

van Laak, Dirk: *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880-1960*. Paderborn: Ferdinand Schöningh Verlag 2004. ISBN: 3-506-71745-6; 480 S.

Rezensiert von: Falk-Thoralf Günther, Zentrum für Höhere Studien, Universität Leipzig

1884 wurde das erste „deutsche Schutzgebiet“ in Besitz genommen. Damit begann eine nur knapp 34 Jahre dauernde Epoche der kolonialen Betätigung des Deutschen Reiches, und gerade weil diese Zeit im Verhältnis zu anderen europäischen Nationen sehr kurz war, spielt der deutsche Kolonialismus in der Geschichtsschreibung nur eine Nebenrolle. Dirk van Laak stellt die deutsche und europäische Kolonialära in den Mittelpunkt der Betrachtungen seiner Jenenser Habilitationsschrift. Er wollte damit allerdings keine dezidiert kolonial- oder überseegegeschichtliche Studie vorlegen, sondern vielmehr mittels eines infrastrukturgeschichtlichen Ansatzes zeigen, welche Wirkungen die Kolonialzeit auch noch Jahrzehnte nach deren Ende durch die Niederlagen im Ersten Weltkrieg und den Versailler Vertrag in Deutschland hatte.

Der Begriff „Infrastruktur“ begegnet heute in vielfältiger Gestalt, dessen ungeachtet stellt die Infrastruktur als Leitgerüst historischer Forschung bisher eine Seltenheit dar. Laut Umschlagtext kann das Buch von Laaks in dieser Hinsicht den Status einer „Pionierstudie“ für sich in Anspruch nehmen.

Im ersten Kapitel des Buches werden zunächst einige für dieses Thema notwendige begriffshistorische Erklärungen angeboten: Beleuchtet wird dabei die Genese des Begriffs „Infrastruktur“, der sich vom bautechnischen Terminus, der den Unterbau von Eisenbahnkonstruktionen bezeichnete, seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts zu einem Ausdruck für verschiedene Dinge, die das menschliche Leben beeinflussen, entwickelte. Heutzutage gelten eine Verbesserung und ein Ausbau der Infrastruktur gemeinhin als Grundlage für wirtschaftlichen Aufschwung und künftige Prosperität. Im Brockhaus wird die Infrastruktur als „notwendiger materieller, institutioneller und persönlicher Unterbau einer arbeitsteiligen Wirtschaft“¹ be-

zeichnet und bringt damit knapp auf dem Punkt, was van Laak seiner Arbeit detailliert als begriffserklärendes und theoretisches Konstrukt voranstellt. Ihm ist es damit möglich zu veranschaulichen, welche Wirkmächtigkeit Infrastrukturen bei der gesellschaftlichen Entwicklung zukommt und welche Wirkungen sie deshalb auch auf die Kolonialmacht selbst haben können. Darauf folgend stehen der Imperialismus und die Infrastruktur als miteinander verbundene und, nach van Laak, kaum voneinander trennbare Begriffe im Mittelpunkt der weiteren einleitenden Betrachtungen. Rationale Planungen von Verkehrswegen, Bevölkerungsstrukturen und wirtschaftlichen Möglichkeiten stellten in ihrem Gesamterscheinungsbild die Verfahrensweisen dar, mit denen die unterentwickelten, beanspruchten und/oder besetzten Gebiete am effektivsten beherrscht und deren Ressourcen nutzbar gemacht werden konnten. Dafür war ein Technologietransfer von Europa nach Afrika notwendig, ohne den die Stellung Afrikas an der Peripherie des Weltsystems und dessen damalige koloniale Beherrschung durch europäische Staaten in dem Maße nicht zementiert worden wären.

Die Zeit zwischen 1880 und 1960 bezeichnet der Autor bei internationaler Betrachtung als eine „Phase der Erschließung von Raum, Rohstoffen und Energiereserven“ (S. 11), während derer die Bedeutung von Infrastruktur immer weiter in den Vordergrund geschoben wurde, um später dann zum beherrschenden Moment der menschlichen Entwicklung schlechthin stilisiert zu werden. Das Fehlen eines Mindeststandards an verschiedenen Infrastrukturen, wie Verkehrsnetzen, Trinkwasserversorgung, Kanalisation und/oder Energieversorgung, gilt als Hauptgrund für die Unterentwicklung der Dritten Welt, weshalb wohl auch heute noch der größte Teil der Entwicklungshilfe in eben solche Projekte fließt.

Bezeichnenderweise sind diese Erfahrungen mit der Notwendigkeit infrastruktureller Maßnahmen teilweise ein Relikt der Kolonialära, wo man neben dem medizinischen und militärischen Fortschritt ebenfalls die technischen Infrastrukturprojekte, wie Eisenbahnen oder Dampfschiffahrtslinien, benötigte, um

¹ Brockhaus – Die Enzyklopädie in 24 Bänden, Bd. 10, Leipzig 1997, S. 532.

auf imperialer Ebene tatsächlich Fortschritt in der Ressourcenausnutzung und Beherrschung der Territorien machen zu können.

Die 1960er-Jahre bilden den Endpunkt dieser Epoche der „weltweiten Erschließung von Raum und Ressourcen“ (S. 409) und stehen vielmehr für die allmähliche Dekolonisation Afrikas, mit der ein Aufkommen der Entwicklungshilfe verbunden war. Aber genau diese Entwicklungshilfe soll es gewesen sein, wenn man van Laak folgen möchte, die die koloniale Phase auch in Deutschland über den Zweiten Weltkrieg hinaus gezogen hat, denn gerade moderate Kolonialkreise haben sich bei der Entwicklungshilfe eingebracht haben. Für sie war die Entwicklungsfähigkeit der Afrikaner, der „erwachsen“ werdenden „Kinder“ (S. 366), unbestritten und sie verbanden deshalb mit der Entwicklungshilfe ein Verantwortungsgefühl gegenüber den vormalig Beherrschten. Von der Hand zu weisen ist diese nicht, denn die ehemaligen Kolonialmächte lieferten ihren nun unabhängigen Kolonien weiterhin technisches Wissen, finanzielle Hilfe und die Kolonialverwaltungen formten sich zu Entwicklungshilfebehörden um. Auch waren, wie das Beispiel von Karl Krüger zeigt, „alte Afrikaner“ (S. 401) in der Bundesrepublik der 1950er und 1960er-Jahre organisiert und schmiedeten weiterhin Pläne, in die Afrika als Teil einer „kontinentalen Großraumwirtschaft“ (S. 401) eingebunden werden sollte.

Van Laak bezeichnet diese Zeit als den Übergang vom „nehmenden“ zum „gebenden“ Kolonialismus, bei dem Entwicklungsökonomie und Infrastruktur lediglich eine Anpassung an die neuen Bedürfnisse in Afrika erfahren haben. Die Bilanz der Entwicklungshilfe, die der Autor aufstellt, ist ermüdet und stützt die Annahme, dass die entwickelte Welt die Entwicklungshilfe als sanfte Art einer indirekten, ja nahezu unsichtbaren kolonialen Herrschaft nutzt, bei der wiederum Infrastrukturen eine immanente Rolle spielen.

Die Methoden, mit denen europäische Staaten Infrastrukturmaßnahmen anregten, änderten sich demzufolge, der Sinn und der Zweck, warum sie das taten, blieben van Laaks Ansicht nach allerdings weitestgehend gleich. Was vorher unter imperialem Zwang

durchgesetzt wurde, kam in der nachkolonialen Zeit als vermeintlich neutrales Angebot daher. „Damit wurde das infrastrukturell-wirtschaftliche Angebot in mancherlei Hinsicht in Innen- und Außenpolitik zu einem Surrogat politischer Herrschaft.“ (S. 413)

Nun stellt sich hier ganz klar die Frage, ob es lediglich an der Wahl der nach Afrika exportierten Technologien und Infrastrukturen lag, dass daraus eine Unterentwicklung resultierte oder ob jeglicher Technologietransfer eine solche Folge hat. Bei der Beantwortung der Frage wird allerdings bewusst, dass der Export von Infrastrukturen an sich nicht zwangsläufig diese Folgen haben muss. Vielmehr muss betrachtet werden, welche Maßnahmen ausgewählt und unter welchen Parametern sie beispielsweise in Afrika Anwendung fanden. Die enorme Wirkung, die Infrastrukturen bei Entwicklung und gesellschaftlichem Fortschritt haben können, stellt van Laak deutlich dar, jedoch konstatiert er nur, und das mag der thematischen Ausrichtung der Arbeit auf das Imperiale geschuldet sein, knapp, dass ehemalige Kolonien, die es vermochten den aus Europa importierten Infrastruktureinrichtungen „den imperialen Charakter [...] abzustreifen“ (S. 415), aus diesen Gegebenheiten einen eigenen Nutzen zu ziehen vermochten.

Vielleicht kann der zu geringe Raum für die differenzierte Auseinandersetzung mit Wohl und Wehe von Infrastrukturmaßnahmen in unterentwickelten Gebieten als ein Manko angesehen werden, jedoch sollte man dabei immer die Funktion einer „Pionierstudie“ im Hinterkopf behalten, der es nicht möglich sein kann jeden Aspekt ausreichend darzulegen. An dieser Stelle bietet sich die Möglichkeit, weitere Studien zur historischen Entwicklung von Infrastrukturen anzuknüpfen.

Die Einbeziehung von Protagonisten, die der Autor vornimmt, ist für diese Arbeit von Vorteil, denn eine alleinige Darstellung von Vorgängen der Installation von Infrastrukturen in Kolonialgebieten wäre zwar sachlich interessant, aber wohl kaum zielführend und hätte auch weniger Aussagekraft für eine allgemeinhistorische Betrachtung. Erst durch die handelnden Personen, die van Laak erwähnt und deren Lebenswege er zumindest streckenweise nachzeichnet, gewinnt die Ar-

beit an lebhafter Plastizität, die das Gesamtverständnis der Zeit und den Zugang zum Thema deutlich erleichtert.

Die Verbindung zwischen Infrastrukturausbau und Imperialismus/Kolonialismus ist besonders vor dem Hintergrund der deutschen Geschichte ein gewinnbringender und durchweg origineller Ansatz, denn wie bereits erwähnt, spielt der deutsche Kolonialismus in der allgemeinen historischen Betrachtung nur eine untergeordnete Rolle. Sicherlich war der deutsche Kolonialbesitz im Vergleich von geringer Bedeutung, jedoch hat Afrika als Projektionsfläche deutscher und europäischer Modernisierungsideen einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Wo sonst hätten Techniken und Methoden problem- und strafloser getestet werden können als dort? Nicht ohne Grund erlebten verschiedene Wissenschaften, wie Geografie, Anthropologie oder Medizin eine Hochzeit in der Zeit des Kolonialismus. Afrika stellte, so wird bei Dirk van Laak deutlich, weitaus mehr für die Entwicklung Deutschlands dar, als dies aufgrund der nur kurzen Kolonialära je in die historische Forschung Eingang gefunden hat. Der Verfasser hat dies nicht nur detailreich, sondern auch vorbildlich lesenswert dargestellt.

HistLit 2006-1-078 / Falk-Thoralf Günther über van Laak, Dirk: *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880-1960*. Paderborn 2004, in: H-Soz-u-Kult 04.02.2006.