäbe.⁶⁸ Zimmermann sah indes nicht nur Unordnung, sondern auch ein beeindruckendes Schauspiel. Koloniale Diskurse verwendeten für die Exotisierung ihrer Objekte und Subjekte gerne Metaphern des Theaters. So auch Zimmermann, für den Port Said wie ein »Ausstellungsstück« war: »Geldwechsler, Akrobaten, Zauberer, Wasserträger, Musikantinnen, Stiefelputzer, die in Karriere vorfahrende, scharf parierte Karosse, der Agent für allerlei bunte Dinge und vieles mehr.«⁶⁹ Für Helene Grunicke vereinigten sich die »zauberhafte Architektur« und die »malerischen Eingeborenen« zu »einem reizvollen Bilde.«⁷⁰ Auch der Forschungsreisende Richard Böhm hatte fast 30 Jahre zuvor ähnliche theatrale Metaphern für die Bewohner Port Saids gefunden. Ein buntes »Völkergemisch in malerischen Kostümen« habe er auf den Straßen der Stadt beobachtet.⁷¹

Unordnung und Vermischung unterschiedlicher Ethnien oder auch Rassen waren für viele Reisende zwei Seiten der gleichen Medaille. Hier formulierte sich ihre Kritik am britischen Kolonialsystem (und die Konstruktion des deutschen als ihr positives Gegenstück) am deutlichsten. Konnten sie die als kosmopolitisch beschriebene Atmosphäre auf dem Schiff noch goutieren, so war der kosmopolitische Charakter britischer Hafenstädte in Afrika für sie Ursache für Chaos und Unordnung, die sie dort vorzufinden meinten. Die Reichweite der Schlussfolgerungen, die die Reisenden aufgrund ihres kurzen Besuchs britischer Kolonien machten, erstaunt doch etwas. Nach seinem Besuch der Insel Sansibar, das 1890 von Bismarck für die Insel Helgoland eingetauscht worden war, resümierte der Offizier Hans Paasche den Unterschied zwischen deutschem und britischem Kolonialismus. Offensichtlich hatte Paasche eher schlechte Erfahrungen mit der Bevölkerung Sansibars gemacht, die er als »frech« und »verdorben vom Fremdenverkehr« beschrieb. Die Deutschen verstünden es offenbar besser, die bestehenden Schranken zwischen Weiß und Schwarz aufrechtzuerhalten. Das liege vor allem daran, dass die Briten ihre Kolonien nur als Profitquelle sähen, während die Deutschen in der Kolonie ihre zweite Heimat suchten.⁷²

Mombasa, Tanga und Dar es Salaam

Neben Sansibar war Mombasa der zweite britische Hafen an der ostafrikanischen Küste, den die Schiffe in der Regel anliefen. Karstedts Reiseratgeber verglich die Hafenstadt mit Port Said und Aden. In Mombasa zeige sich Afrika erstmals in seiner »vollen Pracht«, während es in Port Said und an der Somaliküste in »seiner wüstenhaften Öde« abstoßend wirke.⁷³ Die Beschreibungen Mombasas werden retrospektiv oft mit den Hafenstädten Tanga und Dar es Salaam verglichen. Mombasa, so Stefan von Kotze, ist »orientalisch bis in die Fingerspitzen«. Daran erkenne man deutlich den Unterschied zwischen deutscher und britischer Kolonisation. Die Briten beließen ihren Kolonialgebieten ihren eigenen Charakter. Mombasa sei voller Menschen, habe enge Straßen, sei schmutzig und verfüge noch nicht einmal über eine Eismaschine. Tanga sei dagegen sauber, sorgfältig geplant und mit breiten

68 Zimmermann, Mit Dernburg, S. 7.

69 Ebd.

70 Grunicke, Nach Deutsch-Ostafrika, S. 29.

71 Böhm/Schalow, Von Sansibar zum Tanganjika, S. 1.

72 Hans Paasche, Im Morgenlicht. Kriegs-, Jagd- und Reise-Erlebnisse in Ostafrika, Berlin 1907, S. 39.

73 Karstedt, Deutsch-Ostafrika, S. 100.

Straßen versehen worden. Es sei »ordentlich – und leer.« Es gäbe zwar eine Eismaschine, die aber sei meistens kaputt.⁷⁴

Nach der wochenlangen Fahrt voller Monotonie, unerträglicher Hitze, schweren See- gangs und widersprüchlicher Erfahrungen beim Landgang in Neapel, Port Said und Mombasa erschien die Ankunft in der deutschen Kolonie gleichsam wie eine Apotheose. Tanga, meist der erste Hafentort an der Küste der deutschen Kolonie war für manche Reisende ein Fest des Grünen und der Ordnung. Voller Lob waren sie über die mit Bäumen gesäumten breiten Alleen, und nicht zuletzt das offenkundige Fehlen aufdringlicher Straßenverkäufer und Touristenguides.⁷⁵ Ganz anders als die Erfahrungen in Port Said und Aden war für die deutschen Parlamentarier die Ankunft in Tanga ein »erhebender Moment«. Umrahmt von einer malerischen Oase aus grünen Palmen, flatterten deutsche Fahnen im Wind. Deutsche Beamte seien ihnen zur Begrüßung entgegengeeilt, und auch die afrikanischen Würdenträger hätten sie »ehrfurchtsvoll begrüßt«.⁷⁶ Hatte Viktor Storz in Aden und Port Said noch Unordnung und Chaos vorgefunden, so bot sich ihm in Tanga ein Bild der Ordnung. Auf weiten und sauberen Straßen, sei der Verkehr »wohlgeordnet«, ganz wie »auf den Straßen zuhause«. Auch die Afrikaner benähmen sich ganz anders als in Mombasa. Sie sind »sehr ruhig und bescheiden, weichen dem Europäer stets aus und wagen nicht, ihn durch Bettelci oder mit einem zudringlichen Kaufangebot zu belästigen«.⁷⁷ Hans von Burgsdorff-Markendorf wies dagegen auf die Schattenseiten dieser Oase der Ordnung hin. Auf den Straßen Tangas begegnete ihm eine Gruppe von Kettengefangenen. »Kein erfreulicher Anblick«, urteilte er, es sei wohl aber notwendig für die Entwicklung der Kolonie.⁷⁸

Wie dem auch sei, in Tanga oder später in Dar es Salaam, gingen die Reisenden von Bord, um sich ihren privaten Geschäften zu widmen, ihren Dienst in der Kolonialverwaltung anzutreten oder, wie die Parlamentarier Bernhard Dernburg und Alwine Kayser und ihr Mann, um die Kolonie zu inspizieren. Für viele war die Passage nach Ostafrika eine Reise, in der sie die gewohnte Ordnung verließen, um sie im fernen Ostafrika wiederzufinden. Man sollte dabei nicht vergessen, dass das Verhältnis der Deutschen zu ihren Kolonien in Übersee bisweilen kompliziert war. Selbst Bismarck, der in seiner Amtszeit die Weichen für den Aufstieg des Kaiserreichs zur Kolonialmacht gestellt hatte, war kaum jemals ein überzeugter Anhänger überseeischer Kolonien gewesen und ein großer Teil der politischen Eliten und auch der Bevölkerung des Kaiserreichs stand ihm in dieser Skepsis gegenüber Kolonien kaum nach. Nachrichten über blutig niedergeschlagene Aufstände, Amtsmissbrauch deutscher Beamter und ständig neue Geldforderungen zur Finanzierung der Kolonien ließen in den folgenden Jahren kaum einen breiten Kolonialenthusiasmus in der deutschen Öffentlichkeit aufkommen. Eher herrschte unverhohlener Argwohn, dass die deutschen Plätze an der Sonne so ganz anders waren als die Verhältnisse in der Heimat. Der Kolonialstaatssekretär Dernburg sollte während seines Aufenthalts immer wieder Notiz davon nehmen, wie sehr die Kolonien von der Heimat abwichen.⁷⁹ Dass die Reisenden dennoch das Andere des Eigenen mitunter zu negieren suchten, mag an der ihnen selbst verliehenen Mission gelegen haben, als Botschafter eines vermeintlich authentischen Blicks

74 Kotze, Küstenbummel, S. 23.

75 Källner, Von Berlin nach Nord-Nyassa, S. 27. Ähnlich auch Woltag, Sommerfahrt, S. 25.

76 Kalkhof, Parlamentarische Studienreise, S. 28.

77 Storz, Mit Dernburg, S. 22.

78 Burgsdorff-Markendorf, Rund um Afrika, S. 31.

79 Pesek, Praxis und Repräsentation, S. 211.

den »Kolonialgedanken« daheim zu fördern. In nahezu jedem der Reiseberichte ist dieser Anspruch zu finden.

Darüber hinaus mag die Dramaturgie der Reise mit ihren verschiedenen Stationen in Neapel, Aden, Port Said, Mombasa, Zanzibar und schließlich Tanga nicht ohne Relevanz für die Perspektive der Reisenden gewesen sein. Auffällig ist in vielen Berichten eine narrative Dramaturgie, die die wachsende Entfernung von der Heimat in einer steigenden Dramatisierung von Grenzen und Differenzen einzufangen versuchte, um schließlich in einer Apotheose der mit Palmen dekorierten neuen Heimat zu enden. Auch die temporäre Struktur ihrer Reise, geprägt durch den Fahrplan der Dampfschiffe, schien den Blick der Reisenden nicht unerheblich zu formen. Diese gleichsam zufälligen wie kurzlebigen Begegnungen der Reisenden auf dem Schiff wie auch in den Hafentorten provozierten spezifische Wahrnehmungs- und Sozialwelten. Die Konstruktion von Typen und der Vergleich waren zwei Praxen dieser Wahrnehmungswelten. Nahezu zwangsläufig verglichen die Reisenden Aden mit Mombasa und Tanga, die Briten mit den Deutschen und Franzosen. Der kurze Aufenthalt in den Hafentädten zwang die Reisenden zu einem panoptischen Blick, in dem sie Erlebtes und Gesehenes typisierten und stereotypisierten, um es zu einem *pars pro toto* für eine ganze Gesellschaft oder mitunter auch für ein ganzes Imperium zu nehmen. Aden wurde zum Synonym für das britische Imperium, die Begegnung mit dem Straßenhändler ein Beispiel für britische Kolonialpolitik.

Das Schiff als mental map und imaginierte Gemeinschaft

Zumindest wenn die Deutschen auf einem Schiff der Woermann-Linie fuhren, konnten sie sich das Schiff als ein nationales Refugium vorstellen, das auf seiner Fahrt zwar territoriale und kulturelle Grenzen kreuzte, dabei aber kaum einen Wandel zu durchleben schien. Die Vorstellung des Schiffes als eines extraterritorialen nationalen Raums glich in gewissem Maße der von den Kolonien als deutschen Plätzen an der Sonne. In diesem widersprüchlichen Charakter des Schiffes als eines vorgestellten nationalen Raums, eines Refugiums, und eines Vehikels permanenter Grenzüberschreitungen liegt meines Erachtens der besondere Reiz der Schiffe für eine transnationale Perspektive auf Kolonialgeschichte. Doch ähnlich wie die Kolonien einer solchen Vorstellung kaum je gerecht wurden, so war auch das Dampfschiff in seinen Grenzen weitaus durchlässiger als die Passagiere das wohl wahrhaben mochten.

Der soziale Raum des Schiffes war durch mehr oder weniger feste Hierarchien und klare Regeln geprägt und Verletzungen dieser Regeln waren die Ausnahme. Etwas unübersichtlicher wurde es bei Ankunft des Schiffes im Hafen: Die Reling schied zwar die Passagiere von der lokalen Bevölkerung, diese Grenze aber war durchlässig, zumindest für den kurzen Zeitraum, wenn Händler und Touristenguides das Deck des Schiffes stürmten, um ihren Geschäften nachzugehen. Die Passagiere mochten ihre Distanz durch eine gewisse Ängstlichkeit zum Ausdruck bringen, gleichzeitig war dieser geordnete Einbruch in das Refugium eine doch durchaus reizvolle Begegnung mit dem Anderen, das durch die Seeleute jederzeit in Zaum und durch die Exotisierung auf Distanz gehalten werden konnte. Auch bei den gelegentlichen Ausflügen an Land blieb das Schiff in Reichweite. Das Schiff als Refugium und Aussichtsplattform erlaubte den Passagieren einen unbeteiligten wie ungefährdeten Blick. Ungefährdet nicht nur in physischem Sinne, sondern auch Ort der Rückversicherung, der Einarbeitung des Erlebten und Gesehenen in einen vertrauten Kontext.

Zur Grenze zwischen dem Eigenen und dem Anderen wurde die Reling auch in der Vorstellung der Reisenden: Sie schied die Welt der Unordnung, wie sie die Hafentädte den

Passagieren boten, von der geordneten Welt des Schiffs. Hafenstädte und Schiff standen jeweils als ein *pars pro toto* für den »Orient« bzw. für »Europa« oder auch »Deutschland«. Joel S. Migdal hat Grenzen in diesem Sinne gedeutet. Menschen schufen *mental maps*, mit denen sie die Welt in vertraute und fremde Räume teilten. Wo sie das Vertraute verorten, fühlten sie sich sicher; wo sie das Fremde sähen, entwickelten sie ein Gefühl des Unbehagens oder auch Angst. Checkpoints und symbolische Markierungen, wie hier etwa die Reling, dienten dabei als sichtbare oder auch virtuelle Grenzen, die beide Räume voneinander schieden.⁸⁰ Migdal hat versucht, die Entstehung nationaler Identitäten mit diesen Begriffen neu auszuloten. Eine solche nationale Identität ist auch an die Erfahrung eines realen wie auch virtuellen Raums gekoppelt. Das Territorium des Nationalstaates ist dabei nur eine, wenngleich auch sehr wirkmächtige, Konfiguration eines solchen Raums. Das Dampfschiff mag eine andere Konfiguration solcher sichtbarer und virtueller Räume sein. Wie die Nation ist das Dampfschiff von einer Institution geprägt, die seine sichtbaren Grenzen bewirtschaftet. Ist es hier der vom Staat ausgestellte Pass, ist es dort das bei der Schifffahrtsgesellschaft ausgestellte Ticket, welche die Schranken des Checkpoints öffnet. Scheidet der Nationalstaat zwischen Staatsbürger und Ausländer, so differenziert die Schiffgesellschaft zwischen Passagier und blindem Passagier. Wie die Nation, so kann – wie wir gesehen haben – auch das Dampfschiff zur Projektionsfläche von *mental maps* werden. Doch was das Schiff von der Nation unterscheidet, ist die Dauerhaftigkeit der Zugehörigkeit zu seinem sozialen Raum. Das Schiff bietet seinen Passagieren nur einen begrenzten Aufenthalt und daher kaum genügend Zeit für dauerhafte Identifizierungen mit seinem sozialen Raum. Zumal die Passagiere sich der Kurzlebigkeit ihres Aufenthalts durchaus bewusst sind. Doch das Schiff ist ein sehr konkreter Raum und die Erfahrung von Grenzen sehr viel alltäglicher als im Raum des Nationalstaates. Für die deutschen Passagiere war die Konstruktion von *mental maps* vor allem mit Grenzerfahrungen und Abgrenzungen verbunden. Beiderseits der Reling gab es nur Platz für eine manichäische Welt, die vor allem in Begriffen von Ordnung und Unordnung beschrieben wurde. Diesen *mental maps* haftete etwas Skizzenhaftes an, die die Grenzerfahrung in Kontrastierungen und Essentialisierungen zu fassen suchte.

Jenseits der Grenzerfahrung an der Reling bot das Schiff Raum für die Imaginierung einer Gemeinschaft, die – zumindest im Falle der deutschen Passagiere – zwischen nationalem Identitätsrefugium oder transnationalem Begegnungsraum changierte. Hier waren die Linien zwischen Vertrautem und Fremdem weniger klar. Für die deutschen Passagiere war das Kaiserreich als Identität stiftende Bezugsgröße kaum eines Zweifels wert. Die Zugehörigkeit zu einer wie auch immer definierten europäischen Kultur dagegen war schon etwas diffuser und widersprüchlicher gefasst. Die Identität als Deutscher wurde dabei meist in einer Mischung aus charakterlichen Eigenschaften, habituellen Gepflogenheiten und Positionierung im weltpolitischen Theater entworfen. Ähnlichen Mustern folgten auch die Konstruktionen der mitreisenden Franzosen, Briten und anderer Europäer. Bei allen herausgestellten Unterschieden gab es doch auch die Annahme einer Gemeinsamkeit. Als eine soziale Ordnung war das Schiff zutiefst von Deutungsmustern geprägt, in denen sich die bürgerliche Gesellschaft zeigte. Diese Ordnung kollidierte gelegentlich mit einer etablierten maritimen Männerwelt. Die Auseinandersetzungen um das Neptunfest und um die Bewegungsfreiheit der Frauen mögen ein Hinweis auf diese Konflikte sein. Die allabendlichen Dinnergesellschaften, die Musikabende und die Ausflugsgesellschaften bei Landung des Schiffs dagegen weisen auf die letztendliche Durchsetzung bürgerlicher Muster auf Deck

80 Migdal, *Mental maps*, S. 10.

hin. Der Unterschied zwischen den Beschreibungen des Malers Kallenberg, der 1891 nach Ostafrika fuhr, und den Schilderungen eines Oskar Bongard, rund 20 Jahre später, illustrieren den Prozess auf eindruckliche Weise. Die bürgerliche Kultur des Decks war der Rahmen für die Begegnung von Europäern. Man war zwar unterschiedlicher Nation, übte jedoch auf dem Dampfer gemeinsame Habituswelten ein. Insofern mochte das Schiff einer jener Orte gewesen sein, in dem die Akteure des europäischen Kolonialismus jenem Prozess eines »embourgeoisement« unterworfen wurden, von denen Stoler und Cooper sprechen.⁸¹ Dem »embourgeoisement« folgte die »Zivilisierung« des deutschen Kolonialprojekts. Kaum ein anderer steht dafür mehr als der Staatssekretär Dernburg, jener erste Bürgerliche auf dem höchsten Stuhl der deutschen Kolonialverwaltung und Reformator der deutschen Kolonialpolitik. Wesentliche Argumente für seine Reform bezog Dernburg während seiner Reise nach Ostafrika und nicht zuletzt durch den Gedankenaustausch mit mitreisenden britischen Passagieren.

Können wir daher in Anlehnung an Andersons These von der Nation als einer imaginierten community im Schiff eine imaginierte transnationale community sehen?⁸² Für die Dauer der Dampferreise konnte aus den Reisenden aus unterschiedlichen Ländern eine transnationale Gemeinschaft erwachsen, die sich zumindest auf die Zugehörigkeit zu einer wie auch immer vage definierten bürgerlichen aber auch europäischen Kultur berufen konnte. Die Reisenden entwarfen dabei ganz unterschiedliche Perspektiven. Der Maler Kallenberg sah im Schiff zunächst ein Hort nationaler Identität, mehr die transnationale Perspektive entwarf dagegen Frieda von Bülow, trotz der vielleicht unangenehmen Erfahrung mit dem britischen Obersten. Heinrich Chevalley und Adolf Zimmermann priesen es gleichsam als einen Ort, wo das junge Deutschland in die Kolonien aufbrach. Beide beschrieben mitreisende junge deutsche Paare, die in die Kolonie aufbrachen. Sie hatten »den Kopf voller Pläne und zuversichtlichen Herzens«, während sie sich aufmachten »die sichere Heimat mit der unsicheren Fremde zu vertauschen.«⁸³ Es war jenes, wie Zimmermann es ausdrückte, »kolonialbegeisterte Jungdeutschland«, das den Aufbruch des Kaiserreichs zum Platz an der Sonne bewerkstelligen sollte.⁸⁴ Doch auch Zimmermann und Chevalley goutierten trotz allen nationalen Getöses die kosmopolitische Atmosphäre des Schiffes. Darüber hinaus war die Reise nach Ostafrika, die ein gutes Stück des Weges auch durch Europa verlief, Gelegenheit eben jenes Europa als ein touristisches Ensemble zu erleben.

81 Cooper/Stoler, *Between Metropole and Colony*, S. 31.

82 Siehe Benedict Anderson, *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, London 1983.

83 Chevalley, *Rund um Afrika*, S. 39.

84 Zimmermann, *Mit Dernburg*, S. 4.