

„Auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs“.

Zur europäischen Ideologie der „Erschließung“ im ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert

Dirk van Laak

ABSTRACT

Several generations of geopolitically influenced experts were overwhelmed by the infrastructural achievements of the late 19th century. The whole world appeared to be partitioned into spheres of influence by means of technology. The power of opening up and developing foreign territories seemed to demonstrate a superior historical position of the 'white race'. The Europeans felt reconfirmed in assuming the prevailing position being entitled to the principles of efficiency. Consequently the indigenous people as antipodes were often described in terms of laziness or with the need to be awakened to productive labour. However, the ideology of 'development', understood as a 'civilizing mission' that was based in an almost religious belief in the supremacy of European technology, did not merely spark competition among the colonial countries, its advancement also contributed to the imagination of a possible European 'decline' in the future. This article seeks to assess the 'technocratic approach' within the history of globalisation and its interrelation to images of European 'progressive technology' as mirrored in the colonial 'other'.

Wie die meisten seiner europäischen Zeitgenossen um die Wende ins 20. Jahrhundert stand der deutsche Publizist Arthur Dix (1875–1935) ganz im Bann der neuen Verkehrs- und Kommunikationsträger. Vom Weltbild des Imperialismus geprägt, reflektierte er in seinen Publikationen immer wieder die außen- und geopolitische Qualität solcher „Technologien der Erschließung“.¹ 1901 veröffentlichte der damals 26jährige Dix eine

1 Unter „Erschließung“, einem Begriff, der in der „weltpolitischen“ und geostrategischen Literatur dieser Zeit des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts zunehmend Verwendung fand, verbarg sich, wie in diesem Beitrag zu zeigen sein wird, der euphemistische Terminus technicus eines ganzen Programms, das teils gegen, teils mit den betroffenen „kolonialen Subjekten“ eine produktive „Inwertsetzung“ (frz. „mise en valeur“, engl. „colonial development“) ins Werk zu setzen versuchte. Wie zu zeigen sein wird, setzte dies zunächst eine machtgestützte „Eichung“ lokaler Faktoren auf die vermeintlichen Bedürfnisse der europäisch dominierten

Monographie mit dem Titel „Deutschland auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs“, dessen zentrale These in folgender Gleichung eingefangen war:

Die Weltmachtspolitik ist eng gebunden an die Beherrschung der weltwirtschaftlichen Hochstraßen. [...] Eisenbahn und Telegraph, Dampfschiff und Kabel sind die Werkzeuge, durch die der moderne ‚homo sapiens‘ sich alle Teile der Erde erschlossen und unterworfen hat – sie sind zugleich hervorragende Werkzeuge politischer Macht und die besten Waffen eines neuzeitlichen Staates im Kampfe um die Teilung der Welt. [...] Wer sie am besten zu benutzen weiß, dem fällt auf der neuen Weltkarte der günstigste Platz zu.²

Das Buch von Dix war deutlich inspiriert von den jüngeren „Großtaten“ der Verkehrstechnik, etwa dem Bau des Suezkanals, der deutschen Kriegsflotte, der Transsibirischen Eisenbahn und der Verlegung von Unterseekabeln. Auch verwies es darauf, dass man als Nation expandieren und Kolonialpolitik betreiben müsse, wenn man nicht durch qualifizierte Auswanderer als „Völkerdünger“³ dienen wolle. Denn die ersten Vorbedingungen einer Weltmacht seien: „Größe an räumlicher Ausdehnung und Volkszahl, verbunden mit dem kraftvollen Streben nach Erweiterung.“⁴

Ähnlich wie Dix hatte schon 1879 der wirtschaftspolitische Publizist Paul Dehn (1848–1938) die infrastrukturelle Integration durch Verkehrs- und Nachrichtenträger zu einem „Weltmarkt“ vorausgesehen:

Ueber die Sonderinteressen einzelner Classen und Stände, über engherzige wirtschaftliche Ideen und Bestrebungen, über fanatische Schutzzöllner und Agrarier schreitet der sich heranbildende Organismus einer Weltwirtschaft mit seinen Vorböten und Motoren, mit Handel und Schifffahrt, mit Eisenbahnen, Posten und Telegraphen unbekümmert und unberührt hinweg.⁵

Und der einflussreiche deutsche Journalist und Kulturhistoriker Wilhelm Heinrich Riehl (1823–1897) meinte 1883:

Die Rodung der Wildnis und die Scheidung von Stadt und Land vereinzelt ursprünglich Länder und Völker; das Erschließen der neuen großen Verkehrswege und Verkehrsmittel, diese moderne Kolonisierung im großen Stile nicht der Länder, sondern der Erde, faßt wieder mit eherner Hand zusammen, was durch jene Gegensätze auseinandergetrieben war.⁶

Weltwirtschaft und Weltzivilisation voraus – ein Prozess, der zahllose Opfer forderte und dies gegenüber einer behaupteten historischen Notwendigkeit auch billigend in Kauf nahm.

2 A. Dix, Auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs, Berlin 1901, 4, 7.

3 Ebenda, 27.

4 Ebd., 26 f. Ausführlich zu Dix vgl. D. van Laak, Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn u. a. 2004, 257-264.

5 P. Dehn, Wirtschaftspolitische Aphorismen, Berlin 1879, 26.

6 W. H. Riehl, Die Naturgeschichte des Volkes als Grundlage einer deutschen Sozialpolitik, 1. Bd.: Land und Leute, Stuttgart/Berlin 1925, 66 (zuerst 1854, Hervorhebung im Original, D. v. L.).

Der Nationalökonom Rudolf Jannasch schließlich schwärmte sogar von der „gewaltigsten aller bisherigen Revolutionen“, womit er nicht nur die Industrielle Revolution meinte, sondern auch das technologische Ausgreifen der Europäer in alle Welt.⁷

1. Die hier zitierten Stellungnahmen aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert sind einer Periode zuzuordnen, in der man in Europa und Nordamerika von der unbedingten Notwendigkeit einer weltweiten Erschließung von Raum und Ressourcen überzeugt war; ihnen ließen sich zahlreiche weitere hinzufügen. Mehr noch als die Missionierung zum Christentum wurde das Vorrücken der „Erschließungsgrenzen“ (in den USA als *frontier* bezeichnet) aus dieser Warte als ein irreversibler Prozess begriffen. Die begleitende „Erschließungs-Ideologie“ ist bislang jedoch wenig beschrieben worden und taucht allenfalls im Zusammenhang mit dem Imperialismus oder als dessen Begleiterscheinung auf. Sie basierte auf einem Bündel von sozialökonomischen, nationalideologischen, sozialdarwinistischen und kulturmissionarisch-sendungsideologischen Argumenten: Die Aufteilung der Welt schien nicht nur unvermeidlich, sondern im Sinne der gesamten Menschheit auch geboten. Zivilisatorisch führende Länder schienen dabei voranzuschreiten und so den „erschlossenen“ bzw. eroberten Gebieten ihre Prägung aufzudrücken. Der Auftrag zur Neuordnung der Welt schien sogar ein göttlicher zu sein, und er erging an die vermeintlich Tüchtigen und Leistungsstarken unter den Völkern. Die Ideologie der „Erschließung“ nimmt dabei eine spezifische Mittlerstellung zwischen der frühneuzeitlichen Mission und Landnahme auf der einen, der postmodernen „Globalisierung“ auf der anderen Seite ein, die alles in eine ökonomische Terminologie überführte und die Welt als einheitlichen Markt definierte. Zugleich spiegelt sie in der Hochphase des technologischen Ausbaus der europäischen und US-amerikanischen Industriegesellschaften das selbstgewisse Bild des „rational-produktiven“ Teils der Erde im Anderen, der ausdrücklich dazu „erweckt“ werden sollte, den gleichen historischen Entwicklungsweg zu nehmen. Erst die Konfrontation mit dem technologisch und produktiv „Zurückgebliebenen“ ließ dabei die vermeintliche Fortschrittlichkeit des eigenen Weges in vollem Licht erstrahlen.

Der dynamisierte Erfahrungsraum seit dem frühen 19. Jahrhundert hatte in der Phase des Hochimperialismus gewaltige Erwartungshorizonte freigesetzt. Sie waren von geschichtlichen Vorerfahrungen ebenso befeuert wie von geschichtsphilosophischen Verlaufs- und Zukunftsprognosen. Auf den „mental maps“ vieler Zeitgenossen besaß das globale Ausgreifen den Charakter einer drängenden und letztgültigen Aufteilung der Welt.⁸ Diese Perspektive ließ eine aktive Rolle in der Raumordnung der Zukunft angeraten sein, vor allem durch die Schaffung von dauerhaften Einrichtungen des Wirt-

7 W. Roscher/R. Jannasch, *Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung*, 3. Aufl. Leipzig 1885, 358. Vgl. auch N. P. Petersson, *Das Kaiserreich in Prozessen ökonomischer Globalisierung*, in: S. Conrad/J. Osterhammel (Hg.), *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871–1914*, Göttingen 2004, 49–67. S. Conrad, *Globalisierung und Nation im Deutschen Kaiserreich*, München 2006.

8 Vgl. W. Böge, *Die Einteilung der Erde in Großräume. Zum Weltbild der deutschsprachigen Geographie seit 1871*, Hamburg 1997. H.-D. Schultz, *Die ‚Ordnung der Dinge‘ in der deutschen Geographie des 19. Jahrhunderts (mit Ausblick ins 20. Jh.)*, in: *Die Erde*, 131. Jg. (2000), 221–240.

schafts- und Kulturtransfers. Dabei bildeten sich ein nationaler Leistungswettbewerb sowie eine weltweite Rivalität um Ressourcen heraus, die für ein stetiges Wachstum der „jungen“ und „kräftigen“ Nationen notwendig schienen.⁹ So hatte etwa der Franzose Paul Leroy-Beaulieu 1874 in „De la colonisation chez les peuples modernes“ nur „reife“ und „hochzivilisierte“ Völker als „kolonisationsfähig“ bezeichnet.¹⁰ 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 einen beherrschenden Platz ein. Die „Sendung“ Europas schien es zu sein, die „Segnungen“ der Technik in die Welt zu tragen, die zuhause, zumal nach dem um 1875 beginnenden technikhistorischen „Zeitalter der Synergie“, als so grundstürzend, lebenserleichternd, wohlstands- und chancenvermehrend erlebt wurden.¹¹ 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.

So war es eine der großen naturwissenschaftlichen Entdeckungen des 19. Jahrhunderts, dass Materielles und Energetisches potentiell ineinander transformierbar waren. Auch die Rhetorik der Räume anschließenden und Territorien integrierenden Erschließung drehte sich um die Kategorien der „Kraft“ und der „Leistung“. Ähnlich wie Riehl, Dehn und Jannasch argumentierte etwa der Verkehrsgeograph Max Haushofer (1840–1907):

Der Verkehr entspricht als nothwendige Ergänzung der Arbeittheilung. Er ist die Wiedervereinigung der getheilten Arbeit im Großen. [...] Die ganze Natur lebt in einem beständigen Austausch von Stoffen und Kräften, von Wärme und Bewegung.¹²

Und der Geograph Ferdinand von Richthofen meinte, der Verkehr bezwecke eine Vermehrung der Kraft des Einzelnen:

Im Verkehr sehen wir die Energie der Bewegung im Gegensatz zu der Energie der Ruhe, welche in der Aufspeicherung von Vorräten und Kapital in den Siedelungen hervortritt.¹³

Die Technik der Erschließung wurde auch sprachlich an das Organische rückgebunden: Der Begriff „Vernetzung“ erinnerte seit dem frühen 19. Jahrhundert an Venen oder

9 Hierzu allgemein H. Gollwitzer, Geschichte des weltpolitischen Denkens. 2 Bde., Göttingen 1972–1982.

10 Nach F.-J. Schulte-Althoff, Studien zur politischen Wissenschaftsgeschichte der deutschen Geographie im Zeitalter des Imperialismus, Paderborn 1971, 105.

11 V. Smil, Creating the Twentieth Century. Technical Innovations of 1867–1914 and Their Lasting Impact. Oxford/New York 2005.

12 M. Haushofer, Eisenbahngeographie. Eine Darstellung des modernen Weltverkehrs, mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen, Stuttgart 1875, 3 f.

13 F. von Richthofen, Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie, bearb. und hg. von O. Schlüter, Berlin 1908, 207 (Hervorhebung im Original, D. v. L.). Vgl. auch K. Hassert, Allgemeine Verkehrsgeographie, Berlin/Leipzig 1913, 2.

Arterien eines Körpers. Schon 1863 hatte Hermann Helmholtz die Telegrafie mit dem menschlichen Nervensystem verglichen.¹⁴ Und Robert Seeley schrieb 1883:

*Science has given to the political organism a new circulation, which is steam, and a new nervous system, which is electricity. These new conditions make it necessary to reconsider the whole colonial problem.*¹⁵

Die neuen Verkehrs- und Kommunikationsnetze entfalteten 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 als „Kolonialpionier“ bezeichnete Brite Cecil Rhodes (1853–1902) formuliert, dessen ambitionierter Plan einer durchgehenden afrikanischen Eisenbahnverbindung vom Kap bis nach Kairo die Vorstellungskraft aller „Weltmächte“ beflügelte, aber auch deren Nervosität erregte.¹⁶ Die Lokomotive wurde vom britischen Premierminister Lord Robert Cecil Salisbury als das Hauptwerkzeug des Imperialismus bezeichnet. Von Europa aus zog man transkontinentale Linien auf Karten und grenzte Einflussphären ab. Schon Gerüchte über ein neues Verkehrsprojekt konnten internationale Verwicklungen heraufbeschwören.¹⁷

Die Kontrolle über die großen Weltverkehrsstraßen wurde schließlich zu einer Obsession der europäischen Geopolitik. Sie wurde in umso plastischere Bilder gebracht, je schwerer gegen die Vorherrschaft von nationalen Konkurrenten anzukommen war. So meinte etwa der Historiker Gustav Adolf Rein (1885–1979):

*Ich vergleiche England mit einer Spinne, die ein Netz feiner politischer Fäden über die Welt ausgespannt hat. Die Spinne selbst sitzt nicht in dem Mittelpunkte ihres Netzes, sondern liegt abseits an dem Ausläufer des Hauptfadens, der alles zusammenhält, auf der Lauer, jederzeit bereit, da einzugreifen, wo das Netz gestört wird oder eine Beute winkt.*¹⁸

2. Ähnlich hatten es schon im 19. Jahrhundert Karl Marx und die linke Imperialismuskritik gesehen, politisch freilich diametral entgegengesetzte Schlüsse daraus gezogen. Einerseits galten die Anslussttechnologien des Verkehrs und der Kommunikation

14 E. Schenkel, Liebe und Tod im viktorianischen Internet, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 109 vom 11. Mai 2000, 56.

15 R. Seeley, *The Expansion of England*, Chicago/London 1971 (zuerst 1883), 61.

16 Nach F. Sonnenberger, „Kolonisieren heißt transportieren!“ – Europa und der Beginn des Eisenbahnzeitalters in Afrika, in: *Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985*, Bd. 1, Berlin 1985, 228–231. Zur Nervosität als Zeiterscheinung seit der Jahrhundertwende und ihren Zusammenhang mit der Elektrizität vgl. J. Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*, München 2000.

17 C. B. Davis/K. E. Wilburn, with R. E. Robinson (Hg.), *Railway Imperialism*, New York/Westport, Conn./London 1991, 1 f.

18 A. Rein, Grundzüge der Weltpolitik der letzten hundert Jahre, in: *Zeitschrift für Geopolitik*, 1. Jg. (1924), Heft 10, 605–612, Heft 11, 671–678, hier 611 f. Zur Kontinuität des deutsch-britischen Gegensatzes im geostrategischen Denken vgl. D. van Laak, Von Alfred T. Mahan zu Carl Schmitt: Das Verhältnis von Land- und Seemacht, in: I. Diekmann/P. Krüger/J. H. Schoeps (Hg.), *Geopolitik. Grenzgänge im Zeitgeist*, Bd. 1.1: 1890 bis 1945, Potsdam 2000, 257–282.

als Agenten der kapitalistischen Ausbeutung. Im Kommunistischen Manifest von 1848 hieß es daher:

*Das Bedürfnis nach einem stets ausgedehnteren Absatz für ihre Produkte jagt die Bourgeoisie über die ganze Erdkugel. Überall muß sie sich einmisten, überall anbauen, überall Verbindungen herstellen.*¹⁹

Andererseits befürwortete Marx den erschließenden Kolonialismus für agrarisch-feudale Länder wie Indien als ein notwendiges historisches Durchgangsstadium:

*Die bürgerliche Periode hat die materielle Grundlage einer neuen Welt zu schaffen: einerseits den auf der gegenseitigen Abhängigkeit der Völker beruhenden Weltverkehr und die hierfür erforderlichen Verkehrsmittel, andererseits die Entwicklung der menschlichen Produktivkräfte und die Umwandlung der materiellen Produktion in wissenschaftliche Beherrschung der Naturkräfte.*²⁰

Hier äußerte sich die marxistische These von der „Doppelmission“ des Kolonialismus als gleichsam unbewusstem Werkzeug der Geschichte, das einer höheren Entwicklung der Produktivkräfte den Weg bereitet, also letztlich „modernisierend“ gewirkt habe.²¹

Wladimir I. Lenin sollte ein Menschenalter später angesichts der allgemeinen Begeisterung über die Weltverkehrswege deren Wirkungen noch einmal deutlich schärfer beurteilen:

*Der Bau von Eisenbahnen scheint ein einfaches, natürliches, demokratisches, kulturelles, zivilisatorisches Unternehmen zu sein: Ein solches ist er in den Augen der bürgerlichen Professoren, die für die Beschönigung der kapitalistischen Sklaverei bezahlt werden, und in den Augen der kleinbürgerlichen Philister. In Wirklichkeit haben die kapitalistischen Fäden, durch die diese Unternehmungen in tausendfältigen Verschlingungen mit dem Privateigentum an den Produktionsmitteln überhaupt verknüpft sind, diesen Bau in ein Werkzeug verwandelt zur Unterdrückung von einer Milliarde Menschen (in den Kolonien und Halbkolonien), d. h. von mehr als der Hälfte der Erdbevölkerung in den abhängigen Ländern und der Lohnsklaven des Kapitals in den ‚zivilisierten‘ Ländern.*²²

Später wurde Lenin zu einem machtvollen Advokaten der technischen Raumerschließung der kommunistischen Sowjetunion, deren Bedeutung er in einer später berühmt gewordenen Gleichung durch die Sowjetmacht plus einer Elektrifizierung des ganzen

19 H. Gründer, Kolonialismus und Marxismus. Der deutsche Kolonialismus in der Geschichtsschreibung der DDR, in: A. Fischer / G. Heydemann (Hg.), Geschichtswissenschaft in der DDR, Bd. II: Vor- und Frühgeschichte bis Neueste Geschichte, Berlin 1990, 671-709, hier 672 (mit Bezug auf MEW, Bd. 23, Berlin [Ost] 1962, 161).

20 K. Marx, Die künftigen Ergebnisse der britischen Herrschaft in Indien, in: Marx-Engels, Werke, Bd. 9, Berlin (Ost) 1960, 220-226, hier 226.

21 Gründer, Kolonialismus und Marxismus, in: Fischer / Heydemann (Hg.), Geschichtswissenschaft, Bd. II, 1990, 675.

22 W. I. Lenin, Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus. Gemeinverständlicher Abriss, Berlin (Ost) 1970, 9.

Landes definiert sah.²³ Mit dieser – an die zaristische Eisenbahnpolitik mit ihrem Prestigeprojekt der Transsibirischen Eisenbahn – anschließenden Orientierung auf die Erschließung gewaltiger Räume sollte die Sowjetunion später zum Vorbild aller scheinbar „rückständigen“, nun aber beherzt „aufschließenden“ Nationen werden.

3. Wenn Lenin von den „Lohnsklaven des Kapitals“ in den abhängigen Ländern sprach, so spiegelte diese Formulierung bereits eine spätere Phase der Erschließung von fremden Territorien und Neuländern in Übersee, eine Stufe, die mit einer veränderten Wahrnehmung der indigenen Bevölkerung einherging. Die Hochphase des Imperialismus war nicht von ungefähr von technologischem Optimismus durchzogen.²⁴ Mit der neuen Verkehrs- und Waffentechnologie wurde das „Eindringen“ in gänzlich unbekannte Territorien – bei allen persönlichen Gefährdungen im Einzelnen – zu einem kalkulierbaren Risiko für die Kolonisatoren. Nach und nach wurden solche Unternehmungen aus Sicht der Europäer/innen gefahrloser und damit auch „billiger“. Kanonenboote und Dampfschiffe, medizinische Kenntnisse wie etwa des Chinins zur Fieberbekämpfung, die überlegene Waffentechnologie, vor allem die Repetier- und Maschinengewehre, Kommunikationstechnik wie die Telegrafie und schließlich die Eisenbahnen – sie waren die Voraussetzungen für ein rasches Vordringen in der „Wildnis“, selbst unter widrigsten Bedingungen.

Die vordem ‚demokratische‘ Welt der Muskete zerfiel nun in diejenigen, deren Regierungen sich die jeweils modernsten Waffen von Krupp und Vickers leisten konnten (die ‚Großmächte‘), und diejenigen, bei denen dies nicht der Fall war.²⁵

Hatte anfangs des 19. Jahrhunderts neben den stets vorhandenen Gewinnerwartungen noch ein ethisch-religiöser Imperialismus das Ausgreifen der Europäer/innen bestimmt, etwa in der Anti-Sklaverei-Bewegung, so übertrugen sich die Missionsbestrebungen im Laufe des 19. Jahrhunderts immer stärker auf die Artefakte der materiellen „Zivilisation“.²⁶ Schon 1833 hatte ein Bischof im indischen Kalkutta über die zu erwartenden Auswirkungen der Dampfkraft geschwärmt, sie werde „Zugang und Vorbote aller

23 Vgl. H. Haumann, Beginn der Planwirtschaft. Elektrifizierung, Wirtschaftsplanung und gesellschaftliche Entwicklung Sowjetrußlands 1917–1921, Düsseldorf 1974 sowie K. Schlögel, GOELRO. Eros der Technik, Eros der Macht, in: ders., Jenseits des Großen Oktober. Das Laboratorium der Moderne: Petersburg 1909–1921, Berlin 1988, 277–313.

24 Zur Technikeuphorie der Jahrhundertwende vgl. H.-L. Dienel (Hg.), Der Optimismus der Ingenieure. Triumph der Technik in der Krise der Moderne um 1900, Stuttgart 1998.

25 J. Osterhammel/N. P. Pettersson, Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen, München 2003, 53. Zum Symbol wurde hierbei das Maschinengewehr, vgl. P. Berz, 08/15. Ein Standard des 20. Jahrhunderts, München 1999.

26 Dabei ist aber noch weiter zu hinterfragen, inwieweit die „Christianisierung“ in einem Spannungsverhältnis zur „Zivilisierungsmission“ stand, nämlich einmal bloße „Deckideologie“ der Kolonisatoren zu sein, ein andermal durchaus als Schutz für die Kolonisierten zu dienen. Vgl. M. Adas, Machines as the Measure of Men. Science, Technology and Ideologies of Western Dominance, Ithaca, N.Y. 1994, sowie B. Barth/J. Osterhammel (Hg.), Zivilisierungsmissionen. Imperiale Weltverbesserung seit dem 18. Jahrhundert, Konstanz 2005.

Missionstätigkeit, Erziehung, des Handels, der Landwirtschaft, Wissenschaft, Literatur, Politik und Gesetzgebung, kurz: von allem“ sein.²⁷

Die Erforscher und „Erschließer“ Afrikas, in aller Regel männliche und oft „getrieben“ wirkende Konquistadoren-Figuren wie Henry Morton Stanley (1841–1904), Cecil Rhodes oder Carl Peters (1856–1918), wurden in Europa zu „Helden“ ihrer Zeit stilisiert, galten sie doch zugleich als Pioniere der „zivilisatorischen Sendung“. In Europa und den USA wurden sie zu multimedial verehrten „Stars“, die sich und ihre Reiseberichte umfassend vermarkteten. In einer Epoche, die Aggression im Vordringen und Gewalttätigkeit im Erschließen geradezu kultivierte, braucht nicht allzu tief gegraben zu werden, um die psychologischen Strukturen der „Penetrationen“ in vermeintlich „jungfräuliche“ Gebiete freizulegen.²⁸ Die spezifische Figur des europäischen Entdeckers und Kolonisators, der sich oft auf der Flucht vor seiner Herkunft befand und sich in der Fremde ungehinderter glaubte „ausleben“ zu können, ist bislang noch nicht überzeugend beschrieben worden.

Deutschland war im kolonialen Wettlauf zunächst nur „ungeduldiger Zuschauer“, da man gleichsam nur aus dem Sessel heraus das koloniale Ausgreifen konkurrierender Nationen beobachten konnte, sich dabei aber bereits eine besondere Befähigung zur kolonialen „Erschließung“ zusprach.²⁹ Die Reiseberichte wie die naturwissenschaftliche Neugier in den Bereichen Geologie, Geografie, Zoologie, Biologie, Botanik, Archäologie und Ethnologie umschlossen zugleich ein stolzes Entdecken, Konstatieren und Konservieren. Sie schrieben sich buchstäblich in die fremde Landschaft ein und wirkten damit als erste gleichsam rhetorische „Trassierung“ von bislang nicht verzeichneten Territorien. Die Expeditionen dieser „Pioniere“ nahmen diese schreibend und kartografisch in Besitz, waren damit ausschlaggebend für die künftigen Grenzverläufe der europäischen Einflussphären, beflügelten jedoch zugleich die europäischen Fantasiewelten.³⁰

Das „Andere“, welches man in Europa nicht selten auf Fremde und Abweichende oder aber in unbekannte Räume projiziert hatte, musste nun als Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen erscheinen. Gerade bei widerständigem Verhalten wurden die Kolonisiererten gleichsam als „natürliches Hindernis“ betrachtet, denen nicht das Recht zukam, den buchstäblichen „Fortschritt“ aufzuhalten.³¹ In der Annahme der Europäer, dass man die

27 Nach J. Rosselli, Lord William Bentinck: The Making of a Liberal Imperialist 1774–1839, London 1974, 285 (zit. nach: J. M. Roberts, Der Triumph des Abendlandes. Eine neue Deutung der Weltgeschichte, Herrsching 1989, 268).

28 Vgl. P. Gay, Kult der Gewalt. Aggression im bürgerlichen Zeitalter, München 2000 (zuerst 1993). Vgl. auch D. van Laak, „Das wahre innere Afrika“. Der ferne Kontinent als europäischer Spiegel und als Erschließungsraum, in: B. Strauß/M. Geyer (Hg.), Psychotherapie in Zeiten der Globalisierung, Göttingen 2006, 220–239.

29 H. Fenske, Ungeduldige Zuschauer. Die Deutschen und die europäische Expansion 1815–1880, in: W. Reinhard (Hg.), Imperialistische Kontinuität und nationale Ungeduld im 19. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 1991, 87–123, hier 87; S. Zantop, Colonial Fantasies. Conquest, Family, and Nation in Precolonial Germany, 1770–1870, Durham, NC 1997, 99.

30 Vgl. A. Honold/O. Simons (Hg.), Kolonialismus als Kultur. Literatur, Medien, Wissenschaft in der deutschen Gründerzeit des Fremden, Tübingen 2002. R. A. Butlin, Geographies of Empire. European Empires and Colonies c. 1880–1960, Cambridge u. a. 2009.

31 D. R. Headrick, The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century, New

höchste der historischen Entwicklungsstufen selbst erklommen habe, entwickelten sich gegenüber den historisch vermeintlich Zurückliegenden unterschiedliche Haltungen, die vom paternalistischen „Erziehen“ zur „Zivilisation“ über die massenhafte Versklavung bis zum kalt mordenden Hinwegschreiten über die vermeintlich „barbarischen“ und oft als besonders „grausam“ dargestellten Völker reichten.³² Gerade diese Haltung eignete sich zur Legitimation einer forcierten militärischen Inbesitznahme. Ihren Kerngedanken fasste der Geograf Alfred Kirchhoff (1838–1907) so zusammen: „Über die Gräber der Naturvölker [...] rast unbarmherzig der Strom der Geschichte weiter.“³³ Sein Kollege Alfred Hettner (1859–1941) assistierte: Es sei zwar eine gemeinsame europäische Aufgabe, den Eingeborenen vom „Naturzwang“ zu befreien. Wo dieser jedoch dabei untergehe, sei dies zwar ein trauriges Schicksal. In der Entwicklung der Menschheit jedoch sei es unvermeidlich, dass „der Niedrigere, Schlechtere weichen muß, weil er dem Fortschritt der ganzen Menschheit im Wege steht“.³⁴ Der schwedische Publizist Sven Lindquist wies vor einigen Jahren darauf hin, wie stark das 19. Jahrhundert „geprägt war von der Idee, es gebe Rassen, Völker, Nationen und Stämme auf der Erde, die im Begriff seien auszustarben,“ und er skizzierte Vorstellungen, dass niedere Rassen – wie im 19. Jahrhundert etwa die Tasmanier – dem Fortschritt geopfert, ja um seinetwillen „vernichtet“ werden müssten.³⁵

Nicht ganz so weit ging der deutsche Geograph Siegfried Passarge (1867–1958), der, von einer Kamerun-Expedition zurückkehrend, 1895 in charakteristischer Weise feststellte:

Eine merkwürdige Rasse, diese Neger. Ohne aktive Energie, ohne positive Schaffenskraft, von allen Völkern, mit denen sie zusammentreffen, geknechtet und zu Sklaven gemacht, rächen sie sich an ihren Unterdrückern durch ihre unglaubliche körperliche und geistige Passivität. Wehe dem Volke, das sich mit den Negern vermischt. Sobald das Blut dieser dominiert, geht es rettungslos unter in dem trägen, unfruchtbaren Morast, welcher Ne-

York/Oxford 1981. Ders., *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940*, New York/Oxford 1988.

- 32 U. Bitterli, *Die ‚Wilden‘ und die ‚Zivilisierten‘. Grundzüge einer Geistes- und Kulturgeschichte der europäisch-überseeischen Begegnung*, München 1976. Über die Tradition der manichäischen Gegenüberstellung von Gesellschaften vgl. R. Koselleck, *Zur historisch-politischen Semantik asymmetrischer Gegenbegriffe*, in ders., *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*, Frankfurt a. M. 1989, 211–259.
- 33 K.-G. Faber, *Zur Vorgeschichte der Geopolitik. Staat, Nation und Lebensraum im Denken deutscher Geographen vor 1914*, in: H. Dollinger/H. Gründer/A. Hanschmidt (Hg.), *Weltpolitik, Europagedanke, Regionalismus. Festschrift für Heinz Gollwitzer zum 65. Geburtstag*, Münster 1982, 389–406, hier 398. Natürlich war weiterhin auch die seit Rousseau gepflegte Haltung möglich, im Naturmenschen den „edlen Wilden“ zu sehen und ihn als Folie zu nutzen für eine Kritik der zahlreichen Irrwege der modernen Zivilisation.
- 34 A. Hettner, *Der Wert unserer Kolonien* (1907), zit. bei H.-D. Schultz, *Die deutsche Geographie im 19. Jahrhundert und die Lehre Friedrich Ratzels*, in: I. Diekmann/P. Krüger/J. H. Schoeps (Hg.), *Geopolitik. Grenzgänge im Zeitgeist*, Bd. 1.1: 1890 bis 1945, Potsdam 2000, 39–84, hier 61 f.
- 35 S. Lindquist, *Durch das Herz der Finsternis. Ein Afrika-Reisender auf den Spuren des europäischen Völkermords*, Frankfurt a. M./New York 1999, 187. Lindquist stellt solch genozidale Vorstellungen als stufenweise sich entwickelnde Denkgewohnheit europäischer Eroberer dar, die von Georges Cuvier, Charles Lyell, Charles Darwin und ihren Nachfolgern wissenschaftlich begleitet und als unvermeidliche Notwendigkeit – es gebe die „Lebenden“ und die „Sterbenden“ – legitimiert worden sei.

*gerasse heißt. [...] Dieser seit Jahrtausenden sich vollziehende Prozeß bildet den wesentlichen Inhalt der Geschichte des tropischen Afrika.*³⁶

In solchen Aussagen schrieben sich Annahmen fort, die seit Charles de Montesquieu (1689–1755) vermeintliche „Rassenunterschiede“ auf klimatische und natürliche Faktoren zurückführten und Afrikanerinnen und Afrikanern in aller Regel eine passive Lebenseinstellung zugeschrieben hatten, die hier aber bereits eine verhängnisvolle Biologisierung im Zuge des völkischen Rassismus annahm.³⁷ Aus der scheinbaren Überlegenheit ihrer Mittel zogen viele Kolonisatoren, aber auch das deutende koloniale Milieu in den Heimatländern, den Schluss, zu den Pionieren des unaufhaltsamen Vordringens der „technischen Rasse“ zu gehören.

Die Ambivalenz zwischen einer vermeintlich humanistischen Zivilisierungsmission einerseits und nackter Raffgier, Prestigebedürfnissen und Ausbeutungslust andererseits sollte das gesamte Zeitalter des europäischen Kolonialismus bestimmen. Dabei half zusätzlich die „Arbeitsfiktion des leeren Raumes“, der kulturgeographisch gegliedert und bemeistert werden müsse.³⁸ Da die Europäer zunächst so gut wie nichts über das Innere etwa des afrikanischen Kontinents wussten, gingen sie auch in ihren Planungen überwiegend von der Fiktion einer *terra nullis* aus.³⁹ Zu einer ersten Verständigung zwischen den Europäern kam es auf der 1876 in Brüssel abgehaltenen „Internationalen Konferenz zur Berathung der Mittel für die Erforschung und Erschließung von Central-Afrika“, zu welcher der belgische König Leopold II. (1865–1909) eingeladen hatte. Dessen Plan war es, Brüssel zum Hauptquartier einer „civilisatorischen Bewegung“ zu machen, um „den einzigen Theil der Erde zu eröffnen, in den sie noch nicht gedungen sei, und den Schleier zu lüften, welcher dort noch ganze Völkerschaften und Länder decke“.⁴⁰ Tatsächlich diente die Veranstaltung der Verschleierung der nackten kolonialen Ambitionen Leopolds. Sie legte jedoch den Grundstein zu dem später von Leopold durch eine publizistische Begleit-Kampagne aufwändig genährten Mythos, die von ihm betriebene

36 Zit. bei A. Eckert, Afrika, in: Museum für Völkerkunde Hamburg (Hg.), Das gemeinsame Haus Europa. Handbuch zur europäischen Kulturgeschichte, München 1999, 187–192, hier 191.

37 Vgl. den Überblick zu Völkerstereotypen bei F. Böckelmann, Die Gelben, die Schwarzen, die Weißen, Frankfurt a. M. 1998. Zum Umschlag der Rassenstereotypen in die rassistische Matrix der Eugenik vgl. P. Grosse, Kolonialismus, Eugenik und bürgerliche Gesellschaft in Deutschland 1850–1918, Frankfurt a. M./New York 2000.

38 A. Honold, Flüsse, Berge, Eisenbahnen: Szenarien geographischer Bemächtigung, in: ders./K. R. Scherpe (Hg.), Das Fremde. Reiseerfahrungen, Schreibformen und kulturelles Wissen, Bern 2000, 149–174, hier 151. Lindquist weist darauf hin, dass auch Friedrich Ratzel in seiner „Politischen Geographie“ von 1897 den Gedanken übernommen habe, dass Land erobert werden müsse, „Boden, der durch Tötung und Wegführung seiner Bewohner in den Zustand von Neuland versetzt ist.“ (ders., Herz [Anm. 35] 193).

39 Auch örtlich halbwegs Bewanderte wie Henry Morton Stanley sahen Afrika als ein im Grunde unbewohntes Gebiet, vgl. A. Hochschild, Schatten über dem Kongo. Die Geschichte eines großen, fast vergessenen Menschheitsverbrechens, Stuttgart 2000, 47, vgl. auch 145.

40 Bericht des Vorsitzenden, Freiherrn von Richthofen, über die unter dem Vorsitz Seiner Majestät des Königs der Belgier vom 12. bis 14. September in Brüssel abgehaltene Internationale Konferenz zur Berathung der Mittel für die Erforschung und Erschließung von Central-Afrika, hg. von der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin, Berlin 1876, 7.

Kolonisierung des Kongo sei ein überwiegend altruistisches Unternehmen, ein – wie er sich in der Begrüßungsansprache ausdrückte – „Kreuzzug“ der „Zivilisation“.⁴¹

Zunächst war eine Kette von Stationen, Stützpunkten und Schiffrouten zur Verpflegung und Kommunikation im Gespräch, die vornehmlich der Zurückdrängung des arabischen Sklavenhandels dienen sollte. Der deutsche Delegierte Ferdinand von Richthofen vertrat die verbreitete Erwartung, dass es dabei besonderer Gewalttätigkeit gar nicht bedürfe:

*Denn es sei nicht die dem Europäer anhaftende Macht, welche ihm Ansehen und Sicherheit verschaffen, wenn er allein unter den Stämmen Inner-Afrika's reist, sondern die geistige Ueberlegenheit und das Prestige seiner höheren Cultur bewirken es, dass ihm die Eingeborenen ergeben sind und sich um ihn schaaren.*⁴²

Diese optimistische Auffassung vom Vorbildcharakter des Europäers wurde sogar von Personen geteilt, die Afrika – im Gegensatz zu Richthofen – aus eigener Anschauung kannten. In ihren Äußerungen spiegelt sich das ganze selbstherrliche Bewusstsein der europäischen Kolonisatoren wider, das sich jedoch zugleich immer wieder durch Gefährdungen herausgefordert sah, die man als „das Andere“ empfand – arabische Sklavenhändler, der Islam, später auch der Kommunismus, die Inder oder die Chinesen.

Auf der von Bismarck einberufenen sogenannten „Kongo-Konferenz“, die von November 1884 bis Februar 1885 in Berlin tagte, wurden die bis dahin als „Erwerbungen“ deklarierten Annexionen auf dem Kontinent bestätigt und Einflussphären für die übrigen Gebiete skizziert. Vor allem aber wurden die „Effektivität“ der Erwerbungen und deren Bekanntmachung an die anderen Unterzeichner der Kongo-Akte festgeschrieben. Mit der „Effektivität“ war die Fähigkeit gemeint, in den okkupierten Gebieten koloniale Ordnung und Rechtsprechung, vor allem zugunsten des Handels, zu installieren oder aufrecht zu erhalten, was auch hieß, diese Gebiete zuvor für die Verwaltung und den Markt zu „öffnen“ und infrastrukturell zu erschließen.⁴³

Die Position der indigenen Bevölkerung wurde dabei nicht berücksichtigt. Die Bewohner und Bewohnerinnen der entsprechenden Territorien wurden zunächst, wenn sie nicht Vertreibungen, Vernichtungsfeldzügen oder eingeschleppten Krankheiten zum Opfer fielen, bestenfalls geduldet. Erst um die Jahrhundertwende wandelte sich die Haltung gegenüber der lokalen Bevölkerung. Nun wurde diese zunehmend als potentieller Marktteilnehmer gesehen, die durch ein Mindestmaß an Erziehung und Bildung und durch eine allmähliche Gewöhnung an abendländische Wirtschaftsformen zu „erhaltenswerten Subjekten“, ja zum vermeintlich wertvollsten „Aktivum“ in den Kolonien mutierten. Erst nach dem Ersten Weltkrieg wurde dieser Wandel im Theorem vom

41 Hochschild, Schatten (Anm. 39), v. a. 62-68.

42 Bericht des Vorsitzenden, Freiherrn von Richthofen, 1876, 11.

43 W. Reinhard, Kleine Geschichte des Kolonialismus, Stuttgart 1996, 252. Vgl. auch S. Förster/W. J. Mommsen/R. E. Robinson (Hg.), Bismarck, Europe, and Africa. The Berlin Conference and the Onset of Partition, Oxford 1988. J. Schildknecht: Bismarck, Südwestafrika und die Kongokonferenz. Die völkerrechtlichen Grundlagen der effektiven Okkupation und ihre Nebenpflichten am Beispiel des Erwerbs der ersten deutschen Kolonie, Münster 1999, sowie H. Krieger, Das Effektivitätsprinzip im Völkerrecht, Berlin 2000.

„doppelten Mandat“ festgeschrieben. Der britische Gouverneur Nigerias, Lord Frederick Lugard (1858–1945), meinte 1922, die Europäer besäßen nicht nur eine Verantwortung für die „zivilisatorische Entwicklung“ der Welt, sondern auch die moralische Pflicht, für die „Erschließung“ des Landes und „brachliegender“ Kräfte zugunsten der ganzen Menschheit zu sorgen.⁴⁴ „Die Tropen“, so Lugard wörtlich, „sind ein Erbe der Menschheit, und [...] die eingeborenen Rassen haben kein Recht, ihre Früchte denen zu versagen, die sie benötigen.“⁴⁵

Hiermit wurden utilitaristische und kapitalistische Prinzipien der Nutzenorientierung, Ausbeutung und Gewinnmaximierung globalisiert und die nachhaltige Lebensweise vieler indigener Bevölkerungsgruppen 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 fast notwendig als „faul“ angesehen. Zu offensichtlich waren sie nicht wie die Kolonisatoren auf Produktion von Überschüssen, Wertschöpfung und Vorsorge eingerichtet, sodass Boden und Menschenkraft von den eindringenden Europäern als brachliegende Potentiale wahrgenommen wurden, die im Sinne der „kultivierten“ Menschheit genutzt werden müssten, ja bloß freigesetzt werden sollten.⁴⁶ Der Forschungsreisende Henry Morton Stanley meinte daher 1885:

*In jedem freundlich blickenden Eingeborenen lese ich das gegebene Versprechen, daß er mir helfen will, ihn aus dem Zustande der Unproductivität, in welchem er jetzt lebt, zu befreien.*⁴⁷

Von näherem Angesicht wurde das Bild des Eigenen im „Anderen“ kaum jemals beschrieben!

Doch gelang den Kolonisatoren die – freiwillige wie unfreiwillige – Rekrutierung von Arbeitskräften nur sehr bedingt, wodurch die „Erschließungspolitik“ oft rasch an ihre ökonomischen und sozialen Grenzen stieß.⁴⁸ Die Geschichte des Kolonialismus lässt sich von dieser Warte aus als Versuch beschreiben, die nach europäisch-amerikanischem Verständnis definierten Prinzipien der Leistung, der Arbeitsteilung und der Verkehrswirtschaft auf möglichst viele Gebiete der Welt zu übertragen, sie infrastrukturell anzuschließen

44 Reinhard, Kolonialismus (Anm. 43), 267.

45 Nach F. Anspenger, Auflösung der Kolonialreiche, München 1966, 9, der hierin ein angemessenes „Naturrecht“ des Handels und des Verkehrs sieht (ebd., 10). Auch bemerkte Lugard: „The material development of Africa may be summed up in one word – transport“ (nach A. M. Kamarck, The Development of the Economic Infrastructure, in: M. J. Herskovits / M. Harwitz [Hg.], Economic Transition in Africa, Evanston 1964, 263-275, hier 270). Zum „Erbe der Menschheit“ vgl. M. Rössler, Weltkulturerbe und Globalisierung. Vom Weltwunder zum Erbe der Menschheit, in: I. Schröder / S. Höhler (Hg.), Welt-Räume. Geschichte, Geographie und Globalisierung seit 1900, Frankfurt a. M. / New York 2005, 235-257.

46 Vgl. S. H. Alatas, The Myth of the Lazy Native. A Study of the Image of the Malays, Filipinos and Javanese from the 16th to the 20th Century and its Function in the Ideology of Colonial Capitalism, London 1977.

47 H. M. Stanley, Der Kongo und die Gründung des Kongostaates, Bd. 2, Leipzig 1885, 95.

48 Dies stellte schon fest M. J. Bonn, Die Neugestaltung unserer kolonialen Aufgaben. Festrede, gehalten bei der Akademischen Feier der Handelshochschule München anlässlich des 90. Geburtstages Seiner Königlichen Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern am Dienstag den 7. März 1911, Tübingen 1911, 10.

ßen und letztlich im Sinne einer von Europa und den USA dominierten Weltwirtschaft, vorerst jedoch zum Nutzen der eigenen Nation zu integrieren.

4. In dieser Orientierung auf eine umfassende Welt- oder Erdkreispolitik äußerte sich nicht lediglich der Wille zur Macht, sondern auch eine Reaktion auf das Erscheinen neuer globaler Raumbilder. Sie waren in fundamentaler Weise von dem Gedanken gekennzeichnet, dass es im historischen Moment des ausgehenden 19. Jahrhunderts um die letztendliche Verteilung von Lebenschancen für Völker ging, die sich – wie das Deutsche Reich oder Italien – als „jung“ und „kräftig“ einstufen. Den emphatischen Erschließungs-Visionen aus Sicht der Technik entsprach daher eine Torschlusspanik der Politik, zumal wenn man, wie etwa Paul Dehn, im „Kampf ums Dasein“ „doch nun einmal den Inhalt der Weltgeschichte“ sah.⁴⁹ Dehn oder Dix partizipierten an einer geradezu ausufernden weltpolitischen Prognostik, deren Konfigurationsanalysen die Koordinaten „Geschichte“, ökonomische und politische „Größe“ und geographische Faktoren auf imaginären Weltkarten hin- und herschoben, um Spielräume und Möglichkeiten der nahen Zukunft weitläufig auszuloten. Politische Geographen und weltpolitische Denker wie Friedrich Ratzel, der Brite Halford Mackinder, der Franzose Paul Vidal de la Blache, aber auch der Amerikaner Alfred T. Mahan oder der Russe Vladimir Solov'ev rückten die „Raumbewältigung“ folglich in den Mittelpunkt menschlicher Geschichte.⁵⁰

Neben Deutschland standen sich bei solchen Spekulationen vornehmlich drei Konkurrenten gegenüber: das britische Empire, der unter der Führung der USA stehende amerikanische Kontinent und Russland. Zu den „Weltreichen“ der Zukunft aufzuschließen galt vielen Beobachtern um die Jahrhundertwende als die primäre Aufgabe, die man als „junge“ und „aufstrebende“ Nation im kommenden Jahrhundert zu bewältigen habe.⁵¹ Eine geradezu notwendige Folge dieser geostrategischen Spekulationen war es freilich, dass die Grenzen des eigenen Territoriums nicht mehr als heilig galten. Hier wirkte die Annahme eines „Gesetzes der wachsenden Räume“, wie es etwa der politische Geograph Friedrich Ratzel aufgestellt hatte, ein Gesetz, das dem Kampf ums Dasein im Tier- und Pflanzenreich entspreche. Angesichts der „Unvermehrbarkeit“ des Raumes strebe ein Staat naturgemäß nach Ausbreitung bzw. Eroberung, was auch auf das Missverhältnis zwischen der „Tragfähigkeit des Bodens“ und dem Bevölkerungswachstum zurückzuführen sei.⁵² Hier machte sich ein Neo-Malthusianismus bemerkbar, der die politökonomischen und sozialpolitischen Debatten des 19. Jahrhunderts nachhaltig prägte. Er äußerte sich auch in einer weiteren populären Begründung für die Erschließung fremder Gebiete: der Forderung nach einem Export der „sozialen Frage“ bzw. der Einrichtung von Exil-

49 Dehn, *Weltpolitische Neubildungen*, Berlin 1905, 166.

50 Vgl. K. Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*, München 2003.

51 Vgl. S. Netzel, *Weltmacht oder Untergang. Die Weltreichslehre im Zeitalter des Imperialismus*, Paderborn u.a. 2000.

52 K.-G. Faber, *Zur Vorgeschichte der Geopolitik. Staat, Nation und Lebensraum im Denken deutscher Geographen vor 1914*, in: H. Dollinger/H. Gründer/A. Hanschmidt (Hg.), *Weltpolitik, Europagedanke, Regionalismus. Festschrift für Heinz Gollwitzer zum 65. Geburtstag*, Münster 1982, 389-406, hier 391. Im Alldeutschen Verband sprach man von „Ellbogenraum“, Paul Rohrbach später vom „Schicksalsraum“ (ebd., 400).

Territorien, in welche man unliebsame Teile der eigenen Bevölkerung – seien es Juden, Sozialdemokraten oder Kriminelle – deportieren könne.⁵³

Aus der „Erschließungslogik“ ließen sich in Politik und Publizistik um die Jahrhundertwende unterschiedliche historisch-politische Schlussfolgerungen ableiten. Sie traten idealtypisch in vier Positionen auf:

- Der im 19. Jahrhundert eingeschlagene Weg wird in gemeinsamer Arbeit schließlich eine „europäische“, d. h. vornehmlich industriell geprägte „Weltzivilisation“ erschaffen, in der die Nationalstaaten sich lediglich als Durchgangsstationen erweisen werden. Dieser Ansicht waren aufgrund ihrer Vorerfahrungen mit international parallelen oder sogar abgestimmten Entwicklungen oft die primär *technisch Denkenden*.
- Der Prozess der europäischen Expansion schreitet gleichsam marktwirtschaftlich voran und konkurriert dabei von Gebiet zu Gebiet um die besten und tauglichsten Anlagen, um Märkte und Rohstoffe in friedlichem Wettbewerb. Diese Ansicht war bei *Ökonomen* verbreitet, die, falls sie zur Freihandels-Fraktion gehörten, Kolonien oft schon für einen Anachronismus oder gar Atavismus hielten.⁵⁴
- Man geht den Weg weiter und verbindet damit die Austragung eines darwinistischen „Behauptungskampfes“ der „besten und tauglichsten Völker“ um Ressourcen und um Lebensraum.⁵⁵ Diese bellizistische Ansicht fand sich in erster Linie bei *Politikern*, verstärkt bei „Weltpolitikern“, die zunächst geradezu notorisch eine politische und wirtschaftliche „Gleichberechtigung“ des eigenen Landes einforderten, die seinen tatsächlichen Potentialen entspräche.⁵⁶
- Es werden Großräume entstehen, die – ähnlich der Situation, wie sie jahrhundertlang in Europa zwischen den Völkern, Herrschern und Nationen galt – nun im globalen Maßstab ein Gleichgewicht der Großmächte herstellen. Die Großräume selbst werden hierarchisch von den jeweils politisch, wirtschaftlich und kulturell dominanten Völkern und Staaten beherrscht und stehen zwar miteinander in vielfältigem Austausch, streben aber tendenziell nach Autonomie und Autarkie. Dieser Gedanke, der sich schon 1869 findet, wurde oft von *Geographen* vertreten.⁵⁷

Diese Konzepte konnten durchaus nebeneinander existieren, auch waren Mischformen zwischen den „reinen“ Orientierungen auf Nationalismus und Internationalismus, Natio-

53 Vgl. schon J. J. Weidenkeller, Kolonien als die besten Armenbeschäftigungs- und Versorgungs-Anstalten für alle Staaten Europas. Ein Ruf zur gegenwärtigen Zeit an alle, welchen das Wohl, die Ruhe, Ordnung und Sicherheit ihres Vaterlandes, sowie ihrer Mitmenschen, am Herzen liegt, Nürnberg 1848.

54 So ausdrücklich etwa Josef Schumpeter, vgl. W. J. Mommsen, Imperialismustheorien. 3. erw. Aufl. Göttingen 1987, 21-26.

55 So hatte der spätere Kolonialfunktionär Franz Ritter von Epp 1904 in sein Tagebuch geschrieben: „Die Welt ist verteilt. Raum müssen wir mit der Zeit unweigerlich mehr haben; nur mit dem Schwert bekommen wir ihn“ (zit. nach H. Kühne, Faschistische Kolonialideologie und Zweiter Weltkrieg, Berlin [Ost] 1961, 16).

56 So etwa beispielhaft Dehn, Weltpolitische Neubildungen (Anm. 49), 167 f.

57 Faber, Vorgeschichte der Geopolitik, in: Dollinger/Gründer/Hanschmidt (Hg.), Weltpolitik, 1982, 392 mit Verweis auf den Österreicher Karl Theodor von Inama-Sternegg: „Die Tendenz der Großstaaten-Bildung in der Gegenwart“ von 1869. Vgl. auch H. Gollwitzer, Geschichte (Anm. 9), Bd. II, 1982, 235, sowie H.-D. Schultz, Pax Geographica. Räumliche Konzepte für Krieg und Frieden in der geographischen Tradition, in: Geographische Zeitschrift, 75 (1987) 1, 1-22.

nalwirtschaft und Weltwirtschaft, innerer und äußerer Kolonisation möglich. Sie wurden in anderen europäischen Ländern zur gleichen Zeit parallel, allenfalls etwas zeitversetzt, diskutiert. Die Evidenzen und Suggestivkräfte der Kartografie markierten dabei für Deutschland die weiteren Expansionsrichtungen, die sich jeweils auf eine scheinbar „wissenschaftliche“ Ermittlung beriefen:⁵⁸

- Den historisch erprobten, von einem scheinbar natürlichen „Drang nach Osten“ begleiteten Weg Richtung Polen und Russland.⁵⁹
- Den von „Mitteleuropa“ aus ebenfalls traditionsreichen Weg die Donau entlang südostwärts auf den Balkan, nach Konstantinopel oder sogar bis nach Bagdad. Schon Friedrich List hatte von einem deutschen Mitteleuropa mit Kolonisation im Donaubecken geträumt, und vor allem die „türkische Lobby“ unter Führung Kaiser Wilhelms II. machte später einen deutschen Einfluss im Osmanischen Reich geradezu zu einem Prüffeld für die deutsche Weltmachtposition.⁶⁰
- Den „exotischen“ und von Deutschen immer wieder beschrifteten, nun aber weit über Italien hinausführenden Weg nach Süden, in die Kolonien Afrikas und in die Südsee, also den von Staatssekretär Bernhard von Bülow 1897 effektiv beschriebenen „Platz an der Sonne“.

In nahezu jedem der am imperialen Wettlauf beteiligten Länder Europas (also vornehmlich England, Frankreich, Deutschland, Belgien, die Niederlande, Spanien und Portugal, hinzu kamen außerdem Italien, die USA und Russland) wurden solche geopolitischen „Richtungsdebatten“ geführt. Die Spekulationen über mögliche „Ergänzungsräume“ erwachsen dabei je nach Gelegenheit und machtpolitischer Möglichkeit. In zahllosen Metamorphosen sollten sie Wissenschaft und Öffentlichkeit noch mindestens die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts über weiter beschäftigen. Dabei wurde mal aggressiv, mal defensiv, mal national-chauvinistisch, mal europäisch-kooperativ argumentiert. Dabei konnten die Projektionsräume einander abwechseln, so löste um die Wende ins 20. Jahrhundert „Schwarzafrika“ den Orient als Projektionsfläche für das „andere“ Europa und als romantischen Traum des kollektiven Unterbewusstens immer stärker ab.⁶¹ Ähnlich erging es fernöstlichen Kulturen (China, Japan, Indien), Lateinamerika oder Australien. Ob ein verkehrstechnisch erschlossenes Gebiet formal in Besitz genommen werden müsse oder nicht, wurde dabei oft als nachrangig diskutiert. Die Tatsache der technischen Durchdringung selbst schien als Voraussetzung für alles weitere zunächst zu genügen. Am ausdrücklichsten wurden solche Erwartungen in Deutschland an die Bagdad-Bahn

58 Zum politischen Charakter des „mapping“ vgl. J. Black, *Maps and History: Constructing Images of the Past*, New Haven/London 1997. Ders., *Maps and Politics*, Chicago 1998.

59 H. C. Meyer, „Drang nach Osten“. Fortunes of a Slogan-Concept in German-Slavic Relations, 1849–1990, Bern u. a. 1996. W. Wippermann, *Der „deutsche Drang nach Osten“. Ideologie und Wirklichkeit eines politischen Schlagwortes*, Darmstadt 1981.

60 Vgl. Gollwitzer, *Geschichte* (Anm. 9), Bd. II, 1982, 244, der hierzu Ernst Jäckh, Paul Rohrbach und Kurt Wiedenfeld zählt und als Vorläufer neben Friedrich List auch Karl Rodbertus, Wilhelm Roscher und den älteren Helmuth von Moltke anführt.

61 So die These des Buches von I. Albers / A. Pagni / U. Winter (Hg.), *Blicke auf Afrika nach 1900. Französische Moderne im Zeitalter des Kolonialismus*, Tübingen 2002.

geknüpft, in England an die Kap-Kairo-Bahn, in Frankreich an die Transsahara-Bahn und in Russland an die Transsibirische Eisenbahn. Die „eisernen Pferde“, so schien es, würden mit ihrer Technologie gleichsam ihren Zweck als „trojanische Pferde“ der jeweiligen Nationalkultur erfüllen. Dass es „vor Ort“ oft anders kam und sich beim Technologie-Transfer trotz des gleichsam „genetischen Codes“ westlicher Technik kein reines Oktroi, sondern im Erfolgsfall in aller Regel europäisch-indigene Mischformen herausbildeten, diese Erfahrung machten die „men on the spot“ oft unmittelbar.⁶² Kurzfristige Rückwirkungen solcher Einsichten auf die europäische Erschließungsideologie sind aber nicht nachweisbar.

Dabei war die Stoßrichtung der Erschließung stets auch auf eine Ausweitung der eigenen Exportmärkte gerichtet, um den Gefahren einer industriellen und landwirtschaftlichen Überproduktion zu entgehen. Auch waren die Industrieländer mit ihrer sich ständig 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 risikoarm und erschwinglich gemacht. Schon bald waren viele der europäischen Produktionsverfahren darauf angewiesen gewesen – etwa Kupfer für elektrische und Telefonleitungen, Palmöl als Schmiermittel, Baumwolle und Indigo für die Bekleidung etc. –, hatte sich der Geschmack der europäischen Konsumentinnen und Konsumenten auf „Kolonialwaren“ wie Tee, Kaffee, Zucker oder Kakao längst eingerichtet.⁶³

Auch Deutschland war in diese Abhängigkeiten vom Weltmarkt geraten. Von 1907–1913 entfielen bereits 59 % der deutschen Importe auf Rohstoffe und Halbfabrikate, 1880 waren es kaum 39 % gewesen. Begrenzt eingeführt wurden Eisenerze, Harze, Fette und Phosphate, in erheblichem Maße eingeführt werden mussten dagegen Edel- und Nicht-eisenmetalle, Grafit, Asbest, Salpeter und Spinnstoffe. Kaum in Deutschland vorhanden waren Erdöl, Schwefel, Kautschuk und Baumwolle. Die Abhängigkeit und Blockadefähigkeit von Infrastrukturen und dem internationalen Warenfluss im Kriegsfall war eines der überragenden Themen der zeitgenössischen deutschen Publizistik.⁶⁴ Gerade Neuentwicklungen im Verkehrs- und Nachrichtenwesen stellten geopolitische Strategien vor bisher unbekannte Herausforderungen, so etwa die drahtlose Telegrafie, die ganz neue strategische Überlegungen freisetzte.⁶⁵ Mit jeder verkehrs- und kommunikationstechnologischen Innovation verändern sich auch Raumkonzepte und -aufteilungen.

62 Vgl. A. K. N. Reddy, *Le Cheval de Troie*, in: *Revue CERES* (FAO), März/April 1976, 40 ff.; I. J. Kerr, *Colonialism and Technological Choice. The Case of the Railways of India*, in: *Itinerario*, Bd. 19, Heft 2/1995, 91-111.

63 D. R. Headrick, *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940*, New York/Oxford 1988 sowie das Sonderheft des Jahrbuchs für Wirtschaftsgeschichte, Heft 1/1994: *Kolonialwaren für Europa*, hg. von Peter Kriedte.

64 M. Szöllösi-Janze, *Fritz Haber. 1868–1934. Eine Biographie*, München 1998, 265 f.

65 P. M. Kennedy, *Imperial Cable Communications and Strategy, 1870–1914*, in: *English Historical Review*, Bd. 86 (1971), 728-752. D. R. Headrick, *The Invisible Weapon. Telecommunications and International Politics 1851–1945*, New York/Oxford 1991. C. Neutsch/H.-J. Teuteberg (Hg.), *Vom Flügeltelegraphen zum Internet. Geschichte der modernen Telekommunikation*, Stuttgart 1998.

5. Auch Arthur Dix erkannte früh, dass imperiale Infrastrukturen schon in Friedenszeiten aggressive Medien im Dienste einer Sicherung von Einflusssphären, im Konfliktfall jedoch empfindliche „Achillesfersen“ darstellen würden. Der Erste Weltkrieg war für ihn die Fortsetzung des weltwirtschaftlichen Wettbewerbs mit anderen Mitteln. Als dieser im August 1914 ausbrach, hatte Dix sogleich eine Deutung parat:

Wir finden auf dem ganzen europäischen Kontinent keine ausreichende Erklärung für den Ausbruch eines so ungeheuren Krieges, wenn wir uns an die wirtschafts- und verkehrsgeographischen Interessen der Völker halten. Dieser Mangel [...] beleuchtet [...] daß der Krieg eingefädelt ist als ein letzter Entscheidungskrieg um die Suprematie der englischen Kriegs- und Handelsflotte auf dem Weltmeer. [...] Deutschland [sollte] durch eine Welt voll Waffen hinweggefegt werden von den Meeren, aus den Kolonien und von den Schauplätzen überseeischen Wettbewerbes, indem es in Europa eingekeilt, der Auslandsverbindungen beraubt und auf den Platz einer bescheidenen Kontinentalmacht zurückgedrängt würde.⁶⁶

Dix sah bereits einen modernen „Weltwirtschaftskrieg“ heraufziehen, der über die Verkehrsträger bzw. deren Blockade ausgetragen werden würde, um etwa die Rohstoff- und die Nahrungsmittelzufuhr zu verhindern, aber auch die Nachrichtenübertragung zu boykottieren oder zu manipulieren.

Tatsächlich wurden im August 1914 die Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs sämtlich umcodiert und von Tentakeln der europäischen „Erschließung“ zu Fangnetzen eines Krieges, der nun fast notwendig einen globalen Charakter annahm. Der Geographiehistoriker Hans-Dietrich Schultz bilanzierte das Ergebnis deutscher Bemühungen um machtvolle Teilhabe an der „Weltpolitik“ wie folgt: „Was sich so hoffnungsvoll als kontinentale Hochstraße von der Nordsee bis zum Persischen Golf zu entwickeln schien, war zum Canossagang – erst nach Compiègne, dann nach Versailles – geworden.“⁶⁷ Aufgrund der Enteignung deutscher Kolonien durch europäische Mächte im Versailler Vertrag wurde fortan – besonders in Deutschland – die gemeinsame europäische „Erschließung“ Afrikas zu einer Parole insbesondere der deutsch-französischen Wiederannäherung, die im Bewusstsein ihrer Propagandisten gleichsam auf dem Umweg über Afrika stattfinden sollte.⁶⁸

Selbst die boniertesten Nationalisten unter den deutschen Imperialisten hatten noch während des Ersten Weltkrieges versucht, die Gemeinsamkeit des europäischen Erschließungsprojekts zu beschwören. So stellte Carl Peters 1917 fest:

66 A. Dix, Reibungsflächen, Kriegsstörungen und Kriegsziele unter wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Gesichtspunkten, in: Geographische Zeitschrift, 20 (1914) 11, 615-628, hier 620 f.

67 H.-D. Schultz, Deutschlands „natürliche“ Grenzen, in: A. Demandt (Hg.), Deutschlands Grenzen in der Geschichte, München 1990, 33-88, hier 60.

68 Hierzu ausführlicher D. van Laak, Detours Around Africa. The connection between developing colonies and integrating Europe, in: A. Badenoch/A. Fickers (Hg.), Europe Materializing. Transnational Infrastructures and the Project of Europe, Houndmills 2010..

Selbst mit daran zu arbeiten, diesen Planeten wohnlich zu gestalten [...] Eisenbahnen und Städte bauen, Verkehrslinien schaffen über See und auf dem Lande! Den Acker anpflanzen und die Schätze unter der Erde gewinnen! Jeden Angehörigen fremder Staaten willkommen heißen, welcher irgendwie teilnehmen will an solcher lohnenden Arbeit! Dieser Geist stempelt die geschäftlichen Völker der Menschheit ab und gibt ihnen ihre Stellung in der Gemeinschaft der Staaten.⁶⁹

Und 1919 fragte der Kolonialgeograf Karl Dove (1863–1922) in Bezug auf Afrika:

Warum soll dieser Erdteil, an dessen gleichmäßiger Entwicklung die europäischen Industrievölker sämtlich in gleichem Grade interessiert sind, nicht in das gemeinsame Eigentum aller übergehen?

Schließlich sei jede Nation für sich allein mit der Aufgabe überfordert.⁷⁰

Wie sehr die dieser Frage zugrunde liegende Prognose zutraf, wurde freilich erst nach dem Zweiten Weltkrieg allgemein sichtbar. Aus dieser Warte müssen rückblickend manche der in den 1920er Jahren bereits vorgebrachten Argumente durchaus erstaunen. So wurden bereits Vorformen des späteren Marshall-Plans diskutiert: Der Direktor der Bank of England, Sir Josiah Stamp (1880–1941), schlug schon Mitte der 1920er Jahre die Schaffung eines Reparationstopfs vor, aus dem Auswanderungs- und Erschließungsmittel freigegeben werden sollten. Ähnlich argumentierte der deutsche Reichsbankpräsident Hjalmar Schacht (1877–1970), der am 24. März 1926 der Deutschen Kolonialgesellschaft in Berlin den Plan vortrug, mit Dawesplan-Geldern *Chartered Companies* zu gründen, die in geeigneten Territorien der deutschen Industrie und Technik ein koloniales Betätigungsfeld böten, damit über den kolonialen Rohstoff- und Nahrungsmittelexport die deutschen Reparationen beglichen werden könnten.⁷¹

Solche Planungen schienen im Gefolge der Weltwirtschaftskrise noch einmal verstärkt Sinn zu machen. So schlug 1930 der Ministerialrat im Reichsarbeitsministerium, Oskar Karstedt, eine internationale Anstrengung zur verkehrswirtschaftlichen „Erschließung“ Afrikas vor, um der europäischen Arbeitslosigkeit ein Ende zu bereiten. Die Pläne hierzu lägen vielfach bereits in den Schubladen der europäischen Regierungen: „So wie in Deutschland zur Beschäftigung von Arbeitslosen Ödland erschlossen wurde, so gebe ich der europäischen Notgemeinschaft in Afrika das Ziel.“⁷² Denn, wie es der Autor des ambitioniertesten dieser Pläne, Herman Sörgel, formulierte: „Die Jahrhunderte haben

69 C. Peters, Kolonialpolitik und Kriegsursache (1917), in ders., Gesammelte Schriften, 1. Bd., München/Berlin 1943, 474–476, hier 476.

70 So etwa K. Dove, Der Völkerbund und die Kolonialpolitik, in: ders./E. Zimmermann, Völkerbund und Kolonialpolitik, Brandenburg 1919, 13–25, hier 23.

71 Zu beidem R. von Zanthier, Neue Kolonisationspolitik. Die Lösung der Erwerbslosenfrage, Berlin 1927, 31f.

72 O. Karstedt, Ein Vorschlag zur internationalen Linderung der Arbeitslosigkeit, in: Der Kolonialfreund. Zeitschrift für Kolonisation, 8. Jg., Heft 12, 5. Dez. 1930, 177–180, hier 179. Ders., Internationale Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Erschließung überseeischer Gebiete. Zugleich ein Beitrag zum Problem der Vergrößerung des Welthandelsvolumens, Berlin 1931.

uns und unserer Technik Afrika gleichsam wie eine gefüllte, unangetastete Sparkasse aufgehoben.“⁷³

Hier deutete sich an, was zeitgleich in der Kolonialpolitik Englands, Frankreichs, der Niederlande, Belgiens oder der USA tatsächlich vollzogen wurde, nämlich der Versuch, über eine „Inwertsetzung“ vornehmlich der eigenen Wirtschaft Perspektiven zu geben. Schon 1921 hatte der französische Kolonialminister Albert Sarraut (1872–1962) entsprechende Vorhaben für einen Gesetzentwurf aufgelistet, die „vom Ausbau der Häfen und Flüsse, der Eisenbahnen und Straßen, der Verbesserung von Trinkwasserversorgung und medizinischer Vorsorge bis zum Ausbau des Bildungswesens und der Errichtung von Verwaltungsgebäuden“ reichten.⁷⁴ War vor dem Krieg unter einer „mise en valeur“ noch die Nutzbarmachung und Ausbeutung der Kolonien sowie ihre wirtschaftlich-technische „Entwicklung“ verstanden worden, wurde nun – zumindest rhetorisch – eine wirtschaftliche Autonomisierung damit verbunden. Auch in England fand der „koloniale Aufbau“ 1929 erstmals Eingang in Wahlprogramme und wurde im selben Jahr ein „Colonial Development Act“ verabschiedet, dessen Etat von jährlich einer Million Pfund nicht in die Verwaltung gehen, sondern für Gesundheitsprogramme und „produktive Werke“ zur Verfügung stehen sollte.⁷⁵

Deutschland freilich blieb hierbei ausgeschlossen, und obwohl eine wachsende Zahl von Beobachtern durchaus die Vorteile darin erkennen konnte, auch und vor allem materieller Art, fiel es den im Zeitalter der „Erschließung“ Sozialisiererten schwer, den eigenen Aktivitätsraum derart beschnitten zu sehen. Gerade in Deutschland bildeten sich daher in der Zwischenkriegszeit besonders ausgeprägte geopolitische wie ethnopolitische Spekulationen heraus. Sie waren vom „Revisions-Syndrom“ der Weimarer Zeit durchdrungen, rekurrten jedoch vornehmlich auf den Problemhorizont eines Zeitalters, das den eigenen Wert an der möglichst weitreichenden Ausdehnung eigener Leistungskraft und der Ausbeutung und Beherrschung anderer maß. „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, Alfred Andreas Schubert (1877–1967), der in nichts weniger als Afrika die „Rettung Europas“ sah.

*Und Völker, die da glauben, sich durch Versicherung gegen Arbeitslosigkeit oder gegen Betriebsstilllegung schützen zu können, verkennen, daß es eine Grenze gibt, von der ab die Erde keinen Raum und Stoff mehr hat für die Untätigen.*⁷⁶

73 H. Sörgel/B. Siegwart, Erschließung Afrikas durch Binnenmeere. Saharabewässerung durch Mittelmeerabsenkung, in: Beilage zum Baumeister, 33. Jg., Heft 3/März 1935, 37-39, hier 39.

74 L. Harding, Geschichte Afrikas im 19. und 20. Jahrhundert, München 1999, 45. Sarrauts Programm wurde 1931 für die Kolonien durch Programme für öffentliche Arbeiten präzisiert und durch staatliche Anleihen gefördert. Vgl. auch Reinhard, Kolonialismus (Anm. 43), 271.

75 H. Sieberg, Colonial Development. Die Grundlegung moderner Entwicklungspolitik durch Großbritannien, 1919–1949, Stuttgart 1985, hier 653. Vgl. auch die umfangreiche Darstellung in D. J. Morgan, The Official History of Colonial Development, 5 Bde., London/Basingstoke 1980.

76 A. A. Schubert, Afrika, die Rettung Europas. Deutscher Kolonialbesitz – eine Lebensfrage für Industrie und Wirtschaft Europas, Berlin 1929, 15.

Auch für den ehemaligen Kolonialisten Hans Zache sollte sich die Weltwirtschaft streng nach einem gnadenlosen Leistungs- und mörderischen Ausbeutungsprinzip organisieren. So sah man sich getragen von einer wirtschaftlichen und kulturellen Mission, mit deren Hilfe sich Europäer als Friedens- und Heilsbringer inszenierten – „mußten auch bei der Durchsetzung seiner Herrschaft zehntausend Widerpenstige geopfert werden!“⁷⁷ Denn aus ökonomischer Perspektive, so Zache weiter, gebe es durchaus *wertvolle* und *wertlose* „Rassen“. Daraus folgerte er:

*Rein weltwirtschaftlich betrachtet, ist die Ausrottung der letzteren zweckmäßig. Dazu gehören die Ureinwohner Amerikas und der Südsee. Unter diesem Gesichtswinkel waren die Spanier, Portugiesen und Engländer durchaus auf dem richtigen Wege, als sie die Roten beseitigten und durch Schwarze ersetzten. Weltwirtschaftlich brauchbar sind nur Weiße, Gelbe und Schwarze.*⁷⁸

Deutlicher und zynischer wurde das vor dem Beginn des „Dritten Reiches“ kaum einmal formuliert.

6. Der imperialistische Stolz der europäischen Eroberer gründete nicht nur in einem gemeinsamen „imperialistischen Denkstil“, sondern auch auf der Überzeugung, über die bei weitem überlegenen technologischen Mittel zu verfügen und diese vermeintliche „Überlegenheit“ gleichsam zu anthropologisieren. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde das technologische Niveau für die Europäer zum augenscheinlichsten Gradmesser der „Kulturhöhe“ eines Volkes – ein Maßstab, der die Unsicherheiten von ansonsten schwer oder unsichtbaren Merkmalen umging, wie Anthropologie und Ethnologie sie auf vielen Gebieten suchten und meist doch nur in der Tönung der Haut fanden.

Doch darf nicht vergessen werden, dass die Ideologie der Expansion aus Perspektive der Europäer nicht nur von fortgesetzten „Erfolgen“ getragen war, sondern ebenso sehr von Selbstzweifeln und der Befürchtung eines beginnenden Niedergangs. Die Großmachtfantasien gingen fast stets einher mit Degenerationsängsten und neuen Untergangsvisionen. Das welthistorische Denken der Europäer belebte auch die Zirkulation von bestimmten Erklärungsmustern vom Aufstieg und Fall großer Reiche, die – selbst wenn sie noch so dauerhaft und „großartig“ waren wie etwa das Römische Reich – irgendwann dem Untergang entgegenstrebten. Besonders am führenden Großbritannien lässt sich die nagende Angst vor einem beginnenden Machtverfall schon im ausgehenden 19. Jahrhundert nachweisen, das Leitmotiv des „decline“ erhob sich am Horizont und durchzog das ganze folgende Jahrhundert.⁷⁹ Eine Geschichte dieser periodisch wiederkehrenden Furcht vor dem Aufstieg der „Anderen“, bei der sich die Europäer oft wie „Zauberlehrlinge“ vorkamen, muss freilich erst noch geschrieben werden.⁸⁰

77 H. Zache, Weltwirtschaft und Kolonialpolitik, in: Koloniale Studien, Hans Meyer zu Ehren, Berlin 1928, 1-36, hier 7, 25.

78 Ebenda, 31. Die Franzosen seien durch ihre Politik der Rassenmischung daher als „weltwirtschaftliche Schädlinge“ anzusehen, ebd., 32.

79 G. Niedhart, Geschichte Englands im 19. und 20. Jahrhundert, München 1987, 117 f.

80 Vgl. etwa Oswald Spengler, der es für einen der größten Fehler der „weißen Rasse“ hielt, ihr technisches Wis-

Die Zeitspanne, in der die „Erschließung“ kolonialer Territorien in Deutschland und anderen europäischen Nationen als ein „nationales Projekt“ verstanden wurde, lässt sich schwerpunktmäßig auf die Jahre zwischen 1880 und 1960 datieren. Ging die Erkundung und „Erschließung“ der Welt zunächst oft auf individuelle Initiative oder die wenigen großen Kolonialländer zurück, verbreiterte sich dieses Projekt nach 1880 auf die letzten noch „unerschlossenen“ bzw. auf historisch oder geographisch vermeintlich „naheliegende“ Gebiete. Spätestens um 1900 war der Systemcharakter des „Weltverkehrs“ unübersehbar geworden. Er erschien als ein irreversibler, autopoietischer Prozess, der die zukünftigen Lebenschancen maßgeblich zu prägen und zu dem man sich nicht einfach passiv verhalten zu können schien. Der Gedanke der Erschließung besaß nun fast alle Elemente einer *Ideologie*, also Welterklärungspotential, eine geschichtsphilosophische Grundierung, aber auch eine fortgesetzte Bestätigung durch Erfolge. Zahlreiche Stellungnahmen dieser Jahre belegen, wie stark man sich an dem Vorgang des rapiden Ineinandergreifens von Verkehrs- und Kommunikationsträgern, an der Vernetzung der technischen Subsysteme berauschte.

Talcott Parsons hat das europäisch-atlantische Wertemuster der erschließenden Arbeit einmal als „instrumentellen Aktivismus“ bezeichnet, das zum einen die umgebende Welt als „instrumentell“ für den Erhalt der eigenen Gesellschaft wahrnahm, zum anderen einen Aktivismus pflegte, der jedes Individuum auf das Streben nach dem Erhalt dieser Gesellschaft verpflichtete.⁸¹ Doch besaß der moderne Imperialismus neben dieser utilitaristischen Dimension noch zwei weitere Voraussetzungen (die als europäische Spezifika gelten können):

1. Einen eurozentrischen Begriff von „Welt“, der den gesamten Erdkreis und nicht mehr nur den eigenen Horizont umfasste. Er bezog das Fremde auch dort ein, wo es noch unbekannt war, weil es zu abschließenden wissenschaftlichen Bestandsaufnahmen strebte. Schon die aufklärerische Universalgeschichtsschreibung stand unter diesem Vorzeichen, doch ihr von göttlichen Universalien ausgehender Ansatz entwickelte sich zu einer dynamischen Weltgeschichte fort, die die Völker nach den europäischen Kriterien der industriellen und kulturellen *Leistungsfähigkeit* hierarchisierte.⁸²
2. Die Erwartung einer naturalisierten, unter der Flagge des unaufhaltsamen Fortschritts segelnden „Europäisierung“ des gesamten Erdballs. Die für europäische Nationalstaaten unabdingbaren Voraussetzungen wurden weltweit hochgerechnet, und es schien lediglich eine Frage der Zeit zu sein, wann es eine einheitliche Währung, Post oder Sprache, vernetzte Verkehrs- und Kommunikationssysteme, aber auch Rechts- und Verwaltungsstrukturen, technische Normen sowie Raum- und Zeitmaße geben werde. Die Durchsetzung dieser Standardisierung in kommunikativer und verwaltungstechnischer Hinsicht vollzog sich zwar ebenfalls in nationaler Konkurrenz, ver-

sen den „farbigen Völkern“ gegenüber nicht geheim gehalten, sondern prahlerisch zur Schau gestellt zu haben (ders., *Der Mensch und die Technik. Beitrag zu einer Philosophie des Lebens*, München 1931, 45).

81 Vgl. R. Stichweh, *Zur Genese der Weltgesellschaft. Innovationen und Mechanismen*, in: ders., *Die Weltgesellschaft. Soziologische Analysen*, Frankfurt a. M. 2000, 245-267, hier 250.

82 W. H. McNeill, *The Rise of the West. A History of the Human Community*, Chicago 1963.

stand sich aber dennoch als „internationalistischer“ Prozess, der den institutionellen Mustern von Europäern zu globaler Geltung verhalf.⁸³

Weiterführende Fragen an eine Globalgeschichte, die sich mit dem Erbe der Epoche forciert „Erschließung“ beschäftigt, scheinen mindestens folgende fünf zu sein:

1. Fragen nach den Übertragungen früherer „Zivilisierungsmissionen“ in andere Terminologien und Bezüge, man denke hier etwa an die sogenannte „Entwicklungshilfe“.⁸⁴
2. Fragen nach dem erstaunlichen Umstand, warum die Sogkräfte des westlichen Modells heute sehr viel kraftvoller zu sein scheinen als deren Schubkräfte.
3. Fragen, warum weit über den „Westen“ hinaus die Überzeugung anhält, dass technische Infrastrukturen und westliche Wissenschaft etwas unhinterfragbar Wünschenswertes sind. Das gilt zum einen für den Umstand, dass bis heute von den meisten Instanzen der „Entwicklungshilfe“ „Armut“ in der sogenannten „Dritten“ und „Vierten Welt“ als die Abwesenheit eines Mindestmaßes an Infrastruktur und westlicher „Bildung“ definiert wird. Zum anderen zeigen die zahllosen „Groß-“ und „Erschließungsprojekte“ der „Dritten Welt“ und besonders von Schwellenländern wie Brasilien, Indien oder China die ungebrochene Kraft der technokratischen Hintergrundideologie. Sie geht nach wie vor davon aus, dass sich mit gewaltigen Erschließungsprojekten und Bauvorhaben wirtschaftliche, technische und soziale Problemlagen auf einen Schlag lösen lassen.
4. Fragen nach den tatsächlichen Folgen des Einbruchs westlicher Technologien in Gesellschaften, die darauf religiös, kulturell und mental nicht vorbereitet waren, also nach Aneignungs- und wechselseitigen Akkulturationsprozessen.⁸⁵ Die vielen gescheiterten Projekte eines naiven Technologietransfers von Europa nach Übersee bieten hierfür Untersuchungsstoff genug.
5. Fragen nach der Binnenlogik „größtechnischer Systeme“ und ihrer Agenten, die auf fortgesetztes Wachstum, auf umfassenden Anschluss und effiziente Nutzung setzen und dies in aller Regel mit Argumenten tun, deren heimliche Lehrpläne sich in aller Regel hinter einem vermeintlichen „Sachzwang“ verbergen.

Erst um die Wende in die 1960er Jahre kam diese imperiale Ausgreifbewegung nach der Maßgabe abgrenzbarer Einflusssphären, abgelöst vom Kalten Krieg, langsam an ihr Ende. Dazu trugen die – etwa in der Kuba-Krise – sehr real gewordenen Drohungen globaler Vernichtungspotentiale bei, die gegenüber den Verteilungsfantasien der imperialistischen Epoche die *Einheit* der Welt schubartig ins Bewusstsein hoben.⁸⁶ Auch stellte sich

83 M. H. Geyer/J. Paulmann (Hg.), *The Mechanics of Internationalism. Culture, Society, and Politics from the 1840s to the First World War*, London 2001.

84 Vgl. u. a. H. Büschel/D. Speich (Hg.), *Entwicklungswelten. Globalgeschichte der Entwicklungszusammenarbeit*, Frankfurt a. M. u. a. 2009.

85 Vgl. etwa C. Reichart-Burikukiye, *Gari la moshi – Modernität und Mobilität. Das Leben mit der Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika*, Münster 2005.

86 S. Höhler, „Raumschiff Erde“. Lebensraumphantasien im Umweltzeitalter, in: I. Schröder/dies. (Hg.), *Welt-Räume. Geschichte, Geographie und Globalisierung seit 1900*, Frankfurt a. M./New York 2005, S. 258-281.

jetzt heraus, dass viele der Umweltfolgen eines technisierten Zugriffs auf die weltweiten Ressourcen lediglich räumlich und zeitlich verlagert worden waren. Wegen des nahezu vollständig „erschlossenen“ Erdraums war es kaum mehr möglich, diese zu verdrängen. Im hier eingegrenzten Zeitraum jedoch war dies noch kaum von Bedeutung, sahen sich die Pioniere an der *frontier* der euroamerikanischen „Zivilisation“ als Erfüllungsgehilfen der Geschichte, deren Verlauf sich in der Expansion bzw. Zurückdrängung von Einflussphären zu äußern schien. Räume wurden dynamisch wahrgenommen und schienen sich nach einem vorhersagbaren Plan zu „entwickeln“. Lediglich die Arktis, die Weltmeere und schließlich der Weltraum wurden im 20. Jahrhundert noch als potenzielle Lebensräume und Ressourcenlager durchgemustert, aber nicht mehr wirklich „erschlossen“.

Die stärkste „Erschließungsdynamik“ geht bis heute weiterhin von technischen Netzwerken und Verbänden aus. Sie wirkten oft als Vorläufer von Großraumstrukturen, die sich dann auch wirtschaftlich, politisch und kulturell festigten.⁸⁷ Solche Absprachen über im Einzelnen noch unbekannte Einflussphären waren etwa in der Geschichte der internationalen Informationsindustrie, in denen Märkte und Räume geopolitisch verteilt worden waren, durchaus üblich.⁸⁸ Die globale „Erschließung“ durch Infrastrukturen des Verkehrs und der Kommunikation war mit den 1960er Jahren zwar nicht beendet, sie wurde jedoch seitdem nicht mehr vornehmlich als ein „nationales“ Projekt aufgefasst und zielte nicht mehr in erster Linie auf eine räumlich abgrenzbare Durchdringung im Sinne offener Kolonisation. Stattdessen wurden nun stärker die unterschiedlichen *zeitlichen* „Entwicklungsniveaus“ im Sinne einer stärkeren Angleichung an *internationale* Standards diskutiert.

Ein wesentliches Ergebnis dieser Epoche der „Erschließung“ war weniger die Etablierung neuer, fester Grenzverläufe, sondern vielmehr einer Vielzahl sich überlagernder politischer, wirtschaftlicher und kultureller „Einzugsbereiche“ und Netzwerke. An einer egalitären „Techno-Zivilisation“, die vorgibt, die Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Menschen zu erleichtern und der globalen Verständigung zu dienen, berauschen sich bis heute viele ihrer Protagonisten und Propagandisten. Noch immer werden die „Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs“, etwa das Internet, mit weitreichenden politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Erwartungen aufgeladen. Anders als um die Wende ins 20. Jahrhundert kann jedoch an die dadurch gesteigerte Begegnung zwischen dem Eigenen und dem Anderen die Erwartung geknüpft werden, dass das Verbindende nach und nach über das Trennende gestellt wird.

87 Vgl. etwa die von der European Science Foundation geförderten internationalen Forschungsprojekte „Tensions of Europe. Technology in the Making of Twentieth Century Europe“ sowie „Transnational Infrastructures and the Rise of Contemporary Europe“.

88 A. Mattelart, *Networking the World 1794–2000*, Minneapolis/London 2000, S. 23-25.