

Ein Postbeamter macht Außenpolitik - Heinrich von Stephan und die koloniale Expansion Deutschlands

*Von Oliver Simons, Juni 2006**

Die Heinrich-von-Stephan-Straße in der Nähe des Freiburger Bahnhofs trägt einen Namen mit besonderer Bedeutung. Der Generalpostmeister Stephan (1831-1897) kannte sich bestens aus in Ortsbestimmungen, seine Dienstzeit war wegweisend für die Geschicke des Deutschen Reiches. Unter seiner Federführung formierte sich die Deutsche Post, er vereinheitlichte das Briefporto, führte die Postkarte als neues Medium ein und drängte auf internationale Abkommen im Weltpostverein. Doch Stephan schrieb auch Kolonialgeschichte.

Am Ende des 19. Jahrhunderts wird im pazifischen Deutsch Neu Guinea eine Station auf seinen Namen getauft. Die Postwege für Briefe und Karten aus „Stephansort“ in die Stephan-Strassen der Heimat wurden vor allem in seiner Dienstzeit ausgebaut. Wie im Folgenden erörtert, strebte das Deutsche Reich auch unter dem Banner der Post nach Kolonien.¹



Die Post ist eine zivile Kolonialtechnik und nur vordergründig darauf ausgerichtet, Sender und Empfänger ins Gespräch zu bringen. Sie dient vor allem dazu, neue Territorien zu erschließen. Bevor sich das Deutsche Reich am Wettlauf um Kolonien beteiligte, musste es bekanntlich selber erst zur Einheit finden und ein nationales Territorium abstecken. 1859 schreibt Heinrich von Stephan eine monumentale *Geschichte der preussischen Post*,² mit besonderem Augenmerk auf den umständlichen Nachrichtenwegen. Da nur Preußen über eine staatliche Post verfügte, die übrigen deutschen Nachbarländer aber meist von privaten Diensten verwaltet wurden, ließen aufwendige Zollbestimmungen den Austausch von Nachrichten ein mitunter langwieriges Unterfangen werden. Wie sich an diesen Nachrichtenwegen zeigte, war das Netzwerk der deutschen Staaten noch keineswegs eine Einheit. In England hingegen konnte man bereits die Vorzüge eines reibungslosen Postsystems besichtigen. Hier hatte Rowland Hill ein einheitliches Tarifsystem eingeführt und damit dem Empire frühzeitig die Möglichkeit gegeben, sich mit seinen Kolonien zu verbinden.³



¹ Vgl. hierzu auch Oliver Simons: Dichter am Kanal. Deutsche Ingenieure in Ägypten. In: Alexander Honold, Simons (Hg.): Kolonialismus als Kultur. Literatur, Medien, Wissenschaften in der deutschen Gründerzeit des Fremden. Tübingen 2002, S. 243-262 sowie Oliver Simons: Heinrich von Stephan und die Idee der Weltpost. November 1869: Die Eröffnung des Suezkanals. In: Alexander Homold, Klaus R. Scherpe (Hg.): Mit Deutschland um die Welt. Eine Kulturgeschichte des Fremden in der Kolonialzeit. Stuttgart 2004, S. 26-35.

² Heinrich von Stephan: Geschichte der Preussischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart. Berlin 1859; vgl. auch Stephan: Das Verkehrswesen im Altertum und im Mittelalter. Goslar 1966.

³ Vgl. hierzu Bernhard Siegerts grundlegende Mediengeschichte der Post: Bernhard Siegert: Relais. Geschichte der Literatur als Epoche der Post. Berlin 1993, S. 110ff.



Foto: Heiko Wegmann

Die Post und die Kriege

Auch in Deutschland wurden Gespräche über eine Vereinheitlichung der Tarife geführt. Das Familienimperium der Thurn-und-Taxis schien dabei die besten Aussichten zu haben, bald die nationale Post organisieren zu können. 1866 jedoch, im preußisch-österreichischen Krieg um die Vorherrschaft in Deutschland, wurden diese Verhandlungen mit einem Militärschlag jäh beendet: “Ja, diese Tage werden der Geschichte angehören! Es ist das postalische Königgrätz, was hier geschlagen wird, und ich bin der Feldherr und der kämpferische Soldat zugleich!”, verkündete Stephan.⁴ Im Deutschen Krieg besetzte Preußen mit einem klugen Schachzug die verschiedenen Postzentralen, bemächtigte sich der Verwaltung und nahm sämtliche Bedienstete in seine Befehlsgewalt. Auch mit Hilfe der Post also wurde der Siegeszug über die Staaten des Deutschen Bundes gesichert.

Nach der Landnahme im Innern konnte diese Strategie 1870 auch in Frankreich erprobt werden. Die dort einmarschierenden Soldaten stellten schließlich ein ganzes Heer von Briefeschreibern, die mit ihrer Heimat in Kontakt bleiben wollten. Wie der Postmeister befand, war dies schon aus militärischer Sicht unbedingt notwendig; steter Austausch mit den Daheimgebliebenen festigt Moral und Siegeswille. Und bei guter Post von den Schlachtfeldern waren auch die Mütter eher gewillt, den Waffengang ihrer Söhne zu unterstützen. Dieses ideologische Projekt erforderte eine kriegstaugliche Logistik und Infrastruktur. Sogenannte “Feldposten” folgten den Soldaten dicht auf den Fersen, um eroberte Gebiete sogleich mit Poststationen zu befestigen. Das so installierte Netz des Nachrichtenverkehrs konnte sich umso straffer um die gewonnenen Gebiete ziehen, je häufiger die Nachrichten ausgetauscht wurden.

Die militärische Landnahme erfolgte also auch mit postalischen Mitteln: Die Post half neue Entfernungen herzustellen und sicherte zugleich deren Überwindung, eine Ent-fernung im buchstäblichen Sinne. Das heißt aber auch, dass die Post per se als eine Raumtechnik zu verstehen ist, die sich keineswegs auf die eigenen nationalen Territorien begrenzen lässt. Mediengeschichtlich war der Krieg gegen Frankreich auch darum besonders wichtig, weil die Soldaten mit “Korrespondenzkarten” versehen wurden, die mit einem einheitlichen Porto frankiert waren. Ganz gleich, von wo die Soldaten ihre Heimat zu erreichen versuchten, die Gebühr für die Karte war festgelegt. 1865 noch hatte Stephan vergeblich versucht, mit einer Denkschrift für die Postkarte zu werben – unter Kriegsbedingungen aber konnte sie sich als Medium bewähren.⁵ Die Karten sorgten für die schnellste und effektivste Auslastung des Postsystems.

⁴ Wolfgang Behringer: Das “postalische Königgrätz”. In: Kommunikation im Kaiserreich. Der Generalpostmeister Heinrich von Stephan. Hrsg. von Klaus Beyrer. Berlin 1997, S. 55. In Königgrätz fand die Entscheidungsschlacht statt.

⁵ Später warb von Stephan auch für die Einführung des Telefons. Vgl. Stephan: Das Telephon betreffend: Ein Brief des Generalpostmeisters Heinrich von Stephan an seine Durchlaucht den Fürsten Reichskanzler Otto von Bismarck.

1870 waren es immerhin 10 Millionen. Andererseits waren die Postkarten vor allem wegen der Sichtbarkeit des Geschriebenen etwas gänzlich Neues. Das Briefgeheimnis war geöffnet geworden, die Korrespondenz der Soldaten ließ sich jederzeit kontrollieren. Infolgedessen sorgte die Post nicht nur für eine Normierung der Tarife, sondern auch der Mitteilungen selbst. Ausdrücklich warnte Stephan vor missglückten Formulierungen, die bei den Adressaten in der Heimat für Unruhe sorgen könnten.

Postkarten und Sprachkontrolle

Für ihn war es daher auch kein Mangel, dass die Karten so wenig Raum für persönliche Mitteilungen ließen: Die Soldaten mussten sich zu beherrschen wissen, sie wurden durch das Medium ihrer Mitteilung zur Selbstkontrolle gezwungen. Die Postkarten an die Familienangehörigen galten nicht als private Korrespondenz, sondern waren Teil des Staatsdienstes und hatten daher einzig der Stärkung nationaler Angelegenheiten zu dienen. Zwar war es nicht jedermanns Sache, mit seinen Worten so sparsam umzugehen, aber bis zur Jahrhundertwende erschienen etliche Handbücher, die Postkartentexte vorformulierten; auch wurde der Vorschlag debattiert, Karten zu verschiedenen Anlässen – man kam auf 28 – schon mit Text auszugeben, so dass der Absender mit nur wenigen Anstreichungen seine Nachricht fertig stellen könnte. Stephan selbst schlug 250 Abkürzungen vor, wollte zudem sämtliche Fremdworte tilgen, um den deutschen Schreibstil gründlich vom Schwulst zu säubern.



Frühe Biographen verehrten in Stephan folglich einen „Bahnbrecher“ der Sprachreinigung, der „eine Gasse schuf, die sich schnell erweiterte und bald von dem einzelnen Verwaltungsgebiete der Post siegreich eindrang in alle Gebiete unserer Behörden, in die Gesetzgebung, das Heerwesen, die Eisenbahn- und Bauverwaltung, die Schule und das gesamte Schrifttum.“⁶ Die „zahllosen Wildlinge“ sollten der deutschen Sprache ausgetrieben werden, wenn man mit der Post die Landesgrenzen überschritt. Zwar wurde diese Sprachreinigung im Reichstag durchaus kontrovers diskutiert, aber Stephans Aufnahme 1887 als Ehrenmitglied des *Allgemeinen deutschen Sprachvereins* war die öffentliche Anerkennung seiner Maßnahmen. Als Generalfeldmarschall Helmuth von Moltke später in den Werken des Generalstabs die Verdeutschung verschiedener militärischer Fachausdrücke veranlasste, die Heeressprache selbst schließlich Fremdwörter mied,⁷ erreichten die Maßnahmen Stephans wieder den Soldaten an der Front. Die Sprachregulierung erfasste die verschiedensten Institutionen, Stephan Post war ein Zentralorgan des Staates geworden. Ließen sich in Briefe noch Geheimnisse falten, stand die Postkarte unter der Kuratel des Staates.



Es ist folglich wenig überraschend, dass Stephan die Postkarte auch dazu einsetzte, die eroberte Bevölkerung zu kontrollieren. Im Deutsch-Französischen Krieg wurden auch an die Franzosen schon bald „Cartes des Correspondance“ ausgegeben – auf den ersten Blick war ihnen damit der Kontakt untereinander möglich, der zweite Blick konnte aber schon den kontrollierenden Besatzern gehören. Die Post regulierte den Gedankenaustausch der eigenen Bürger, aber auch der fremden Bevölkerung.

Vorschlag für die Einführung der ersten Telephon-Verbindung. Berlin 1884.

⁶ Karl Techtent: Heinrich von Stephan. General-Postmeister. Leipzig 1899, S. 128.

⁷ Vgl. ebd., S. 132.

Die Post als ziviles Medium der Eroberung

Dass hierfür auch die Kooperation mit anderen Nationen durchaus nützlich sein konnte, zeigt die Gründung des Internationalen Postvereins 1874. Beim Abkommen zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich und seinen Kolonien, dem Common Wealth Großbritannien, den Niederlanden, Spanien, aber auch Grönland, Persien und Ägypten war Heinrich von Stephan federführend. Ein Postbeamter machte Außenpolitik, denn das umfangreiche Netzwerk zwischen den Staaten würde garantieren, dass die Botschaften eines jeden Landes auf kürzestem Wege und auch unter Nutzung der Infrastruktur der Postpartner rasch verschickt werden konnten. Die raumgreifenden Maßnahmen Heinrich von Stephans wurden nun als Weltpost deklariert.⁸ Und auch hier galt: Die Post gründete einen neuen Raum, der sich schier um den ganzen Globus spannte, und sorgte zugleich dafür, dass die Entfernungen der Briefe nicht mehr ins Gewicht fielen. Das Porto wurde ebenso vereinheitlicht wie auf den Feldpostkarten in Frankreich. Statt Soldaten schrieben nun Kolonialbeamte, Händler und Missionare in die Heimat, der Effekt aber blieb derselbe: Je reibungsloser der Austausch mit den Kolonien, umso dichter schienen diese Territorien ans Deutsche Reich zu grenzen, umso beruhigter schließlich die Daheimgebliebenen.

In der postalisch neu definierten Welt waren die Landesgrenzen durchlässig geworden; durch das internationale Abkommen konnten die Sendungen aller Mitgliedsstaaten auch im Ausland transportiert werden. Die Weltpost ist folglich aber nicht nur ein Verbund verschiedener Nationen, sondern auch ein Zusammenschluss von Medien. Kein Nachrichtenaustausch ohne die entsprechende Verkehrstechnik. Gerade weil die Abkommen über das Porto die verschiedenen Nationen auf eine Stufe stellten, war die Beherrschung des Netzwerkes, das diese Nachrichten übermittelte, umso wichtiger. Die Nationen konkurrierten bei der Einrichtung von Schienen, Straßen und Schifffahrtswegen. Diese geopolitischen Verkehrstechniken sorgten indes auch dafür, dass die fremden Länder gleichsam verschwanden. Wie bereits Marshall McLuhan beschrieb: Schienen und Straßen vereinheitlichen den Raum, sie überwinden die geographischen Gegebenheiten und Hindernisse, schlagen Schneisen in Landschaften, nehmen ihnen dabei folglich aber auch ihr Charakteristikum.⁹ Die verkehrstechnische Globalisierung kommt vor allem den Kolonialmächten zugute.



Das ‚Reich auf Reisen‘

All diese unterschiedlichen Aspekte des Medienverbunds Post machen kenntlich, dass selbst die Zustellung einer privaten Grußkarte von Maßnahmen abhängig war, die auch eine außenpolitische Brisanz hatten. Heinrich von Stephan musste die zunächst zögerliche Außenpolitik Otto von Bismarcks als besonders störend empfinden. Bereits 1868 drängte er Bismarck zur Gründung eines Postvereins.¹⁰ Das Deutsche Reich sollte endlich auf Reisen gehen, schließlich erreichten die zugelassenen Briefmarken nun jeden beliebigen Punkt im Gebiet des Weltpostvereins. Und da das internationale Postnetz weitgehend von England bestritten wurde, mehrten sich schon bald die Forderungen nach deutschen Linien, die vom Staat zu unterstützen seien. Der Postdampfer wurde folglich zu einer Art Kollektivsymbol für die aufbrechende Nation.¹¹ Im Reichstag wurde langwierig verhandelt, ob die Kolonialpost zur Staatssache erklärt werden sollte.

⁸ Vgl. Stephan: Die Idee der Weltpost. Hamburg 1948; Stephan: Weltpost und Luftschifffahrt. Berlin 1874.

⁹ Vgl. hierzu Marshall McLuhan: Die magischen Kanäle. Understanding Media. Basel 1995, bes. S. 141ff. und Wolfgang Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt/Main 2000, bes. S. 35ff.

¹⁰ Vgl. u.a. Techetin: Stephan, S. 89.

¹¹ Vgl. Stephan Besser: Zwischen Land und Meer. August 1901: Die Woermann-Linie fährt in 30 Tagen nach Swakopmund. In: Honold, Scherpe (Hg.): Mit Deutschland um die Welt, S. 264-270.



Bild: *Schiff der Deutschen Ostafrika Linie im Suez-Kanal*

Zwar konnten nach dem Abkommen des internationalen Postvereins deutsche Briefe ohne Schwierigkeiten auch an die ostafrikanische Küste oder in andere Gebiete gelangen, störend blieb aber doch, dass man die Sendungen auf diesem Weg England anvertrauen musste. Keinesfalls sollten die Versorgungswege des wachsenden Staatskörpers auf Dauer von England abhängen, deutsche Nachrichten sollten deutsche Stempel tragen, aber auch mit deutscher Pünktlichkeit an ihr Ziel gelangen.

Heinrich von Stephan plädierte 1890 im Reichstag für nationale Subventionen der Ost-Afrika-Linie, denn der Mangel an „Verkehrsanstalten“ sei schließlich auch ein Grund dafür, wenn „keine Nachrichten über Dr. [Carl] Peters“ (dem Begründer Deutsch-Ostafrikas) kommen.¹² Und wie sonst war die Niederschlagung „rebellischer Häuptlinge“ zu gewährleisten, wenn nicht mit deutschen Dampferverbindungen?

Ein Postbote macht Kolonialpolitik. Stephan forderte nicht nur die nationale Unterstützung der Dampferlinien, die Dampfer sollten überdies zukünftig auch nicht mehr wie bisher üblich in englischen Werften gefertigt werden, sondern allein von der deutschen Industrie.

Die zögerliche Außenpolitik Bismarcks geriet unter dem Zeichen der Reichspost Stephans in Bedrängnis: „Über die Kolonialprojekte konnte ich nicht früher sprechen, als bis die Gefahr überwunden war, das wir bei dem *fait accompli*, das wir machten, uns im Widerspruch mit befreundeten Mächten, wie England, befinden würden, dessen Tragweite sich vorher nicht berechnen ließ. Das Bedürfnis der Postdampfersubvention ist deshalb nicht erst durch die Kolonialpolitik entstanden. Andererseits sage ich wieder: ohne Dampfersubvention habe ich auch keine Aussicht auf Kolonialpolitik, durch die Deutschland den aus den überschüssigen Säften seines Körpers herauswachsenden Untertanen in fremden Ländern Pflege und Schutz angedeihen lassen kann.“¹³ so Bismarck.

Die Brief-Dampfer-Marken

Kein Wunder also, wenn Bismarck dem preußischen Oberpostmeister zuweilen durchaus distanziert gegenüber stand. 1885 jedoch genehmigte der Reichstag die Linien nach Australien und Ostasien und verabschiedete zugleich eine finanzielle Unterstützung von 900.000 Mark. Weiterer Beschluss: Die deutschen Dampfer sollten mit einer Mindestgeschwindigkeit fahren. Endlich schien das Deutsche Reich aufzuholen. 1890 gründete ein Konsortium von Reedern die deutsche Ost-Afrika-Linie und stellte eine Flotte zusammen, die alljährlich um neue Dampfer erweitert wurde. Mit Schiffsnamen wie *König*, *Herzog*, *Kaiser*, *Reichstag*, *General*, *Safari* und *Peters* und der Reichspost beflaggt, waren diese Dampfer gleichsam die ersten Botschaften, die nach den Kolonien ausgesandt wurden. Der Postdampfer wurde nun

¹² Die Beratungen im Reichstage über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend einer Postdampfschiffverbindung mit Ostafrika. In: Archiv für Post und Telegraphie (1890) 2, S. 47.

¹³ Oskar Grosse: Heinrich von Stephan. Vom Postschreiber zum Minister. Berlin 1931, S. 222.

zum Leitmotiv des deutschen Kolonialismus: Nachdem die Dampferlinien staatlich subventioniert wurden, gab es schon bald die ersten Postkarten mit Dampfermotiven.

Aber auch die Briefmarken wurden mit Dampfern bedruckt. Statt Ansichten von der Fremde, statt exotischer Motive eine Einheitsmarke. Der Dampfer war ein untrügliches Zeichen dafür, dass die Postwege nun erschlossen waren: Die Post konnte sich fortan auf sich selbst beziehen. Zugleich mochte der Dampfer neue koloniale Phantasien befördern, schließlich ließ sich die Marke mit beliebigen anderen Namen beschriften; mit diesem Wertzeichen konnte man in Serie gehen. Und so enthielt jede Nachricht aus dem Schutzgebiet die Botschaft, dass Deutschland auch als Kolonialland eine feste Adresse geworden war.

1888 wurde auch für „Kaiser Wilhelmsland“ auf Neu-Guinea eine Post gegründet. Geheimer Oberpostrat Reinhold Kraetke, der zugleich Landeshauptmann war, hielt vor versammelten Missionaren, Ruderleuten und Einheimischen eine feierliche Rede: „Wir sind hier versammelt, um einer neuen Station das Leben zu geben und an ihr zugleich die feierliche Taufe zu vollziehen. Eingedenk der hohen Verdienste des großen Staatsmannes, welcher zum Ruhm des deutschen Vaterlandes für die Kultur und Civilisation so Bedeutendes gethan, dem Weltverkehr immer neue Wege geebnet und bis in die entlegensten Gegenden erschlossen hat.“¹⁴ Getauft wurde die Station auf den Namen „Stephansort“.



Die Inbesitznahme vollzog sich auch hier im Zeichen der Reichspost. Mit Dampfern wie *Reichstag* oder *Kanzler* verschickte die Post ihre Nachrichten letztlich an die eigene Adresse. Auch die Gebäude der Poststationen auf den Ansichtskarten sollten genau dies bestätigen: Man war eine feste Adresse in den Kolonien. Architektonisch fügten sich die wilhelminischen Postpaläste ihrer Umgebung in den Schutzgebieten. Es wurden Gebäude angemietet, und als die Kapazitäten nicht mehr ausreichten, investierte man in Neubauten – prunkvoll, aber im Landesstil. Die Karten zeigen die Poststationen meist mit dem zuständigen Beamten vor der Türe stehend, die Reichspostflagge immer im Bild.

Basierte die Idee der Weltpost darauf, die eigenen Sendungen fremden Verkehrssystemen anzuvertrauen, so versuchte man in den Schutzgebieten, die lokalen Kommunikationswege durch eine genuin deutsche Vernetzung zu ersetzen. Während man auf dem Seeweg mit den anderen Kolonialländern konkurrierte, waren es im Hinterland also die einheimischen Botensysteme. Sie waren zweifelsohne ortskundiger als die deutschen Postboten, die man in Berlin anzuwerben versuchte. Aber ob sie auch verlässlich waren?

In Deutsch-Ostafrika beispielsweise gab es zahlreiche Beschwerden über im Postdienst eingesetzte Inder. Nach ihrer Ankunft wurden die Postsäcke einem indischen Beamten ausgehändigt, der allerdings die deutsche Schrift nicht lesen konnte, den Inhalt des Postsackes folglich einfach auf dem Boden ausbreiten musste; nun war es jedem selbst überlassen, die an ihn adressierten Briefe herauszufischen.¹⁵ Dabei galt das indische Botensystem als besonders gut entwickelt. Die deutsche Post aber wollte sich ihnen möglichst nicht anvertrauen. Auch sollten keine „Negerköpfe“ die deutschen Sendungen ins Hinterland tragen.¹⁶

¹⁴ Techentin: Stephan, S. 107f.

¹⁵ Vgl. Christine Reinke-Kunze: Die Geschichte der Reichs-Post-Dampfer. Verbindung zwischen den Kontinenten 1886-1914. Herford 1994, S. 56f.

¹⁶ Vgl. Schmidt/ Werner: Die Geschichte der deutschen Post in den Kolonien und im Ausland, S. 254.

In Berlin wurde daher stets nach deutschen Boten gesucht. Bewerber erhielten am von Carl Velten geleiteten Orientalischen Seminar ein Training in Suaheli, eine Einführung in die geographischen Gegebenheiten und schließlich einen Taschenatlas, der eigentlich für Soldaten entworfen worden war. 1913 waren allein in den afrikanischen Kolonien 115 Postbeamte und 56 Hilfsbeamte beschäftigt. Das waren freilich viel zu wenige, um alle Briefe rasch ins Hinterland bringen zu können. Die Einstellung heimischer Boten war also unumgänglich. Kleine Trupps mit einem Führer und bis zu fünf Untergebenen wurden eingerichtet und bald auch uniformiert.

Zur Ausrüstung gehörten Reichsadler, Postausweis, Gewehr und ein Pass mit wenigen Sätzen, die in Deutsch, Arabisch und Suaheli geschrieben waren: „Alle, denen dieses Schreiben von dem Boten vorgezeigt wird, werden aufgefordert, denselben auf seinem Weg nicht aufzuhalten, sondern ihn soweit wie möglich zu unterstützen und – wenn nöthig – ihm auch den Weg zu zeigen.“¹⁷ Die Briefe selbst wurden aufwendig geschützt und in Verpackungen eingeschlagen, um sie vor tropischen Regengüssen zu schützen. Briefe faltete man in Ölpapier, gab sie als Bündel in imprägnierte Beutel, welche schließlich in einer Wachleinwand zusammengeschnürt wurden.¹⁸

Bild: „Buschleute als Postabholer“, aus: W. Schmidt, Hans Werner: Geschichte der Deutschen Post in den Kolonien und im Ausland. Mit einem Geleitwort von Dr. Ohnesorge. Leipzig 1942



Zu erwähnen ist freilich auch, dass trotz des anwachsenden Briefverkehrs die deutschen Dampfer nur selten ausgelastet werden konnten. Auf der Deutsch-Ostafrika-Linie waren Briefe zunächst das wichtigste Frachtgut, aber auch Zeitungen, Baustoffe und Maschinenteile wurden transportiert.¹⁹ Dennoch lohnte die Linie nicht. Die Industrie in Ostafrika war nach Meinung der Reeder längst nicht genug gewachsen, um auch die großen Ladekapazitäten zu füllen, die wenigen Gewürze fielen kaum ins Gewicht. Das Überholmanöver, mit dem das Deutsche Reich die Engländer im Kolonialrennen zu dúpieren versuchte, verfehlte sein Ziel.



Deutlicher noch wurde die Rückständigkeit der deutschen Post in der Telegrafie. Hier machte England das Rennen. Als Cecil Rhodes eine Telegraphenlinie von Ägypten nach Kapstadt plante und dafür mit den Schutztruppen verhandelte, machten die ihm zur Auflage, an den Masten eine gesonderte Leitung für den deutschen Nachrichtenverkehr anzubringen.²⁰ Dass die deutschen Drähte nur Anhängsel des britischen Konkurrenten waren,

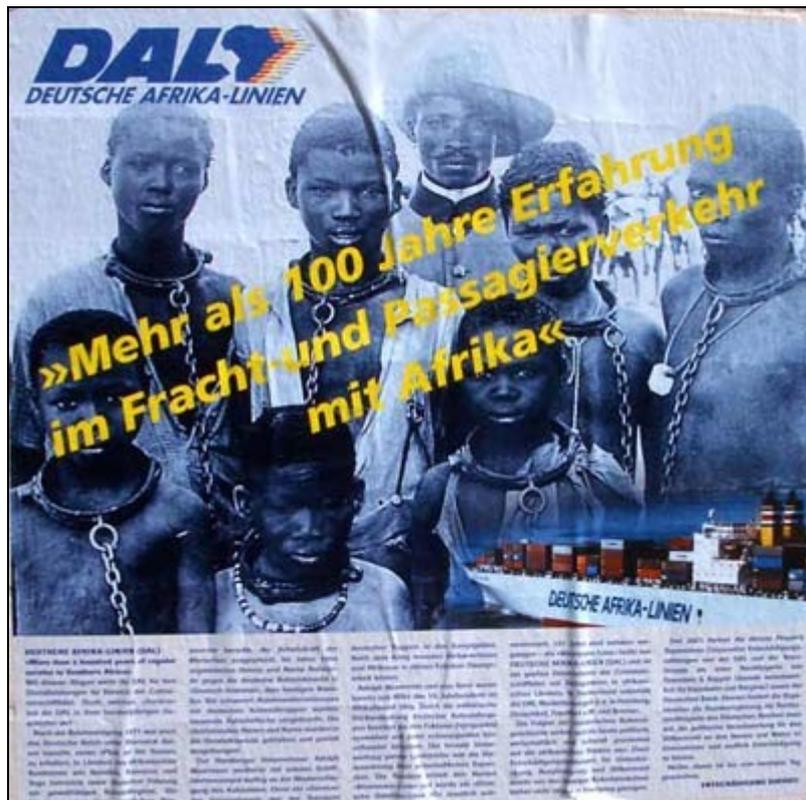
¹⁷ Wilhelm Puche: Das Post- und Telegraphenwesen in Deutsch-Ostafrika vom Jahre 1890 bis 1899. In: Mitteilungen der deutschen Orient-Gesellschaft 4 (1901), S. 14.

¹⁸ Ebd., S. 17.

¹⁹ Vgl. u.a. Deutsche Ost-Afrika-Linie. Handbuch für das Jahr 1899. Hamburg 1898.

²⁰ Vgl. Schmidt/Werner: Post in den Kolonien, S. 258.

sollte später noch schmerzlicher erfahren werden. Ohne lückenlosen Draht zu den Kolonien musste das deutsche Reich immer auf die Kooperation des Auslands vertrauen, während das Empire eine direkte Linie mit Bombay unterhielt, ohne feindliches Territorium zu kreuzen.²¹



Antikoloniale Plakataktion, gesehen in Hamburg 2005 (Foto: Heiko Wegmann)

Die deutschen Postdampfer waren zwar die schnellsten ihrer Klasse, aber der telegrafisch erschlossene Raum gehorchte längst einer anderen Ordnung. Dass die Barbarossa-Klasse zwei Knoten schneller war als die Dampfer der Engländer, war für die neuen Kommunikationstechnologien unerheblich. Die ostafrikanische Küstenstadt Dar-es-Salaam war nicht mit einem Seekabel verbunden, die deutschen Schutztruppen blieben immer auf englische Zwischenschaltungen angewiesen. Spätestens beim Kriegsausbruch 1914 wurde dies besonders spürbar: Den Beginn des Ersten Weltkrieges vernahmen die Deutschen in Ostafrika als Ausbleiben aller Nachrichten.

* Dr. Oliver Simons ist Assistant Professor am Department of Germanic Languages and Literatures, Harvard Universität. Promotion über Raummodelle in Philosophie und Literatur der Moderne, Publikationen zur deutschen Kolonialgeschichte und zur Literatur des 20. Jahrhunderts.

Dieser Text ist online unter:
<http://www.freiburg-postkolonial.de/Seiten/HeinrichvonStephan.pdf>

²¹ Vgl. Siegert: Relais, S. 147ff.