

Kurz-Exposé zur Dissertation
von Henrik Lührs

Kontakt

henrik.luehrs@fernuni-hagen.de
www.ruerivoli.de/forschung

ARBEITSTITEL

Luftverkehrsinfrastruktur in Ostafrika: Dekolonisation, Transfer und Entwicklung.
(Post-)Koloniale und globale Abhängigkeiten im Luftverkehrssektor Kenias, Ugandas und Tansanias.

FRAGESTELLUNGEN

Im Kern soll parallel zu üblichen Fragestellungen der Dekolonisationsgeschichte untersucht werden, ob und in welcher Form aus der politischen Dekolonisation Ostafrikas ein unabhängiger Luftverkehrssektor erwachsen ist und wer die bestimmenden und durchführenden Akteure dieser luftverkehrsinfrastrukturellen Dekolonisation waren.

GEGENSTAND

Mit dem Begriff der „Dekolonisation“ wird in der Regel vor allem der politische Rückzug einer Kolonialmacht verbunden, oftmals sogar ein stichfestes Datum für einen „Unabhängigkeitstag“. So wichtig das für Bildung einer Nation und eines nationalen Bewusstseins sein mag, so klar ist aber auch, dass ein womöglich neu geschaffener Staat nicht über Nacht eine vollständige Autonomie bekommt. Vielmehr handelt es sich dabei um teilweise lang anhaltende Prozesse, die von Transfer, Transformation und Neuentwicklung ebenso geprägt sind wie von neuen Abhängigkeiten, von denen sich kein Staat der Welt freisprechen kann.

Dennoch unterscheiden sich gerade in Afrika die Abhängigkeiten der Staaten nach der Dekolonisation teilweise deutlich von den durch die Globalisierung verursachten Abhängigkeiten anderer Staaten – auch anderer ehemaliger Kolonialstaaten. Besonders deutlich hatte NKRUMAH die postkoloniale wirtschaftliche Ausbeutung der afrikanischen Rohstoffe durch transnationale Konzerne in seinem Buch *Neocolonialism. The Last Stage of Imperialism* (1965) herausgestellt. In diesem Werk betonte er, dass sich auch mit der formellen Unabhängigkeit der afrikanischen Länder an den ökonomischen Ausbeutungsstrukturen der Kolonialzeit im Prinzip nichts geändert hat.

In dieser Arbeit möchte ich nun im Kontext der Dekolonisation Afrikas und den damit verbundenen weltpolitischen, sozialen und ökonomischen Entwicklungen den Blick auf die Infrastruktur, insbesondere die Verkehrsinfrastruktur richten. Hier wiederum nimmt die Luftfahrt eine besondere Rolle ein, weil sie als jüngste Verkehrstechnologie einen beträchtlichen Anteil an der rasanten Entwicklung der Globalisierung im 20. Jahrhundert hatte. Die Kolonialmacht Großbritannien brachte nach dem Ersten Weltkrieg auch luftverkehrstechnische Entwicklungen mit nach Ostafrika und baute diese in ihrem Sinne aus. Direkt hier stellt sich bereits die Frage nach der Motivation hinter der Erschließung von Räumen und Ressourcen mit Hilfe dieser neuen Technologien. In dieser Anfangszeit hatte der Luftverkehr zunächst eine ausschließlich elitäre und militärische Funktion, er entwickelte sich jedoch schnell zu einem Massentransportmittel, das für „moderne“ Staaten selbstverständlich und unentbehrlich wurde.

Diese luftverkehrstechnische Pionierzeit in den 1920er Jahren bildet den Startpunkt meiner Betrachtungen, die sich insgesamt im Zeitraum zwischen 1920 und 1990 bewegen, wobei die Zeit um die Dekolonisation in den 1960er Jahren und das folgende Jahrzehnt den Schwerpunkt bilden. Örtlich befasst sich die Arbeit mit dem Großraum Ostafrika, was hier im Wesentlichen die ehemaligen britischen Kolonien Kenia, Tansania und Uganda meint. Gerade im Bereich des Luftverkehrs muss jedoch an einigen Stellen der Blick auch über diese Grenzen hinaus gerichtet werden, wenngleich die genannte Kernregion der Untersuchungsgegenstand bleibt.

In diesem Rahmen untersucht die Arbeit nun den Prozess der luftverkehrsinfrastrukturellen Dekolonisation in Ostafrika; ein Aspekt, der bisher wenn überhaupt nur am Rande betrachtet wurde, obwohl die Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Teil eines modernen Staates ausmacht und darüber hinaus große Bedeutung für die Integration in den Weltmarkt und die Weltgemeinschaft hat. Immer wieder sollen dabei Personen und Akteure auf verschiedenen Seiten im Mittelpunkt stehen und damit nicht nur die Handlungen und Entscheidungen, sondern vor allem das Wissen, das einen entscheidenden Faktor für den Aufbau des Luftverkehrssektors bildet. Dabei geht es zunächst vor allem um den Wissenstransfer der ehemaligen Kolonialmacht, später aber ebenso um Wissens- und Personaltransfer aus anderen Staaten. Ganz klar kann Wissen in diesem Kontext als Machtinstrument – auch des konkreten Dekolonisationsprozesses – angesehen werden.

Daneben spielte vor allem seit der Dekolonisation die internationale Wirtschaft eine bedeutende Rolle für die unabhängigen Staaten, ohne welche die Integration in den Weltmarkt nur schwer möglich war. Dies trifft insbesondere auch auf den Luftverkehrssektor zu, der – wie bereits erwähnt – schon von der Sache her international ausgerichtet ist. Auch hier soll wieder betrachtet werden, ob und wie ein Wissenstransfer stattgefunden hat und welche Rolle den Einheimischen dabei zukam. Parallel zu Wirtschaftsunternehmen werden auch politisch strukturierte Luftfahrtorganisationen wie die ICAO und die IATA und deren Einflüsse betrachtet.

Perspektivisch richtet sich der Blick vor allem auf die einheimischen Eliten: Zum einen soll untersucht werden, welche Möglichkeiten des Agierens Sie im Rahmen eines Bereiches hatten, der in hohem Maße von ehemaligen Kolonialmächten dominiert wurde, bzw. welche Möglichkeiten ihnen auch zugestanden wurden. Zum anderen sollen auch die Initiativen betrachtet werden, die sich aus einer eigenen Entwicklung ergeben haben, wobei hier vor allem Kooperationen eine wichtige Rolle spielen konnten. Auf welcher Seite lag beispielsweise die Initiative zum Einsatz von externen Beratern und welche Folgen ergaben sich daraus für die ostafrikanischen Staaten?

Insgesamt spielt sich diese Arbeit im Spannungsfeld der Dekolonisation zwischen äußeren bestimmenden Einflüssen und eigenen Entwicklungen und Möglichkeiten ab. Konkret geht es dabei in allen angesprochenen Bereichen um den Transfer von Technik und Kapital sowie die daraus resultierenden Transformationen und Handlungsmöglichkeiten. Dass es nicht so einfach war, sich aus der kolonialen „Umklammerung“ zu befreien, ist bereits mehrfach allgemein und politisch betrachtet worden. Mit dieser Arbeit soll untersucht sein, wie die Dekolonisation sich konkret auf den Bereich der Luftverkehrsinfrastruktur ausgewirkt hat und in welchem Maße diese „Umklammerung“ Veränderungen erfahren hat.