

Zweitveröffentlichung



Kleinöder, Nina

Eine rheinische Schwebebahn in Afrika : Rheinisch-westfälische Zulieferer im deutschen Kolonialbahnbau

Datum der Zweitveröffentlichung: 24.03.2023

Verlagsversion (Version of Record), Beitrag in Sammelwerk

Persistenter Identifikator: urn:nbn:de:bvb:473-irb-566654

Erstveröffentlichung

Kleinöder, Nina (2022): Eine rheinische Schwebebahn in Afrika : Rheinisch-westfälische Zulieferer im deutschen Kolonialbahnbau, in: Marianne Bechhaus-Gerst, Fabian Fechner, und Stefanie Michels (Hrsg.), Nordrhein-Westfalen und der Imperialismus, Berlin: Metropol Verlag, S. 90–109.

Rechtehinweis

Dieses Werk ist durch das Urheberrecht und/oder die Angabe einer Lizenz geschützt. Es steht Ihnen frei, dieses Werk auf jede Art und Weise zu nutzen, die durch die für Sie geltende Gesetzgebung zum Urheberrecht und/oder durch die Lizenz erlaubt ist. Für andere Verwendungszwecke müssen Sie die Erlaubnis der Rechteinhaberinnen und Rechteinhaber einholen.

Für dieses Dokument gilt eine Creative-Commons-Lizenz.



Die Lizenzinformationen sind online verfügbar:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode>

NINA KLEINÖDER

Eine rheinische Schwebbahn in Afrika

Rheinisch-westfälische Zulieferer im deutschen Kolonialbahnbau

Infrastrukturen zählen in der historischen Betrachtung des Kolonialismus zu den zentralen „Tools of Empire“ (Daniel Headrick). Zugleich verschiebt sich die Betrachtungsperspektive zunehmend auf die Frage, welche spezifische „Kolonialität“ Infrastrukturen prägten und bis heute prägen.¹ Der vorliegende Beitrag wendet sich daher explizit der ökonomischen Dimension des Kolonialbahnbaus und der Frage zu, welche Motive Unternehmen an diese „neuen Märkte“ heranzuführen.

Das kolonialpolitische Engagement rheinischer Unternehmen und Unternehmer ist, insbesondere über Untersuchungen zum Kölner Unternehmertum, gut bekannt. Im vorliegenden Zugriff soll daher weniger die „koloniale Begeisterung im Rheinland“² im kultur- und gesellschaftshistorischen Sinne etwa auf der Ebene der Kolonialvereine als vielmehr die dahinterliegenden, praktischen Geschäftsfelder adressiert werden. In der bisherigen Forschung verschwinden die dezidiert ökonomischen Handlungsprämisse dieser „Kolonialunternehmer“ allzu häufig hinter der kolonialpolitischen Lobbyarbeit in Verbänden und Kolonialvereinen.³ Dabei hat die Forschung mittlerweile gezeigt, dass, auch bei sich überschneidenden Interessen, etwa Bismarck und „die Ruhr-

1 Vgl. Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York 1981; Tagung „Coloniality of Infrastructures“, Basel, Januar 2021, <https://colonialityofinfrastructure.com/>. Vgl. für die Betrachtung des deutschen Kolonialbahnbaus insbesondere Dirk van Laak, *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*, Paderborn 2004, sowie für die Akteurebene der Ingenieure jüngst Sebastian Beese, *Experten der Erschließung. Akteure der deutschen Kolonialtechnik in Afrika und Europa 1890–1943*, Paderborn 2021.

2 Ulrich S. Soénius, *Koloniale Begeisterung im Rheinland während des Kaiserreichs*, Köln 1992.

3 Vgl. u. a. Kathrin Treins, *Eugen Langen als Kolonialaktivist*, in: Marianne Bechhaus-Gerst/Anne-Kathrin Horstmann (Hrsg.), *Köln und der deutsche Kolonialismus. Eine Spurensuche*, Köln u. a. 2013, S. 61–64; dies., *Koloniales Engagement in Köln der Erfinder und Unternehmer Eugen Langen*, in: *Beiträge zur Kölner Afrikawissenschaftlichen Nachwuchstagung (KANT II)*, Universität Köln o. J.; Soénius, *Koloniale Begeisterung* (wie Anm. 2); Gabriele Oepen-Domschky, *Kölner Wirtschaftsbürger im Deutschen Kaiserreich. Eugen Langen, Ludwig Stollwerck, Arnold von Guilleaume und Simon Alfred von Oppenheim*, Köln 2003; Angelika Epple, *Das Unternehmen Stollwerck. Eine Mikrogeschichte der Globalisierung*, Frankfurt a. M. 2010.

industriellen“ in einem „vielschichtigen System von Interessengruppen und Einzelpersönlichkeiten“⁴ zueinander standen, das stark funktional ausgerichtet und zeitlich sehr dynamisch war.⁵ Insbesondere die realwirtschaftliche Dimension der deutschen Kolonialgeschichte blieb in diesem Zusammenhang bislang eher unscharf und unkonkret: Welche Produkte vertrieben diese Unternehmen und Unternehmer? In welchem Umfang? In welchem Zusammenhang standen sie mit den damit verwobenen kolonialpolitischen Interessen und inwiefern nutzten sie dazu ihre politökonomischen Netzwerke? Aus Sicht eines unternehmenshistorischen Zugriffs stellt sich also zunächst die Frage, inwiefern Akteure aus rational-ökonomischen Prämissen agierten und auf welche Weise diese dann mit politökonomischen und nationalistischen Interessen verflochten waren.⁶ So ist hinlänglich bekannt, dass gerade im Engagement des kolonialen Eisenbahnbaus und insbesondere der Eisenbahnfinanzierung vielmehr lange Zeit ökonomische Zurückhaltung herrschte, bevor dieses Projekt schließlich um die Jahrhundertwende bildlich an „Fahrt“ gewann.⁷

Daran anknüpfend ist es Anliegen des Beitrages, sich stärker als bislang in der Forschung zum deutschen Kolonialbahnbau geschehen, der Mikroperspektive und (unternehmerischer) Handlungslogik zuzuwenden. Jenseits der Fragen von volkswirtschaftlichen Verlustrechnungen (am prominentesten bislang etwa bei Francesca Schinzinger) gilt es, die These der deutschen ökonomischen „Kolonisierungsgewinner“⁸ zu konkretisieren.⁹ Ziel ist es, die Perspektive der

4 Ralf Stremmel, Otto von Bismarck und die Ruhrindustriellen – ein Vertrauensverhältnis?, in: Michael Epkenhans/Ulrich von Hehl (Hrsg.), Otto von Bismarck und die Wirtschaft, Paderborn 2012, S. 201–228, hier S. 227.

5 Vgl. ebenda, S. 223–228.

6 Siehe zum Verhalten deutscher Bankiers in diesem Zusammenhang differenzierend Boris Barth, Die deutsche Hochfinanz und die Imperialismen. Banken und Außenpolitik vor 1914, Stuttgart 1995, S. 44, 67 f.

Vgl. zum generellen Spannungsverhältnis von „Patriotismus und Geschäftsinteresse“ am Beispiel Krupps um die Jahrhundertwende Michael Epkenhans, Zwischen Patriotismus und Geschäftsinteresse. F. A. Krupp und die Anfänge des deutschen Schlachtflottenbaus 1897–1902, in: Geschichte und Gesellschaft 15 (1989) 2, S. 196–226.

7 Vgl. Julian Faust, Ein „deutsches Indien in Afrika“? Investitionen in koloniale Eisenbahnen in Indien und Ostafrika vor dem Ersten Weltkrieg, Göttingen (unveröffentlichte M. A.-Arbeit) 2014, S. 38–51; Werner Plumpe, Im Zeitalter der Ersten Globalisierung 1870–1914, in: Ders./Alexander Nützenadel/Catherine R. Schenk, Deutsche Bank. Die globale Hausbank 1870–2020, Berlin 2020, S. 1–527, hier S. 90 f.

8 In Anlehnung an: Christian Kleinschmidt/Dieter Ziegler (Hrsg.), Dekolonisierungsgewinner. Deutsche Außenpolitik und Außenwirtschaftsbeziehungen im Zeitalter des Kalten Krieges, Berlin/Boston 2018.

9 Vgl. Francesca Schinzinger, Die Kolonien und das Deutsche Reich. Die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Besitzungen in Übersee, Stuttgart 1984. Vgl. dazu auch ausführlich Nina

kolonialen Eisenbahnbauakteure von den prominent platzierten Planungs-, Bau- und Finanzmetropolen Berlin und Frankfurt hin zu den rheinisch-westfälischen Zuliefererbetrieben zu verschieben. Neben den Hamburger Handelshäusern waren es auch Akteure jener Eisen- und Stahlindustrie, denen von der Forschung bereits frühe Aktivitäten in der deutschen Kolonialbewegung (wie etwa Krupp, Lueg und Kirdorf im sogenannten Westdeutschen Verein für Kolonisation und Export) zugewiesen wurden.¹⁰

In Ergänzung der bisherigen Forschung werden an empirischen Beispielen die Planung und Lieferung von Eisenbahnoberbaumaterial und Eisenbahnspezialbauten für die ehemaligen deutschen Kolonien skizziert und anhand unternehmenshistorischer Quellen die Akteursebene und deren Netzwerke konkretisiert. Der Beitrag folgt der zentralen These, dass die ökonomische Verflechtung stärker in die einzelnen Regionen hineinreichte und Wirkmacht im Sinne eines „Rheinischen Kolonialismus“ entfaltete, als bisher wahrgenommen.¹¹ Denn entgegen dieser weitgehenden Unsichtbarkeit der Verbindungen ins Rheinland, ist die Sichtbarkeit imperialer „Erschließung“ z.B. über die Materialität der noch vorhandenen Infrastrukturbauten in den ehemaligen Kolonien durchaus erfahrbar: So schuf etwa die „Brücke von Edéa“ (ein Bauprojekt der Gutehoffnungshütte aus Oberhausen in Kamerun) eine Verbindung zwischen dem Oberhausener Produktionsort der Stahlkonstruktion und der kamerunischen Baustelle am Sanaga-Fluss, die, auch erinnerungspolitisch zwar bis heute physisch greifbar, jedoch wenig beachtet ist.¹²

Kleinöder, „A Place in the Sun“? German Rails and Sleepers in Colonial Railway Building in Africa, 1905 to 1914, in: *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte* 65 (2020) 1, S. 1–23.

- 10 Vgl. Helmuth Stoecker, *Drang nach Afrika. Die deutsche koloniale Expansionspolitik und Herrschaft in Afrika von den Anfängen bis zum Verlust der Kolonien*, 2. Aufl., Berlin 1991, S. 22; Soénus, *Koloniale Begeisterung* (wie Anm. 2), S. 21–26. Vgl. zum Westdeutschen Verein für Kolonisation und Export zudem ausführlich Klaus J. Bade, Friedrich Fabri und der Imperialismus in der Bismarckzeit. *Revolution, Depression, Expansion*, Zürich u. a. 1975, S. 136–189; sowie zu Unternehmerverbänden mit besonderem Blick auf handels- und zollpolitische Fragen Hans-Peter Ullmann, *Staatliche Exportförderung und private Exportinitiative. Probleme des Staatsinterventionismus im Deutschen Kaiserreich am Beispiel der staatlichen Außenhandelsförderung (1880–1919)*, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 65 (1978) 2, S. 157–216; Werner Bühner, *Die Unternehmerverbände und Otto von Bismarck*, in: Michael Epkenhans/Ulrich von Hehl (Hrsg.), *Otto von Bismarck und die Wirtschaft*, Paderborn 2012, S. 185–199.
- 11 Vgl. dazu auch Stefanie Michels, *Düsseldorf und die Welt – erste Überlegungen für ein Forschungsfeld*, in: *Jahrbuch des Düsseldorfer Geschichtsvereins* (2018), S. 77–100, hier insbesondere S. 81–88.
- 12 Vgl. u. a. „Brücke am Fluss: ‚Goethe‘-Projekt in Kamerun“, <https://www.dw.com/de/br%C3%BCcke-am-fluss-goethe-projekt-in-kamerun/a-15327938>.

Kolonialbahnbau in Afrika

Im Spannungsfeld politischer und ökonomischer Motive erscheint der rheinische Ingenieur und Unternehmer Eugen Langen (insbesondere Deutz AG) als besonders komplexe historische Figur. Bekannt etwa durch seine Beteiligung an der Erfindung der Schwebebahn, reichten seine Verbindungen einerseits in die deutsche Kolonialbewegung um Friedrich Fabri im Westdeutschen Verein für Colonisation und Export, und er war andererseits tief in die industriellen Netzwerke des Reiches der Jahrhundertwende eingebunden.¹³ Nicht zuletzt wurde er im Betrachtungszeitraum Schwiegervater des späteren Gouverneurs von „Deutsch-Ostafrika“ Hermann von Wissmann.¹⁴ Er besitzt in der öffentlichen Wahrnehmung und in der Forschungsliteratur daher viele Zuschreibungen: Er war Unternehmer, Zuckerfabrikant, Erfinder, „Kolonialagitor“, Lobbyist und mehr. Bekannt vor allem durch seine unternehmerische Tätigkeit im Bereich der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft (DOAG),¹⁵ stehen hier exemplarisch und stellvertretend seine Interessen einer infrastrukturellen „Erschließung“¹⁶ der Kolonien im Fokus.¹⁷ Dies zeichnet sich auch und gerade vor dem Hintergrund seiner langfristigen ökonomischen Interessen im Bereich der Plantagenwirtschaft – also sowohl der Rohstoffausbeutung, als auch der Schaffung von Absatzmärkten für deutsche Produkte – ab und steht hier im Zentrum der Betrachtung.¹⁸ Zugleich erfand und vertrieb Eugen Langen als Unternehmer selbst Produkte des Kleinbahnbaus, namentlich das Langen'sche Schwebebahnssystem. Neben ersten patriotischen Motiven in der kolonialen Frühphase steigerte sich zunehmend auch sein ökonomisches Interesse an den Kolonial-

13 Vgl. Bade, Friedrich Fabri (wie Anm. 10), S. 140, 436.

14 Vgl. Britta Schilling, Hermann von Wissmann und die Verflechtung nationaler, internationaler und lokaler Erinnerungsdiskurse, in: Stefanie Michels (Hrsg.), (Dis-)locating Hermann von Wissmann, Düsseldorf 2018, S. 4–15; sowie zur Hochzeit im Speziellen Michael Rösser, Nachricht von Gott? Das Gratulationstelegramm von Selim bin Abakari an Hermann von Wissmann anlässlich seiner Hochzeit am 20. 11. 1894, in: Stefanie Michels (Hrsg.), (Dis-)locating Hermann von Wissmann, Düsseldorf 2018, S. 16–25.

15 Treins, Eugen Langen (wie Anm. 3).

16 Zur ideologischen Konnotation des Begriffs im kolonialen Infrastrukturbau vgl. Dirk van Laak, „Auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs“. Zur europäischen Ideologie der „Erschließung“ im ausgehenden 19. Jahrhundert, in: *Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung* 19 (2009) 5, S. 104–126, hier S. 106.

17 Vgl. u. a. sein Engagement als stellvertretender Vorsitzender des „Antisklaverei-Lotterie-Komitees“, Soënius, *Koloniale Begeisterung* (wie Anm. 2), S. 104.

18 Treins, Eugen Langen (wie Anm. 3), S. 62 f. sowie generell van Laak, *Imperiale Infrastruktur* (wie Anm. 1). Siehe dazu auch allgemeiner zu deutschen Exportinteressen Ende des 19. Jahrhunderts, Ullmann, *Staatliche Exportförderung* (wie Anm. 10).

geschäften.¹⁹ So brachte er über eben jene politökonomischen Akteurskreise aus der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes, Banken und Bauunternehmen auch seine eigenen, ganz konkreten Geschäftsinteressen ein.²⁰ 1891 machte er in einem Schreiben an den Premierleutnant Herold in Togo (Station Misahöhe, heute Missahohé) unter der Regierung Capravis dann auch keinen Hehl daraus, dass er sich im Gegenteil von der Politik mehr Unterstützung wünschte, „denn ich vermute, daß unser Herr Reichskanzler [...] mehr passiver als aktiver Kolonialmann ist. Ich habe die Befürchtung daß wir z. Z. auf eine kräftige Stütze in Berlin nicht zählen können.“²¹

Die Grundzüge des Infrastrukturausbaus in Deutsch-Ostafrika sind vielfach thematisiert worden und lassen sich an dieser Stelle knapp skizzieren:²² Nach ersten Planungen für den Eisenbahnbau seit den 1880er-Jahren – insbesondere ins Landesinnere und in der Regel den präkolonialen Infrastrukturen wie Karawanenwegen folgend – kam der konkrete Bahnbau bis in die 1890er-Jahre hinein nur „schleppend“²³ voran. Aktuelle Forschungen haben gezeigt, dass es bei der Beteiligung der Unternehmen und Unternehmer im Umfeld eines Konsortiums und unter Federführung der Deutschen Bank „weitestgehend ein ökonomisches Kalkül im Vordergrund stand und man sich nicht vornehmlich aufgrund eines nationalen Interesses im Lichte der Weltpolitik des Kaiserreiches in diesem Projekt engagierte“. So hält Julian Faust in seiner Analyse zu Projektierung und Finanzierung der „Centralbahn“ im Umfeld der Deutschen Bank eindeutig fest, dass „[a]uch wenn es prokoloniale und patriotische

19 Vgl. Soénius, *Koloniale Begeisterung* (wie Anm. 2), S. 105.

20 Für den Hinweis auf und den über die Jahre regen Austausch zu dieser Thematik danke ich meinem ehemaligen Marburger Kollegen Julian Faust.

21 Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv Köln (im Folgenden: RWWA), 7-7-4, Kopierbuchausschnitt, Eugen Langen an Premierleutnant Herold, 10.12.1891, Bl. 14. Vgl. ähnlich auch Soénius, *Koloniale Begeisterung* (wie Anm. 2), S. 105.

22 Für eine zeitgenössische Zusammenfassung siehe u. a. Franz Baltzer, *Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas*, Berlin/Leipzig 1916, S. 35–60; in der historischen Perspektive u. a. Juhani Koponen, *Development for exploitation. German colonial policies in Mainland Tanzania. 1884–1914*, Münster 1995; Rainer Tetzlaff, *Koloniale Entwicklung und Ausbeutung. Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutsch-Ostafrikas 1885–1914*, Berlin 1970, S. 63–70, 81–100. Zur Rolle von Infrastrukturen und insbesondere Eisenbahnbau im deutschen Kolonialismus und seiner herrschaftssichernden Dimension vgl. van Laak, *Imperiale Infrastruktur* (wie Anm. 1). Zu Arbeit, Personal und (Sub-)Unternehmern beim Bahnbau in Deutsch-Ostafrika vgl. jüngst Michael Rösser, *Transimperiale Infrastruktur? Personal, Unternehmer und Arbeit beim Bau der Zentralbahn in Deutsch-Ostafrika*, in: Laurent Deryvère u. a. (Hrsg.), *Transimpérialités contemporaines/Moderne Transimperialitäten. Rivalités, contacts, émulation/Rivalitäten, Kontakte, Wetteifer*, Berlin 2021, S. 273–290.

23 Plumpe, *Expansive Jahre* (wie Anm. 7), S. 90.

Abbildung aus urheberrechtlichen Gründen entfernt.

Abb. 1: Skizze einer Schwebbahn, 1895/96

Deutsche Bank AG, Historisches Institut: HADB, S1526

Neigungen innerhalb des Vorstandes gab, [...] diese nicht handlungsleitend²⁴ gewesen seien. Tatsächlich folgten sie vielmehr unternehmerischen Erwartungen, die insbesondere den Ertrag einer solchen Bahn durch die geografischen sowie politischen Rahmenbedingungen als äußerst risikobehaftet und unsicher einschätzten. So waren die unternehmerischen Erwartungen an Bau, Finanzierung und Betriebserträge zwar grundsätzlich vorhanden, blieben jedoch bis zur Jahrhundertwende immer wieder in technischen, organisatorischen und finanziellen Risikoabwägungen und Detaildiskussionen stecken. Erst staatliche Garantien konnte hieran einige Jahre später etwas ändern.²⁵ Unter Führung der Deutschen Bank kam es schließlich Mitte der 1890er-Jahre zu konkreten Planungen für die „Centralbahn“ in Deutsch-Ostafrika,²⁶ an denen auch Eugen Langen, bzw. ab 1895 seine Erben, als zentrale Akteure über die DOAG seit den 1880er-Jahren in Erscheinung traten.²⁷

24 Beide Zitate Faust, Ein „deutsches Indien“ (wie Anm. 7), S. 51; siehe dazu auch Barth, Hochfinanz (wie Anm. 6), S. 315.

25 Vgl. Faust, Ein „deutsches Indien“ (wie Anm. 7), S. 46–65. Vgl. auch Barth, Hochfinanz (wie Anm. 6), S. 305–315.

26 Vgl. u. a. zeitgenössisch Wilhelm Oechelhäuser, Die Deutsch-Ostafrikanische Centralbahn, Berlin/Heidelberg 1899.

27 Siehe zum Kontext Faust, Ein „deutsches Indien“ (wie Anm. 7), S. 38–51.

Es ging also bei diesem Geschäft nicht darum, allein kolonialpolitischer Agitation zu folgen, sondern rational-ökonomische und mitunter sehr individuelle Erwartungen an mittel- und langfristige Geschäfts- und Gewinnchancen umzusetzen. Eines dieser Elemente war der Absatz für Eisenbahnmaterial, was auch auf den „Zuckerfabrikanten“ Eugen Langen mit seiner Schwebebahn zutraf. Ein Aspekt, der bislang von der Forschung noch kaum beachtet wurde:

Bereits 1894/95 weckte das Aufsichtsratsmitglied der Deutschen Bank Wilhelm von Oechelhäuser das Interesse Georg von Siemens am ostafrikanischen Zentralbahnbau. Der dem Gasmotorenbau nahestehende Industrielle, national-liberale Politiker und Privatier Oechelhäuser²⁸ hatte wiederholt von den Ausbauplänen berichtet und unter Federführung der Deutschen Bank wurde ein Komitee zum Bau der deutsch-ostafrikanischen Zentralbahn eingerichtet.²⁹ Das aus Vertretern der Deutschen Bank, der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes und der DOAG zusammengesetzte Komitee begann mit den Vorplanungen und innerhalb weniger Monate wurden erste Erkundungen, Planungen und Denkschriften durchgeführt und verfasst.³⁰ In diesem Kontext erscheint auch Eugen Langen in den Quellen seines Nachlasses im Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv (RWWA) nicht nur als Kolonialagitor und Interessent an kolonialen Rohstoffen im Plantagenbau, sondern als Erfinder, Ingenieur und Unternehmer im Schwebebahnbau.

Eine rheinische Schwebebahn in Ostafrika?

Nur kurze Zeit zuvor (1894) hatten sich die Stadtverordneten-Versammlungen Barmens und Elberfelds für den Bau einer Schwebebahn nach dem „System Langen“ entschieden. Die Technik war also zu diesem Zeitpunkt grundsätzlich neu und stand auch im Deutschen Reich noch vor ihrem ersten Einsatz.³¹ Genau in dieser Situation und kurz vor seinem plötzlichen Tod im Oktober 1895 hatte Eugen Langen offenbar die technische Variante eines Schwebebahnsystems als Alternative zu Schmalspurbahnen auch für Ostafrika ins Spiel gebracht (Abb. 1).³² Bereits im Juli 1894 hatte er eine Anfrage für „gute Bezugsquellen für

28 Vgl. Bernd D. Plaum, Oechelhäuser, Wilhelm, in: Neue Deutsche Biographie 19 (1999), S. 421–423 <https://www.deutsche-biographie.de/pnd118735977.html>.

29 Vgl. Faust, Ein „deutsches Indien“ (wie Anm. 7), S. 39; Barth, Hochfinanz (wie Anm. 6), S. 305 f.

30 Vgl. ausführlich Faust, Ein „deutsches Indien“ (wie Anm. 7), S. 39–46.

31 Vgl. <https://schwebebahn.de/geschichte-der-schwebebahn>.

32 Siehe biografische Angaben zu Eugen Langen bei Gabriele Oepen-Domschky, Eugen Langen, in: Internetportal Rheinische Geschichte, abgerufen unter: <http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Persoenlichkeiten/eugen-langen-/DE-2086/lido/57c93cea6ad777.56842435>.

Draisinen mit einem Petroleum-Motor³³ von der Eisenbahn-Gesellschaft für Deutsch-Ostafrika (die sogenannte Usambara-Linie) erhalten, die er umgehend an die eigene Direktion der Gasmotorenfabrik Deutz weiterleitete. Er pflegte einerseits enge Kontakte zum Elberfelder Bankier Karl von der Heydt, der eine treibenden Rolle in der DOAG einnahm,³⁴ und die sich neben allgemeinen kolonialpolitischen Fragen auch auf gemeinsame (koloniale) Interessen an Goldminen im Transvaal erstreckten.³⁵ Andererseits gab es in der Frage des Kolonialbahnbaus in Ostafrika sowohl direkte Kontakte zu Oechelhäuser als auch zu seinem Schwiegersohn (seit 1894) und Gouverneur Deutsch-Ostafrikas (seit 1895) Hermann von Wissmann³⁶, mit denen er sich offenbar noch kurz vor seinem Tod zur Centralbahn austauschte und deren Kontakt die Erben Eugen Langens, und hier insbesondere sein Sohn Gottlieb Langen, bereits wenige Wochen später nahtlos fortsetzten.³⁷ Gottlieb Langen witterte ebenfalls die einmalige und prestigeträchtige Chance dieses Geschäftes, nicht nur mit Blick auf das engere Geschäft im Kolonialbahnbau selbst, sondern auch die Expertise und das Prestige für den Durchbruch der Schwebbahntechnik insgesamt. So sprach Gottlieb Langen gegenüber seinen Geschäftspartnern der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen Nürnberg (im Folgenden: Continentale) bereits im Dezember 1895 von einer einmaligen Chance „auf die Aussichten der Tropenbahn in Ostafrika“ und dass „auch nur annähernd gleich günstige Gelegenheit zur Einführung unseres Systems in den Colonien sich je wieder bieten wird“. Aus geschäftlicher Sicht war er überzeugt, dass der Erfolg der „Schwebbahn als Tropenbahn und Militärbahn“³⁸ von diesen Unternehmen abhing und hatte

33 RWWA, 7-7-8, Kopierbuchauschnitt, Schreiben der Eisenbahn-Gesellschaft für Deutsch-Ostafrika (Usambara-Linie) an Eugen Langen, 27.7.1894.

34 Vgl. zur ambivalenten Rolle von der Heydts zwischen Geschäftsinteressen und Kolonialpolitik insbesondere um die Gründung des Alldeutschen Verbandes Barth, Hochfinanz (wie Anm. 6), S. 59–64.

35 Vgl. Soénius, Koloniale Begeisterung (wie Anm. 2), S. 103 f.; RWWA, 7-7-12, Kopierbücherauschnitt, Korrespondenz Eugen Langen mit Karl von der Heydt.

36 Vgl. u. a. Thomas Morlang, „Ich finde keinen Weg, so bahne ich mir einen.“ Der umstrittene „Kolonialheld“ Herrmann von Wissmann – in Köln gefeiert, in: Marianne Bechhaus-Gerst/Anne-Kathrin Horstmann (Hrsg.), Köln und der deutsche Kolonialismus. Eine Spurensuche, Köln u. a. 2013, S. 43–49.

37 Vgl. RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben Eugen Langens an Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen Nürnberg, 27.12.1895; Historisches Archiv Deutsche Bank (HADB), S1512, Protokoll der 7. Sitzung des Arbeitsausschusses des Komitees für den Bau der Centralbahn in Deutsch-Ostafrika, 8.2.1896. Zu Gottlieb Langen liegen nur wenige biografische Angaben vor, vgl. Langen, Gottlieb von, Indexeintrag: Deutsche Biographie, <https://www.deutsche-biographie.de/pnd136275222.html>.

38 Alle Zitate RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben Eugen Langen an Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen Nürnberg, 27.12.1895.

Abbildung aus urheberrechtlichen Gründen entfernt.

Abb. 2: „Tropenbahn“ auf der Teststrecke in Deutz, o. D.
RWWA, 107-F2808

Oechelhäuser zugleich die bestmöglichen Konditionen zugesichert. Gerade in den Kolonien erwartete der Unternehmer offenbar einen prestigeträchtigen Auftrag, der sowohl dem Langen'schen Schwebebahnsystem generell zum Durchbruch verhelfen als auch konkreten (kolonialen) Folgeaufträgen in tropischen Regionen als Vorzeigeprojekt sichern sollte. So finden sich im Quellenbestand des RWWA Hinweise, dass die Continentale, namentlich über Gottlieb Langen, bereits zu diesem Zeitpunkt das System auch für andere Regionen, unter anderem für Java, anzupreisen versuchte und insbesondere dessen Leichtigkeit herausstellte, „und welch' ausgedehnte Verwendung dasselbe in Folge dessen besonders in den Tropen fähig ist“.³⁹ Langen übernahm die engen Verbindungen seines Vaters zu Kayser, dem Leiter der Kolonialabteilung, um weiterhin direkt ins Auswärtige Amt hineinzuwirken.⁴⁰

Schließlich beriet das Komitee dann 1896 auch intensiv die Frage eines Schwebegegenüber einem Schmalspurbahn-Systems, dessen Planung und Umsetzung rund um das Schwebebahnkonsortium sowohl bei der Deutzer

39 RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben Gott. Langen an Director der Colonial-Abtheilung des Auswärtigen Amtes, Kayser, 24. 3. 1896, Bl. 55.

40 Vgl. zu Eugen Langen und Kayser Soénius, *Koloniale Begeisterung* (wie Anm. 2), S. 104.

Waggonfabrik van der Zypen & Charlier, an der Eugen Langen beteiligt war, als auch bei der für den Bau der Wuppertaler Schwebebahn gegründeten Continental verortet werden kann. Die Fäden liefen nun bei Gottlieb Langen zusammen.⁴¹ Interessant ist, dass über mehrere Monate hinweg konkret abgewogen und kalkuliert wurde, anstelle der auch im transimperialen Vergleich verbreiteten Schmalspurbahnen eine Schwebebahn aus rheinischer Produktion in den ostafrikanischen Wald und die Savanne zu bauen. Die Interessenpolitik hatte offenbar gefruchtet: Wahrscheinlich ist, dass Eugen Langen die Idee einer Schwebebahn für Ostafrika noch selbst über seine Kontakte zu Oechelhäuser, Wissmann und Co. platziert und so im Komitee lanciert hatte, das unter dem forcierten Interesse und der Netzwerkarbeit seines Sohnes im Februar 1896 darüber beriet und eine Besichtigung einer noch im Aufbau befindlichen Teststrecke in Köln-Deutz bei der Firma van der Zypen & Charlier anstrebte, um eine Empfehlung bezüglich der künftigen Bauweise der Bahnstrecke abgeben zu können.⁴² Im Netzwerk von Industriellen, Banken sowie Kolonialvereinen und Kolonialadministration gelang es Langen und seinen Erben zwischen Rheinland und Berlin also nicht nur familiäre und politische Kontakte zu pflegen, sondern diese auch funktional für die eigenen Geschäftsinteressen zu nutzen, zu aktivieren und im Gespräch zu bleiben. Dieser exklusive Zugang in die obersten kolonialpolitischen Entscheidungsetagen ermöglichte es ihnen offenbar auch, die technisch bislang unerprobte Schwebebahn für ein tropisches Projekt erfolgreich zu bewerben.

In den Folgemonaten arbeitete Langen daher unter Hochdruck an der Errichtung einer sogenannten Tropenbahn auf dem Deutzer Testgelände (Abb. 2),⁴³ um insbesondere die speziellen Terrainanforderungen im Realbetrieb und die damit verbundenen Vorzüge eines Schwebebahnsystems vor Ort unter Beweis zu stellen. Den tropischen Bedingungen angepasst sind insbesondere zwei technische Abwandlungen vom sonstigen Langen'schen System bemerkenswert: Einerseits sollte die Hängekonstruktion deutlich tiefer am Boden verlaufen und nicht über Stadtbauten, sondern vielmehr üppige Vegetation und Unebenheiten hinweg

41 Vgl. HADB, S1512, Protokoll der 7. Sitzung des Arbeitsausschusses des Komitees für den Bau der Centralbahn in Deutsch-Ostafrika, 8. 2. 1896.

42 Vgl. zum Testgelände in Deutz RWVA, 7-7-12, Werbekatalog „Schwebebahn System Eugen Langen“, Erste Ausgabe Februar 1894, S. 9.

43 Bei der Abbildung handelt es sich um eine Bahn auf dem Deutzer Testgelände. Zwar fehlt eine zeitgenössische Bildbeschreibung, der Abgleich zwischen Skizze (Abb. 1) und Bilddokument lässt jedoch den Rückschluss plausibel erscheinen, dass es sich bei der Bahn tatsächlich um die besichtigte Tropenbahn handelte. Andere Prototypen und Bilder der Teststrecke weichen zudem deutlich von dieser Variante ab und bilden vielmehr den Ausbau der sogenannten Stadtbahnen ab.

führen (siehe Abb. 1). Andererseits unterschied sich die Wagengestaltung deutlich von anderen Varianten. Offenbar sowohl mit Blick auf den Lastentransport als auch das Klima wurde hier eine teilweise geöffnete Waggonkonstruktion vorgestellt, die auch den Reisekomfort berücksichtigte (Abb. 2).

Wiederholte Verzögerungen im Bau dieser eigens für diesen Zweck geplanten Tropenbahn-Teststrecke waren in der internen Kommunikation von kontinuierlichen Hinweisen auf die Bedeutung der Vorführung vor Technikern und Entscheidungsträgern des Komitees begleitet. Die wiederholten Schreiben zwischen Langen und der Continentalen im Frühjahr 1896 belegen die Reichweite, die die Erben dem Projekt sowohl für das unmittelbare Kolonialgeschäft als auch für Anschlussaufträge als Prestigeobjekt mit großer Strahlkraft beimaßen:⁴⁴ „Eine mit Hilfe des Reiches in Afrika gebaute Tropenbahnstrecke wird zweifellos eine hervorragende Empfehlung für unser System sein, man darf also annehmen, dass die jetzt zu machenden Anstrengungen durch den späteren Erfolg belohnt werden.“⁴⁵

Entsprechend investierte das Konsortium aus Continentale, Langens Erben und Zypern & Charlier einen stattlichen Betrag von insgesamt über 100 000 Mark in die Errichtung dieser speziellen Teststrecke.⁴⁶

Nach vielen (technischen) Verzögerungen und einem ersten Besuch von Oechelhäuser (gemeinsam mit seinem Sohn) bereits im April, kam es Ende Mai 1896 schließlich zu dem lange vorbereiteten Werksbesuch und der Besichtigung der Versuchsstrecke auf dem Betriebsgelände in Deutz durch die delegierten Sachverständigen des Ausschusses aus Kolonial- und Eisenbahn-Institutionen. Oechelhäuser hatte sich zuvor bereits positiv zu dem Projekt geäußert; zumindest deuteten die unternehmerischen Akteure zwischenzeitlich aus der Korrespondenz, dass „die Verhältnisse günstig für die Schwebebahn“⁴⁷ liegen. Gottlieb Langen betonte in diesem Zusammenhang das familiäre Netzwerk, in dem er über seinen Schwager Wissmann unter anderem direkten Kontakt mit Lieutenant Schlobach als Vertreter der Eisenbahnbrigade pflegte, diesen im März 1896 unmittelbar nach seiner Rückkehr aus Ostafrika traf und überzeugt war, dass

44 Vgl. umfassende Korrespondenz zwischen Dezember 1895 und April 1896 in RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Bl. 5–71.

45 RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben Gott. Langen an Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen Nürnberg, 30. 3. 1896, Bl. 63.

46 Über die Finanzierung gerieten sie im Nachhinein auch noch in eine Auseinandersetzung, die belegt, dass Planungen und Zusagen zu diesem Projekt noch auf Eugen Langen selbst zurückgingen, vgl. RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben Erben Eugen Langen an Herren van der Zypern & Charlier, 23. 7. 1896, Bl. 166 f.

47 RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben Eugen Langen's Erben an Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen Nürnberg, 4. 2. 1896, Bl. 30.

Schlobach das Projekt unterstützen würde, in dem er „ein warmer Freund unseres Systems sein [soll] und [er] wird voraussichtlich alles aufbieten um dasselbe zur Verwirklichung in unseren Colonien zu bringen“. ⁴⁸ Doch der Plan sollte nicht aufgehen: Bei der Besichtigung kam es im wörtlichen Sinne zum Vorführeffekt, in dem offenbar bei der unter Hochdruck und in letzter Minute fertiggestellten und nicht weiter erprobten Bahn „die Electricität versagte“. ⁴⁹ Dies war aus Unternehmenssicht besonders tragisch, da gerade dieser alternative und vermeintlich besonders zuverlässige Antrieb der Bahn in unwegsamem Gelände gegenüber der klassischen Eisen- und Schmalspurbahn unter Beweis gestellt werden sollte. ⁵⁰

Trotzdem hatte sich die Delegation auf dem Testgelände ein Bild von der Anlage gemacht und ihr abschließender Bericht gewährt einen umfangreichen Einblick in die Abwägungen und Argumente für und wider eine Schweb- bzw. Schmalspurbahn in Ostafrika. ⁵¹ Ursprüngliches Argument für eine Schwebebahn waren offensichtlich der Geld- und Zeitfaktor, der eine vorläufige Funktion einer sogenannten Pionierbahn in Form einer über dem unwegsamem Gelände schwebende Bahn einnehmen sollte. Grundsätzlich wurden in dem Bericht zwei Varianten erörtert, ob eine provisorische Pionierbahn möglichst schnell und im Vergleich kostengünstig einen grundsätzlichen Anschluss des Terrains für eine rasche Rohstoffausbeutung vorantreiben sollte, oder ob direkt für den langfristigen Transport von Gütern und Personen eine Verkehrsbahn eingerichtet werden sollte. Die Variante einer Schwebebahn sollte vor allem für eine provisorische Pionierbahn fungieren, denn, so die zeitgenössische Begründung, sie „besitzt allen Systemen gegenüber den ausserordentlichen Vortheil, dass sie mit den geringsten Erdarbeiten die grössten Unebenheiten des Terrains überwindet und die grösste Schnelligkeit des Baues gestattet“. ⁵²

Zentrales Argument war auch hier die andauernde Frage der knappen Arbeitskraft in den Kolonien. ⁵³ Insbesondere für die konventionellen Erdarbeiten

48 RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben G. Langen an Petri, 12. 3. 1896, Bl. 51.

49 RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben G. Langen an den Director der Colonial-Abtheilung des Auswärtigen Amtes, Kayser, 30. 5. 1896, Bl. 115 f.

50 Zwar versuchten die Akteure im unmittelbaren Nachgang in Kommunikation und Angeboten zu alternativen Antrieben etwa über einen Petroleumantrieb durch die Gasmotorenfabrik den Schaden zu begrenzen, doch am Ende blieb es offenbar bei dem einen Testversuch. Im Nachgang schoben sich die unternehmerischen Akteure vielmehr gegenseitig die Schuld zu, vgl. RWWA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben Erben Eugen Langen's an Continentale Gesellschaft für Unternehmungen Nürnberg, 9. 7. 1896, Bl. 155–158 und vom 17. 7. 1896, Bl. 160.

51 Vgl. HADB, S1526, Begutachtung des E. Langen'schen Schwebbahnsystems (Auf Grund der Lokalbesichtigung in Deutz am 28. und 29. Mai 1896) von Bernhard, Schlobach, Slaby, 3. 6. 1896.

52 Ebenda, S. 2.

53 Vgl. in der Übersicht Sebastian Conrad, Deutsche Kolonialgeschichte, 2. Aufl., München 2012, S. 54–61.

Abbildung aus urheberrechtlichen Gründen entfernt.

Abb. 3: Tret-Draisine auf der Deutzer Teststrecke, o. D.
RWWA, 107-F2006

von Schmalspurbahnen wurde eine große Zahl an Arbeitskräften veranschlagt, die mit dem Bau einer Schwebbahn auf Stützpfeilern umgangen werden sollte (Abb. 1). Optimistisch rechnete man bei der Installation der „leichtesten Construction“ in Form von Trägern über der Erde zur Einsparung von Transport- und Materialkosten sowie „mit wenig mehr als 200 Arbeitern, unter denen sich 20 europäische Arbeiter befinden“.⁵⁴ Entsprechend gering wurden die Baukosten pro Kilometer auf 20 000 Mark kalkuliert.⁵⁵ Ebenso optimistisch bezog das Gutachten Stellung gegenüber Problemen mit der unter der Bahn nachwachsenden Vegetation. Das Argument der Arbeitskraft wurde in Fragen der Instandhaltung der Strecke hier vielmehr ins Gegenteil verkehrt, in dem nun davon ausgegangen wurde, dass solche Arbeiten durch lokale Arbeitskräfte erledigt werden sollten.⁵⁶

Interessant gestalten sich in der Quelle zudem die Überlegungen zum Antrieb der Bahn. Besonders der zunächst favorisierte elektrische Antrieb wurde mit Blick auf die geografische Situation und die Verfügbarkeit beziehungsweise den Bau entsprechender Kraftstationen im Nachhinein als extrem kostspielig kalkuliert, der alle anderen Vorteile zunichtemache, insbesondere, wenn die Bahn einen „provisorischen Charakter“⁵⁷ tragen solle. Vielmehr wurden neben dem Petroleumantrieb (von der Deutzer Gasmotorenfabrik – ebenfalls ein Unternehmen unter Langens Beteiligung) für die „Traktion menschliche Kräfte“ in Form von Tretmotoren ins Spiel gebracht.⁵⁸ Also der mechanische Antrieb der Bahn per menschlicher Muskelkraft, in etwa nach dem Mechanismus einer hängenden Tret-Draisine. Dieser Mechanismus von Einzelpersonen (Abb. 3) war auf dem Deutzer Testgelände bereits erprobt worden. Unklar bleibt jedoch, wie die Traktion für den Transport schwerer Güter umgesetzt werden sollte. Zugleich wurde erneut Arbeitskraft als eine rationalisierte Ressource eingebracht, indem „das zu transportierende Begleitpersonal [...], welches während der Beförderung sonst in Unthätigkeit verharren würde, für diesen Zweck herangezogen werden“⁵⁹ sollte. Deutlich treten hier die Diskurse um „Erziehung zur Arbeit“⁶⁰ aus der Quelle hervor. In der konkreten Verbindung von Arbeitskraft im Unternehmen

54 HADB, S1526, Begutachtung des E. Langen'schen Schwebbahnsystems (Auf Grund der Lokalbesichtigung in Deutz am 28. und 29. Mai 1896) von Bernhard, Schlobach, Slaby, 3. 6. 1896.

55 Vgl. ebenda, S. 2, für eine ausführliche Betriebskalkulation siehe S. 57.

56 Vgl. ebenda, S. 3.

57 Beide Zitate ebenda, S. 4.

58 Zitat ebenda. Vgl. dazu auch ausführlich und im Nachgang des Teststreckenbesuchs RWVA, 7-1-61, Copie-Buch 1895/96, Schreiben Eugen Langens Erben an Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen Nürnberg, 9. 7. 1896, Bl. 155–158.

59 HADB, S1526, Begutachtung des E. Langen'schen Schwebbahnsystems (Auf Grund der Lokalbesichtigung in Deutz am 28. und 29. Mai 1896) von Bernhard, Schlobach, Slaby, 3. 6. 1896, S. 4.

60 Vgl. Conrad, Deutsche Kolonialgeschichte (wie Anm. 53), S. 58 f.

in Afrika und im Kaiserreich zeigen sie, in welcher Weise die (ökonomischen) Akteure also maßgeblich auch von kolonialen Ideologien beeinflusst waren bzw. ihre (technischen) Planungen beeinflussten.⁶¹

Im Ergebnis der Kalkulationen trug das Kostenargument allerdings ausschließlich für den Bau einer provisorischen Bahn, die allein Zubringerfunktionen übernehmen konnte. Die Konstruktion einer, vor allem auf mehr Transportgewicht ausgelegte, dauerhafte Verkehrsbahn wurde zwar als Versuchsbahn in Deutz besichtigt. Doch insbesondere die Konstruktion von Weichen, Bahnhöfen und Streckenschräglagen zeichnete sich als extrem kostspieliges Unterfangen ab, sodass mit mehr als dem doppelten Baupreis eine Schwebebahnvariante für diese Zwecke weder im Preis noch in der Leistung gegenüber einer herkömmlichen Schmalspurbahn wettbewerbsfähig war.⁶² Neben Fragen von Preis, Leistung und verfügbarer Arbeitskraft tritt in der Quelle zudem das Argument der Schnelligkeit des Baus in den Vordergrund. Zentrales dahinterliegendes Argument war wohl nicht zuletzt der transimperiale Wettlauf im Bahnbau, hier unter anderem als erste Kolonialmacht den strategisch bedeutsamen Tanganjika-See zu erreichen.⁶³

Trotz der Pannen bei der praktischen Vorführung favorisierte der Bericht die Schwebebahn schlussendlich als provisorische Pionierbahn gegenüber einer Schmalspurbahn, insbesondere auch als Zweig- und Zubringerbahn. Vorgeschlagen wurde daher der Bau einer Schmalspurbahn auf den ersten 250 Kilometern, der dann durch einen raschen Ausbau von Morogoro nach Tabora durch eine Schwebebahn fortgesetzt werden sollte. Ergänzend wurde zudem eine afrikanische Probestrecke vorgeschlagen, die von Dar es Salam nach Bagamoyo führen sollte, um rasch praktische Erfahrungen im afrikanischen Schwebebahnbau zu sammeln.⁶⁴ Trotz all dieser umfangreichen Investitionen und Überlegungen wurde am Ende keine der Streckenvarianten gebaut. In der technisch-internen

61 Vgl. Sebastian Conrad, „Eingeborenenpolitik“ in Kolonie und Metropole. „Erziehung zur Arbeit“ in Ostafrika und Westfalen, in: ders./Jürgen Osterhammel (Hrsg.), *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871–1914*, Göttingen 2004, S. 107–128.

62 Vgl. HADB, S1526, Begutachtung des E. Langen'schen Schwebebahnsystems (Auf Grund der Lokalbesichtigung in Deutz am 28. und 29. Mai 1896) von Bernhard, Schlobach, Slaby, 3.6.1896, S. 7–10.

63 Vgl. ebenda, S. 13. Vgl. dazu auch Langens Engagement in der „deutschen Antisklavereilotterie“ als stellvertretender Vorsitzender, in der er u. a. auch die den Dampfertransport und den Anschluss der mittelafrikanischen Seengebiete forcierte. Vgl. Soénus, *Koloniale Begeisterung* (wie Anm. 2), S. 104 und RWWA, 7-7-17, u. a. Veröffentlichung der Geschäftsleitung der Ausfuhrungscommission der Deutschen Antisklaverei-Lotterie, Koblenz 1892.

64 Vgl. HADB, S 1526, Begutachtung des E. Langen'schen Schwebebahnsystems (Auf Grund der Lokalbesichtigung in Deutz am 28. und 29. Mai 1896) von Bernhard, Schlobach, Slaby, 3.6.1896, S. 12f.

Betrachtung der Schwebebahnfrage für Ostafrika zeichnete sich ab, dass nach der gescheiterten Vorführung kein erneuter Besuch der Teststrecke geplant wurde. Zwar hatte die Panne die Unzuverlässigkeit des Antriebes offengelegt, jedoch zugleich verschiedene Ansätze zu alternativen Antriebsmöglichkeiten in Gang gesetzt, die den lokalen Gegebenheiten des Standortes stärker gerecht werden könnten. Dagegen zeichnete sich im Fahrwasser des oben bereits skizzierten unternehmerischen Unmutes gegenüber der Reichsregierung Capravis eine kolonialpolitische Wende ab. Die Planungen zum Bahnbau in Ostafrika gerieten kurz nach dem Gutachten grundsätzlich ins Stocken, wobei nicht die Frage nach der Bauart, sondern die generelle Ablehnung der Regierung bis 1899 sowie insbesondere der Streit um die Finanzierung des Bahnbaus alle weiteren Planungen auf Eis legte.⁶⁵

Rheinisch-westfälische Zulieferer im kolonialen Eisenbahnbau

Das empirisch dichte Fallbeispiel lenkt den Blick abschließend auf grundsätzlichere Fragen eines ganzen Netzwerkes kolonialer Bahnbau-Unternehmen und deren Interessen. Denn anders als im Fall der Schwebebahn wurden andere Produkte rheinisch-westfälischer Eisen- und Stahlunternehmen durchaus in die Kolonien verkauft und dort verbaut. Viel mehr als reine kolonialökonomische Interessenpolitik in Berlin, Frankfurt oder Hamburg rücken also die Unternehmen aus den Zulieferbereichen in den Fokus, die jenseits der großen Metropolen agierten. Für den Bahnbau war dies eben in besonderem Maße die Eisen- und Stahlindustrie aus dem Rheinland und Westfalen, wenn auch nicht im Schwebebahnbau, dann jedoch maßgeblich im Kleinbahnbau und dem sich am Ende doch durchsetzenden Schmalspurbahnbau in Afrika. Dies richtet den Blick auf die Frage, wer an einer „kolonialen Wirtschaft“ partizipierte, auch über den Rahmen der großen und bislang im Zentrum stehenden Baufirmen hinaus: Seit den 1890er-Jahren etablierte sich eine Handvoll international agierender deutscher Baufirmen, die sich auf einzelne Bereiche des Bahnbaus spezialisierten. Hierzu zählte neben dem bekannten Konzern Philipp Holzmann (unter anderem Bagdadbahn)⁶⁶

65 Vgl. Baltzer, Die Kolonialbahnen (wie Anm. 22), S. 45; Barth, Hochfinanz (wie Anm. 6), S. 306.

66 Vgl. allgemein Manfred Pohl, Philipp Holzmann. Geschichte eines Bauunternehmens. 1849–1999, München 1999; sowie speziell zu Verbindungen zwischen Bagdadbahn und Zentralbahn in Deutsch-Ostafrika Rösser, Transimperiale Infrastruktur? (wie Anm. 22); ders., „Shenzi Ulaya‘ – Deutsch-griechische Verflechtungen von der Bagdadbahn zum kolonialen Deutsch-Ostafrika“, in: Alexandros-Andreas Kyrtis/Miltos Pechlivanos (Hrsg.), Compendium der deutsch-griechischen Verflechtungen, 28.2.2022, <https://comdeg.eu/compendium/essay/109892/>.

oder Orenstein & Koppel / Arthur Koppel⁶⁷ insbesondere auch Lenz & Co.,⁶⁸ ein Unternehmen, das sich auf den Kleinbahnbau und in diesem Zuge auf den Kolonialbahnbau (Deutsche Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft) fokussierte. Sie waren eng mit den Finanziers der Projekte, wie der Deutschen Bank oder der Berliner-Handelsgesellschaft verwoben und ihnen war ein fest etablierter Zirkel von Zulieferern angegliedert, der nun auch die Aufträge für die Belieferung der Kolonialbaustellen übernahm, und bis in die Regionen hineinwirkte. Diese Firmen agierten häufig als geschlossene Einheit und die Bauunternehmen verkauften ihr Produkt gegenüber dem Staat nach der Devise „alles aus einer Hand“ von den Erdarbeiten über den Oberbau bis zum Bezug der Betriebsmittel.⁶⁹ Zu diesem Netzwerk zählten auch Produktionsbetriebe für Schienen- und Schienenzubehör wie F. A. Krupp, Hoesch, die Dortmunder Union, oder die Gutehoffnungshütte im Brückenbau; diese waren allesamt Unternehmen aus dem Rheinland und Westfalen. Diese Netzwerke speisten sich aus vorherigen Kooperationen im nationalen und europäischen Eisenbahnbau, die nun auf koloniale Geschäftsfelder übertragen wurden.

Die chronologische Auswertung von Verkaufsbüchern der Firma Friedrich Krupp aus Essen konnte beispielsweise zeigen, dass der koloniale Markt in Afrika für Krupp insbesondere durch den Versand von Oberbaumaterial geprägt war. Bereits vor der Jahrhundertwende sind Lieferungen an die Direktion der Deutsch Ostafrikanischen Eisenbahn Gesellschaft in Berlin, für die sogenannte Usambarabahn⁷⁰ von Tanga bis Mombo in den Krupp Verkaufsbüchern für die Geschäftsjahre 1893 bis 1897 überliefert.⁷¹ Hierzu zählte vornehmlich unmittelbares Eisenbahn-Oberbaumaterial wie Schienen, Laschen, Platten und Ringe, aber auch Zubehör und erste Ersatzstücke: Nach Baubeginn an der Strecke im Juni 1893 lieferte Krupp bereits im September eine erste umfangreiche Schienenlieferung nach Tanga von über 117 Tonnen mit einem Wert von rund 14000 Mark. Es handelte sich insgesamt um ca. 550 000 Stücke in 20 Einzellieferungen zwischen September 1893 und September 1897 für das erste Teilstück (Tanga-

67 Vgl. Carsten Bengs, Orenstein & Koppel. 125 Jahre Baumaschinen, Lokomotiven, Traktoren, Brilon 2002.

68 Vgl. Henning Wall, Der Lenz-Konzern – Die GmbH Lenz & Co. und die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen. Von Lenz zu Connex und Transdev, Köln 2016; Rolf Löttgers, Lenz, Friedrich, in: Neue Deutsche Biographie 14 (1985), S. 222 f., <https://www.deutsche-biographie.de/pnd117640026.html>.

69 Vgl. Schinzingler, Die Kolonien (wie Anm. 9), S. 157 f.

70 Vgl. Baltzer, Die Kolonialbahnen (wie Anm. 22), S. 35 f.

71 Die folgenden Daten beziehen sich auf: Historische Archiv Krupp (HAK), WA 1/304 bis 310, Verkaufsbücher für die Geschäftsjahre 1892/93–1897/98.

Mohesa, circa 40 Kilometer bis April 1896) und dem Weiterbau bis Korogwe.⁷² Insgesamt verzeichnen die Krupp-Verkaufsbücher für diese Bahn einem Gesamtvolumen von mehr als 2000 Tonnen Eisenbahnmaterial, das allein von Krupp in Deutsch-Ostafrika verlegt wurde. Das Geschäft machte einen Gesamtwert von knapp 300 000 Mark aus, inklusive Fracht- und aller Nebenkosten, da nach Vertrag direkt bis Tanga geliefert wurde.⁷³

Deren Lieferketten, insbesondere von Zubehörmaterial, wiederum können noch weiter in die rheinisch-westfälische Region hinein verfolgt werden, wie dies am Beispiel der Klemmplatten deutlich wird: So gab es etwa um 1910/11 Bestrebungen, ein spezifisches deutsches Klemmplatten-Kartell zu gründen, um den Markt der Koloniallieferungen möglichst effektiv unter den beteiligten Unternehmen aufzuteilen. Das Netz der beteiligten Zulieferer reicht dabei von elf beteiligten Unternehmen und Werken unter anderem von der Friedrich-Alfred-Hütte und der Gewerkschaft-Deutscher-Kaiser in Duisburg, über die Unternehmen Eduard Vossloh in Werdohl und H. B. Seissenschmidt in Plettenberg, beides im Märkischen Kreis, über den Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation, die Deutsch Luxemburgische Bergwerke und Hütten-Aktiengesellschaft (Abt. Dortmunder Union), bis zum Gusstahlwerk Witten. Ziel war es, „unter sich eine Verständigung über die in öffentlichen und engeren Submissionen bzw. durch briefliche Anfragen zur Vergebung kommenden Klemmplattenlieferungen für die Deutschen Kolonialbahnen herbeizuführen“.⁷⁴ Dies belegt nicht allein die grundsätzliche Relevanz, die die Unternehmen diesem Markt auch für die Zukunft zumaßen. Durch die Kooperation sollte der koloniale Markt zudem schnell gesichert und die Geschäfte bei der Auftragsausschreibungen effizient untereinander aufgeteilt werden. Am Ende kam es zwar zu keiner Übereinkunft eines Klemmplatten-Kartells. Zwei vorläufige Beobachtungen sind für weitere Forschungen jedoch zentral: Erstens zeigt der Befund, dass auch Verhandlungen über den spezifischen kolonialen Markt durchaus eine zentrale Rolle in der Interessenspolitik der rheinisch-westfälischen Eisen- und Stahlindustrie einnahmen und dass zweitens eine Vielzahl an Unternehmen, bis in die sauerländische Region hinein, an diesem Markt interessiert und darin involviert waren.

72 Vgl. Baltzer, Die Kolonialbahnen (wie Anm. 22), S. 35.

73 Vgl. zu den engen Verbindungen Friedrich Alfred Krupps zu Carl Peters etwa Soénius, Koloniale Begeisterung (wie Anm. 2), S. 105.

74 HAK, WA 70/1471, Schriftliches Abkommen zu Absprachen bei Klemmplatten für den Kolonialbahnbau aus 11 Werken, Entwurf, o. D., § 1.

Fazit

Als vorläufiges Ergebnis dieser ersten Erkundungen regional-imperialer Geschäftsinteressen zeichnen sich drei Erkenntnisstränge und offene Fragen ab. Erstens bietet das ausführlich dargestellte Beispiel des tropischen Schwebebahnbaus mehr als eine Anekdote, sondern konnte vielmehr am Einzelfall die Komplexität von politökonomischen und im zeitlichen Verlauf durchaus dynamischen Interessen und Motive herausarbeiten. Es waren politische und familiäre Netzwerke, die sowohl das Interesse der Langens für Kolonialpolitik befeuerten als auch einen Zugang für ihre geschäftlichen Ambitionen im kolonialen Infrastrukturbau eröffneten. Diese wurden strategisch genutzt, indem sie Kolonialpolitik und koloniale Diskurse eben auch deshalb unterstützten, da sie im Zusammenwirken mit einer aktiven Kolonialpolitik auf Absatzhilfe und Subventionen für koloniale Märkte hofften. Zudem zeichnet sich die Erkenntnis ab, dass technische Systeme und Neuerungen nicht allein für den kolonialen Markt angepasst wurden. Vielmehr ging es den Langens nicht um die primäre Konstruktion einer „kolonialen“, sondern generell „tropentauglichen“ Schwebebahn, die durch das Signum und Prestige eines kolonialen Reichsprojektes weitere Märkte in der internationalen Expansion erschließen und die technische Etablierung des Systems allgemein vorantreiben sollte. Im Anschluss an die Überlegungen zu „Kolonien als Laboratorien der Moderne“⁷⁵ zeigt das hier gewählte Beispiel, in welcher Weise koloniale Projekte dazu genutzt wurden, um Sichtbarkeit und Anerkennung der Erfindung unter Beweis zu stellen. Die Herausforderung einer tropischen Umgebung, die als technikfeindlich und besonders undurchdringbar galt, entfaltete für Projekte dieser Art eine ganz besondere Symbolik. Sie standen sinnbildlich für modernste Technik und europäische Zivilisationsansprüche der Jahrhundertwende.⁷⁶ Koloniale Märkte und Netzwerke fungierten somit als Türöffner zu größeren Geschäftshorizonten der rheinischen Unternehmen. Sie hofften, über tropische Prestigeobjekte europäische Anerkennung und Folgeaufträge gewinnen zu können.

Zweitens eröffnen diese empirischen Detailstudien eine neue Perspektive auf die Merkmale von „Kolonialität“ der Kolonialökonomie selbst. Es bleibt im Gegensatz zu einer engeren Definition am Ende offen, inwiefern über den klassischen Handel mit kolonialen Gütern und Ressourcen hinaus auch weitere

75 Dirk van Laak, Kolonien als „Laboratorien der Moderne“? in: Sebastian Conrad/Jürgen Osterhammel (Hrsg.), *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871–1914*, Göttingen 2004, S. 257–279.

76 Siehe dazu auch Maria Paula Diogo/Dirk van Laak, *Europeans Globalizing. Mapping, Exploiting, Exchanging*, London 2016, S. 14–16.

Bereiche der Wirtschaft, wie Schrauben- und Klemmplattenzulieferer, zu dieser Kolonialökonomie hinzuzuzählen sind.⁷⁷ Solche empirischen Tiefenbohrungen können die bisher in der Forschung vorherrschende Ansicht der Marginalisierung des Kolonialismus differenzieren.

Sie lenken drittens den Blick auch geografisch weiter auf das Netzwerk der an der Kolonialökonomie beteiligten Akteure bis in die Regionen hinein. Neben kolonialpolitischer Vereins- und Lobbyarbeit gilt es, diese Akteure auch als Unternehmen und Unternehmer, mit ihren teilweise eng verwobenen Geschäftsbeziehungen konsequent mitzudenken: So verlief das Geschäft mit der Schwebbahn über die DOAG genau entlang dieser Netzwerke und Kontakte, hier vermutlich über den ersten engen Kontakt zu von der Heydt, Oechelhäuser, Wissmann & Co. und reichte aus der rheinischen Provinz bis tief in die Politik der Berliner Metropole hinein.

77 Vgl. dagegen die Definition von Kolonialwirtschaft bei Osterhammel und Jansen, die sie enger auf die Kolonialstaaten selbst beziehen, Jürgen Osterhammel/Jan C. Jansen, *Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen*, 7. Aufl., München 2012, S. 78.