

Arbeit und Gesundheit beim kolonialen Eisenbahnbau – Die Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft

Rebecca Hanna Schneider, Otto-Friedrich-Universität Bamberg

Kolonialbahnbau in Deutsch-Ostafrika

Die Eisenbahn trieb die Industrialisierung und Mobilität der europäischen Bevölkerung maßgeblich voran. Sie wurde zu einem Symbol der Moderne und sorgte für eine Unabhängigkeit von der Natur. Diesen Aufbruch in eine neue Ära sollte Ende des 19. Jahrhunderts bis weit ins 20. Jahrhundert in den kolonisierten Gebieten durch den Bau von Eisenbahnen ebenfalls herbeigeführt werden. Die Kolonialmächte hatten aber nicht nur zivilisatorische Beweggründe und Fortschrittsgedanken im Sinn. Die Eisenbahn sollte auch bei dem Erschließen des Gebiets helfen und stellte sich als eine Notwendigkeit zum Abbau und Transport von Waren und Ressourcen heraus. Koloniale Akteure maßen ihr daher eine herausragende wirtschaftliche Bedeutung bei. Zugleich diente sie neben diesen ökonomischen Funktionen auch als ein Mittel zur Ausübung von Herrschaft und Einfluss, etwa für das Militär. Für die Etablierung des Kapitalismus und auch der damit verbundenen Lohnarbeit in den Kolonien war der Bau und der Betrieb von Eisenbahnen unter anderem verantwortlich.¹

Im Folgenden wird der Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika (DOA) und hier besonders die Rolle afrikanischer Arbeitskräfte für dieses kolonialen Großbauprojekt genauer in den Blick genommen. Das Gebiet umfasst das heutige Tansania, Burundi und Ruanda. Allerdings handelt es sich hier um ein stark „imaginiertes kolonisiertes Territorium“², da es nie komplett unter Kontrolle und Herrschaft des deutschen Kaiserreichs stand.³

Die Kolonialverwaltung hatte die Vorstellung von drei Bahnlinien durch DOA, die (überwiegend) traditionelle Handels- und Karawanenwege zum Vorbild hatten: eine Nordbahn, eine Südbahn und eine Zentralbahn, die hier im Mittelpunkt stehen soll (Abb. 1).⁴

Dem Bau der Zentralbahn, auch Tanganyikabahn oder Mittellandbahn, wurde 1904 durch den Reichstag zugestimmt. Die Diskussionen und Debatten zum Bau verliefen über Jahre hinweg, bei denen das Projekt mal im Vordergrund stand und dann immer wieder in den Hintergrund rückte.

¹ Vgl. Reichart-Burikukiye, Christiane: Gari la moshi – Modernität und Mobilität. Das Leben mit der Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika (= Geschichte, Bd. 54), Münster 2005, S. 14-17.

² Haschemi Yekani, Minu: Koloniale Arbeit. Rassismus, Migration und Herrschaft in Tansania (1885-1914) (= Reihe Globalgeschichte, Bd. 24; zugl. Diss. European University Institute, Florenz 2015), Frankfurt u. a. 2019, S. 9.

³ Vgl. Haschemi Yekani, Koloniale Arbeit, S. 9.

⁴ Vgl. Baltzer, Franz: Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas, Berlin u. a. 1916, <https://archive.org/details/diekolonialbahn00baltgoog> (letzter Zugriff: 01.05.2024), S. 33.

Ein erheblicher Einflussfaktor für den Bau war die zuvor fertiggestellte Ugandabahn der Briten in der nördlichen angrenzenden Kolonie, die die Wichtigkeit der Eisenbahnen zur wirtschaftlichen Nutzung der Kolonien aufzeigte. Die ca. 1200 Kilometer lange Linie DOAs sollte von Daressalam am Indischen Ozean über Morogoro und Tabora nach Kigoma am Tanganyikasee führen. Die Bauarbeiten fanden unter der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft (OAEG) statt. Das beauftragte Bauunternehmen war Philipp Holzmann & Co. aus Frankfurt a.M., das einige Bauabschnitte in Eigenregie zur Ausführung brachte. Je weiter der Bahnbau voranschritt, desto mehr lagerte die Firma die Konstruktion individueller Streckenabschnitte insbesondere an europäische Subunternehmer aus. Im Jahr 1905 begann der Bau und die Strecke erreichte 1907 bereits Morogoro, 1912 Tabora und 1914 das Ziel Kigoma am Tanganyikasee.⁵

Arbeitsbedingungen

Zum Bau der Eisenbahnen war die Kolonialmacht auf die Arbeitskraft der Lokalbevölkerung der Kolonie angewiesen. Besonders Bevölkerungsgruppen wie zum Beispiel die Wanyamwezi, die bereits vor dem Kolonialismus eine wichtige Rolle im Arbeitsmarkt Ostafrikas innehatten, wurden beim Eisenbahnbau beschäftigt. Sie stammten aus den zentral gelegenen Regionen der Kolonie und waren u.a. in der vorkolonialen Zeit Ostafrikas bereits als Träger unverzichtbar für den überregionalen Karawanenhandel. Besonders Wanyamwezi Männer trugen Exportgüter wie Elfenbein über mehrere hundert Kilometer vom Landesinneren an die Küste Ostafrikas. Von Handelsplätzen wie Tanga, Kilwa oder Bagamoyo gelangten diese über das Sansibar Archipel per Schiff in die ganze Welt. Während ihrer saisonalen Abwesenheit kümmerten sich Wanyamwezi Frauen um die Landwirtschaft und die Reproduktionsarbeit. Der Lohn aus der Trägerarbeit war eine zusätzliche Einkommensquelle für die Haushalte der Wanyamwezi.⁶ Allerdings waren beim Bahnbau bis zu 20.000 Menschen beschäftigt und diese kamen aus den verschiedensten Regionen der Kolonie.

Neben Vertretern der deutschen Bauunternehmen stammten besonders Ingenieure und (technische) Angestellte aus Europa. Hinzu kamen die oben bereits erwähnten Subunternehmer, die zu einem großen Teil aus Süd(ost-)Europa stammten. Büroangestellte und Handwerker, die v.a. als Schreiner, Maurer, Schlosser oder Schmiede u.a. bei den Brückenbauten eingesetzt waren stammten besonders zu Beginn der Bauzeit vom indischen Subkontinent.

⁵ Vgl. Tetzlaff, Koloniale Entwicklung und Ausbeutung, S. 81-90. Vgl. Rösser, Prisms of Work, S. 82-104.

⁶ Greiner, Andreas. Human Portage and Colonial State Formation in German East Africa, 1880s-1914. Tensions of Transport. Cham: 2022. Rockel, Stephen J. Carriers of Culture. Labor on the Road in Nineteenth-Century East Africa. Portsmouth: 2006.

Mit der Zeit kamen aber auch vermehrt gelernte Arbeitskräfte aus Ostafrika zum Einsatz, die die geforderten Fertigkeiten u.a. auf Missionsschulen erworben hatten. Insbesondere diese Gruppe der gelernten Arbeitskräfte, die ein Handwerk oder Lesen und Schreiben in deutscher Sprache erlernt hatte, hatte eine vergleichsweise starke Stellung im kolonialen Arbeitsmarkt inne, da ihre Kenntnisse für den Bahnbau unverzichtbar und daher stark nachgefragt wurden. Sie erhielten relativ hohe Löhne, verfügten über eine hohe Autonomie am Arbeitsplatz und waren vergleichsweise selten Zwangsmaßnahmen oder körperlicher Gewalt durch koloniale Akteure ausgesetzt.⁷

Der weitaus größte Teil von den beim Bau beschäftigten Arbeitskräften war aber bei den einfachen aber körperlich äußerst anstrengenden Tätigkeiten im Einsatz. Diese reichten von Rodungsarbeiten über Erdarbeiten zur Anlage des Eisenbahndamms über den Transport und das Verlegen von Eisenschienen. Ebenso mussten sie an Steinbrüchen Schotter für das Gleisbett herstellen. Rund ein Drittel der beim Bau anwesenden Menschen waren weiblich. Frauen waren punktuell bei den eigentlichen Eisenbahnarbeiten beschäftigt. Zumeist begleiteten sie aber ihre (Ehe-)Männer zu den Baustellen. Dadurch, dass sie sich tagtäglich um die Verrichtung des Haushaltes sowie die Kinderbetreuung kümmerten, ermöglichten sie die Lohnarbeit der Männer. Frauen, die ohne ihre Familien zur Bahn kamen, verkauften als Kleinhändlerinnen häufig Gegenstände des täglichen Bedarfs oder Getränke an die Arbeitskräfte. Auch Sexarbeiterinnen befanden sich an den Baustellen. Im kolonialen Kontext verschwamm häufig die Grenze zu sexualisierter Gewalt.⁸

Die Arbeiter:innenbeschaffung bildete sowohl beim Bahnbau als auch auf den Plantagen während der ganzen Kolonialzeit in DOA ein großes Problem, da grundsätzlich nicht genügend Arbeitskräfte zur Verfügung standen. In den Kolonien kam es gerade bei den einfacheren, aber physisch umso anspruchsvolleren Arbeiten, zu verschiedenen Formen unfreier Arbeit, die oft mit Gewalt und Zwang einhergingen. Während des Maji Maji Krieges (1905-1908), also zur Anfangszeit des Bahnbaus, wurden auch Strafarbeiter zur sechsmonatigen Zwangsarbeit an der Eisenbahn verpflichtet.

Die überlieferten Quellen berichten davon, dass sie durch den Krieg und die vorangegangene Internierung äußerst geschwächt und häufig krank waren. Viele überlebten die schlechte Unterbringung und die harten Bedingungen der Zwangsarbeit nicht.⁹

⁷ Vgl. Rösser, *Prisms of Work*, S. 132-151.

⁸ Vgl. Rösser, *Prisms of Work*, S. 65-205.

⁹ Vgl. Rösser, *Prisms of Work*, S. 140, 187f., 258f. Vgl. Koponen. *Development for Exploitation*, S. 398-400.

Durch eine Reform unter Bernhard Dernburg und Albrecht von Rechenberg um 1909 wurden einheitliche Regelungen bezüglich der Arbeitsbedingungen und der Vertragsabschließung eingeführt. Vor Ort änderte sich jedoch relativ wenig. Auch weiterhin war die Arbeit von Gewalt und Zwang geprägt.¹⁰

Insbesondere gegenüber den Anwerbern von Arbeitskräften, die meist zugleich Subunternehmer beim Bahnbau waren, empfand die afrikanische Bevölkerung ein gewisses Misstrauen. Diese Rekrutierer stammten meist aus dem Süden Europas, oft aus Griechenland oder Italien, und waren Vermittler zwischen Arbeitgebern und Arbeiter:innen. Unter ihnen waren aber auch viele Deutsche. Sie versuchten Arbeiter:innen über illegale, gewaltbereite und betrügerische Methoden zu gewinnen und nutzten dabei bereits bestehende Abhängigkeitsverhältnisse aus.¹¹

Subunternehmer wurden von den Baufirmen, wie Philipp Holzmann & Co., angestellt. Diese hatten die Leitung über einen kleinen Bauabschnitt und somit die Aufgabe der Anwerbung und Aufsicht über den Bau. Auch hier kam es zu brutaler Gewaltanwendung und Zwang zur Arbeit bei entlaufenen Arbeiter:innen. Dieses Vorgehen der Subunternehmer verstieß gegen die 1909 erlassenen „Arbeitsschutzgesetze“ und wurde, falls die Taten zur Anzeige kamen, vor Gericht verhandelt.¹² Besonders vor 1909 gab es allerdings kaum Regelungen oder Verwaltungsbehörden, die den Bau überwachten, wodurch die Arbeiter:innen den Subunternehmern meist schutzlos ausgeliefert waren.¹³ Doch auch nach dem in Krafttreten der „Arbeitsschutzgesetze“ war die Überwachung der Bauabschnitte unzureichend. Die Baufirmen waren bei der Weitergabe von Informationen über die Arbeitsbedingungen teilweise uneinsichtig und durch das Outsourcing an Subunternehmer war es für die unterbesetzte Aufsichtsbehörde kompliziert und zeitaufwändig die vielen kleinen Bauabschnitte zu kontrollieren. Auch die Eisenbahnaufsicht selbst gab zum Teil unzureichende Auskunft über die Zustände beim Bahnbau, weshalb Quellen von kolonialen Akteuren, wie Medizinalberichte, nicht immer zuverlässig sind.¹⁴

¹⁰ Vgl. Haschemi Yekani, *Koloniale Arbeit*, S. 10ff.

¹¹ Vgl. Reichart-Burikukiye, *Gari la moshi*, S. 52-55.

¹² Vgl. Rösser, Michael: *Transimperiale Infrastruktur? Personal, Unternehmer und Arbeit beim Bau der Zentralbahn in Deutsch-Ostafrika*. In: Laurent Dedryvère/ Patrick Farges/ Indravati Félicité/ Élisabeth Goudin (Hg.): *Transimpérialités contemporaines/ Moderne Transimpérialitäten. Rivalités, contacts, émulation/ Rivalitäten, Kontakte, Wettstreit (= Zivilisationen & Geschichte, Bd. 67)*, Berlin u. a. 2021, S. 273-289, hier S. 277.

¹³ Vgl. Rösser, Michael: *Prisms of Work. Labour, Recruitment and Command in German East Africa (= Work in Global and Historical Perspective, Bd. 21)*, Berlin u. a. 2024, S. 67.

¹⁴ Vgl. Rösser, *Prisms of Work*, S. 81.

Die Arbeitsverträge, die entweder über die Anwerber oder direkt vor Ort entstanden, waren meist auf einen oder mehrere Monate, meist sechs, aber auch tageweise festgelegt.¹⁵ Hier ist die Selbstbestimmtheit der Afrikaner:innen anzuerkennen, die nicht nur über die Länge ihrer Arbeitsverträge selbst entschieden, sondern teilweise vor Ort bessere Löhne und Arbeitsbedingungen aushandelten.¹⁶

Die Arbeiter:innen wurden entweder nach Zeit- oder Akkordarbeit bezahlt. Besonders die Akkordarbeit etablierte sich und war dabei überaus anspruchsvoll und ausbeutend. Viele der Arbeiter:innen verlängerten nach Ablauf der sechs Monate Arbeitsdauer ihre Verträge nicht.¹⁷ Der Lohn variierte nach Streckenabschnitt, Tätigkeit, Arbeitserfahrung und Herkunft der Arbeiter:innen.¹⁸

Die medizinische Versorgung beim Bau

Jährlich wurden von den deutschen Behörden unter anderem Medizinal-Berichte über die einzelnen Kolonien erstellt, in denen auch auf den Bahnbau eingegangen wurde. Diese Berichte wurde vom jeweiligen Arzt, der an der Eisenbahnstrecke angestellt war, verfasst. Bereits zu Beginn der Errichtung der Zentralbahn stellte die Firma Philipp Holzmann & Co. ab April 1905 einen Arzt ein, dem 4 Monate später ein weiterer aufgrund der steigenden Arbeiter:innenzahlen folgte. Die Zahlen in den ersten zwei Jahren des Baus beliefen sich derzeit auf 220 europäische (meist griechische), 200 asiatisch-arabische und 2.000 bis 6.000 afrikanische Angestellte. Dies bildete eine besondere Herausforderung nicht nur aufgrund der Zahl und Vielfalt der medizinischen Probleme, sondern auch aufgrund der vielen Bauabschnitte, die abzudecken waren. Die häufigsten gesundheitlichen Beschwerden bildeten Malaria, Erkrankungen des Magendarmtrakts und Lungenentzündungen, die besonders in der kühlen Regenzeit in kleineren Epidemien ausbrachen und häufiger zum Tod führten.¹⁹

Die afrikanischen Angestellten litten besonders an Geschwüren an Beinen. Diese entstanden durch unzureichende Schutzkleidung bei der Arbeit im Gestrüpp. Eine weitere Herausforderung war die Sandflohplage, die Eitergeschwüre an den Füßen zur Folge hatte. Durch die oftmals verspätete Behandlung kam es immer wieder auch zu Amputationen einzelner Zehen.²⁰

¹⁵ Vgl. Reichart-Burikukiye, Gari la moshi, S. 66.

¹⁶ Vgl. Reichart-Burikukiye, Gari la moshi, S. 57.

¹⁷ Vgl. Biermann, Werner: Tanganyika Railways – Carriers of Colonialism. An Account of Economic Indicators and Social Fragments (= Afrikanische Studien, Bd. 9), Münster 1995, S. 25f.

¹⁸ Vgl. Tetzlaff, Koloniale Entwicklung und Ausbeutung, S. 88.

¹⁹ Vgl. Eckart, Wolfgang U.: Medizin und Kolonialimperialismus. Deutschland 1884-1945, Paderborn u. a. 1997, S. 350.

²⁰ Vgl. Eckart, Medizin und Kolonialimperialismus, S. 351.

Die Afrikaner:innen mussten im Vergleich zu den anderen Angestellten wesentlich häufiger behandelt werden. Mitunter waren vor allem Dermatosen und Magendarminfektionen weit verbreitet. Dies wurde auf die schlechte Wohnsituation und die unzureichende Versorgung mit Nahrung zurückgeführt.²¹

Beim Bahnbau kam es durch die weite Verbreitung von Krankheiten auch immer wieder zu Todesfällen. Im Berichtsjahr 1908/09 starben nur 19 Afrikaner:innen. In den folgenden Berichtsjahren brachen häufiger Pocken- und Dysenterie-Epidemien aus, wodurch viele der Erkrankten starben. Im Jahr 1910 seien beispielsweise 25% der Arbeiter, die im nördlichen Bukoba angeworben wurden, an den Pocken gestorben.²² Impfaufforderungen durch die Eisenbahnbauaufsicht zur Verhinderung solcher Epidemien kamen viele Subunternehmer allerdings nicht nach. Zu diesem Zeitpunkt arbeiteten bereits 11.000 Arbeiter:innen beim Bahnbau. Der Medizinalbericht von 1909/10 listet 422 tote afrikanische Arbeitskräfte. 1911 verstarben 216 und im Jahr darauf 141 afrikanische Angestellte beim Bau der Zentralbahn trotz der Abwesenheit von Epidemien. Bei den Europäer:innen lagen die Todeszahlen meist unter 10 im Jahr.²³ Für die Jahre 1912 und 1913 führen die Medizinalberichte eine Sterberate bei der gesamten Arbeiter:innenschaft von 1,7% auf. Als Grund für die gesunkene Todesrate gibt der Bericht die verbesserten Sanitäreinrichtungen, die verbesserte Hygiene, sowie die bessere medizinische Versorgung an.²⁴

Die Berichte über die medizinische Versorgung enden nach 1912. Das Ergebnis der Jahre 1909 bis 1912 verzeichnet über 1.000 tote Afrikaner:innen beim Bau der Eisenbahnstrecken in DOA. Bei einem ähnlichen Bauvorhaben im Deutschen Reich wären die Todeszahlen untragbar gewesen, was den geringeren Wert der afrikanischen Menschenleben für die deutschen Kolonialisten aufzeigt.²⁵ Allerdings zeigt es auch, was der koloniale Apparat bereit war, öffentlich zu machen. Dennoch muss hier nochmals auf die häufige Unzuverlässigkeit von Schriften kolonialer Akteure hingewiesen werden.²⁶

Trotz allem war der Bahnbau bei den Afrikaner:innen wesentlich beliebter als der Plantagenbau, was zu einer Konkurrenz zwischen den Arbeitgebern der Plantagen und des Eisenbahnbaus führte.

²¹ Vgl. Eckart, *Medizin und Kolonialimperialismus*, S. 351f.

²² Vgl. Tetzlaff, *Koloniale Entwicklung und Ausbeutung*, S. 89.

²³ Vgl. Eckart, *Medizin und Kolonialimperialismus*, S. 352f.

²⁴ Vgl. Tetzlaff, *Koloniale Entwicklung und Ausbeutung*, S. 89.

²⁵ Vgl. Eckart, *Medizin und Kolonialimperialismus*, S. 354.

²⁶ Vgl. Rösser, *Prisms of Work*, S. 81.

Nicht nur die höheren Löhne, sondern auch die kürzeren Arbeitsverträge und die höhere Selbstbestimmung bei der Arbeit waren dafür ausschlaggebend.²⁷

Darüber hinaus verändert die Eisenbahn sowohl die lokale/regionale Wirtschaft als auch das Sozialleben stark. Der Karawanenhandel war durch die günstigere, schnellere und große Bereiche abdeckende Transportmöglichkeit zumindest entlang der Bahnlinien weitgehend unwichtig geworden. Abseits davon blieb er aber auch für die koloniale Ökonomie von erheblicher Bedeutung.²⁸ Durch die Eisenbahn wurde die ostafrikanische Wirtschaft sicherlich umstrukturiert, einige modernere Verkehrswege geschaffen und besonders der Export kolonialer Güter wie bspw. der Sisalhanf gesteigert, was langfristig der deutschen Wirtschaft zu Gute kommen sollte. Zudem trug sie dazu bei die deutsche Kolonialherrschaft zu stützen: im Bedarfsfall beschleunigte und erleichterte sie den Truppentransport des Kolonialmilitärs, was ein entscheidender Vorteil bei der Bekämpfung anti-kolonialen Widerstandes war. Auf der anderen Seite nutzen auch Ostafrikaner:innen die neu entstandenen Verkehrswege für ihre eigenen Zwecke: so diente ihnen die neue Bahn nicht nur als Verkehrsmittel, sondern sie erleichterte es ihnen auch eigene Güter, zumeist Erzeugnisse aus der Landwirtschaft, in weiter entfernte Gebiete zu transportieren und dort zu verkaufen.²⁹

Afrikaner:innen nahmen beim kolonialen Bahnbau aktiv Einfluss auf ihre Arbeitsverhältnisse, etwa wenn sie besondere Fähigkeiten und Kenntnisse in die Verhandlungen um Löhne einbringen konnten. Der Bahnbau und die Lohnarbeit bereiteten für viele auch eine Möglichkeit, sich aus bestehenden Machtverhältnissen zu lösen, vorherige Abhängigkeiten zu durchbrechen und die Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Schicht zu verändern. Auch wenn durch Rassismus und die koloniale Ideologie viele Europäer:innen anderer Meinung waren, brachte die lokale Bevölkerung ihre eigenen Fähigkeiten vom Karawanenhandel und den Feldarbeiten mit und waren zudem bereit sich Neues anzueignen.³⁰

²⁷ Vgl. Arnold, Steuer- und Lohnarbeit, S. 209f.

²⁸ Greiner, Andreas. Human Portage and Colonial State Formation in German East Africa, 1880s-1914. Tensions of Transport. Cham: 2022.

²⁹ Vgl. Tetzlaff, Koloniale Entwicklung und Ausbeutung, S. 94. Vgl. Reichart-Burikukiye, Gari la moshi, S. 88-110.

³⁰ Vgl. Reichart-Burikukiye, Gari la moshi, S. 68.

Material

Quelle: „Bericht über die gesundheitlichen Verhältnisse beim Bahnbau Morogoro – Tabora bis zum 30. April 1909“, S. 95-98, in: Reichs-Kolonialamt (Hg.): Medizinal-Berichte über die deutschen Schutzgebiete Deutsch-Ostafrika, Kamerun, Togo, Deutsch-Südwestafrika, -Neu-Guinea, Karolinen, Marshall-Inseln und Samoa für das Jahr 1908/09, Berlin 1910.

URL: <https://brema.suub.uni-bremen.de/dsdk/periodical/pageview/2093072>

Kontextualisierung:

Es handelt sich bei der Quelle um den „Bericht über die gesundheitlichen Verhältnisse beim Bahnbau Morogoro – Tabora bis zum 30. April 1909“. Dieser entstammt als Anlage den Medizinal-Berichten von 1908/09. Der ausgesuchte Text wurde von dem zuständigen Arzt, Dr. Lenz, verfasst. Sowohl der Aufbau des medizinischen Wesens als auch die gesundheitlichen Probleme der Arbeiter:innen sind gut herauszulesen. Die abwertende Sprache des Arztes über die schwarzen Angestellten ist ein gutes Beispiel für die rassistische und koloniale Ideologie der Europäer:innen.

Ergänzende Karte von Deutsch-Ostafrika mit eingezeichneten Bahnlinien:

Baltzer, Franz: Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas, Berlin u. a. 1916, S. 33.

<https://publikationen.ub.uni-frankfurt.de/opus4/frontdoor/deliver/index/docId/17087/file/baltzerf.pdf>

Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen

Baltzer, Franz: Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas, Berlin u. a. 1916, <https://archive.org/details/diekolonialbahn00baltgoog> (letzter Zugriff: 01.05.2024).

Reichs-Kolonialamt (Hg.): Medizinal-Berichte über die deutschen Schutzgebiete Deutsch-Ostafrika, Kamerun, Togo, Deutsch-Südwestafrika, -Neu-Guinea, Karolinen, Marshall-Inseln und Samoa für das Jahr 1908/09, Berlin 1910.

Literatur

Arnold, Bernd: Steuer- und Lohnarbeit im Südwesten von Deutsch-Ostafrika, 1891 bis 1916. Eine historisch-ethnologische Studie (= Europa – Übersee. Historische Studien, Bd. 4), Münster u. a. 1994.

Biermann, Werner: Tanganyika Railways – Carriers of Colonialism. An Account of Economic Indicators and Social Fragments (= Afrikanische Studien, Bd. 9), Münster 1995.

Eckart, Wolfgang U.: Medizin und Kolonialimperialismus. Deutschland 1884-1945, Paderborn u. a. 1997.

Greiner, Andreas. Human Porterage and Colonial State Formation in German East Africa, 1880s-1914. Tensions of Transport. Cham: 2022.

Haschemi Yekani, Minu: Koloniale Arbeit. Rassismus, Migration und Herrschaft in Tansania (1885-1914) (= Reihe Globalgeschichte, Bd. 24; zugl. Diss. European University Institute, Florenz 2015), Frankfurt u. a. 2019.

Reichart-Burikukiye, Christine: Gari la moshi – Modernität und Mobilität. Das Leben mit der Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika (= Geschichte, Bd. 54), Münster 2005.

Rockel, Stephen J. Carriers of Culture. Labor on the Road in Nineteenth-Century East Africa. Portsmouth: 2006.

Rösser, Michael: Prisms of Work. Labour, Recruitment and Command in German East Africa (= Work in Global and Historical Perspective, Bd. 21), Berlin u. a. 2024.

Rösser, Michael: Transimperiale Infrastruktur? Personal, Unternehmer und Arbeit beim Bau der Zentralbahn in Deutsch-Ostafrika. In: Laurent Dedryvère/ Patrick Farges/ Indravati Félicité/ Élisa Goudin (Hg.): Transimpérialités contemporaines/ Moderne Transimperialitäten. Rivalités, contacts, émulation/ Rivalitäten, Kontakte, Wetteifer (= Zivilisationen & Geschichte, Bd. 67), Berlin u. a. 2021, S. 273-289.

Tetzlaff, Rainer: Koloniale Entwicklung und Ausbeutung. Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutsch-Ostafrika 1885-1914 (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 17), Berlin 1970.

Weiterführende Literatur

Literatur zu Arbeit in Deutsch-Ostafrika

Haschemi Yekani, Minu: Koloniale Arbeit. Rassismus, Migration und Herrschaft in Tansania (1885-1914) (= Reihe Globalgeschichte, Bd. 24; zugl. Diss. European University Institute, Florenz 2015), Frankfurt u. a. 2019.

Koponen, Juhani: Development for Exploitation. German colonial policies in Mainland Tanzania, 1884-1914 (= Studien zur Afrikanischen Geschichte, Bd. 10; Studia Historica, Bd. 49), 2. überarb. Aufl., Helsinki u. a. 1995.

Rösser, Michael: Prisms of Work. Labour, Recruitment and Command in German East Africa (= Work in Global and Historical Perspective, Bd. 21), Berlin u. a. 2024.

Tetzlaff, Rainer: Koloniale Entwicklung und Ausbeutung. Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutsch-Ostafrika 1885-1914 (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 17), Berlin 1970.

Literatur zum Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika

Biermann, Werner: Tanganyika Railways – Carriers of Colonialism. An Account of Economic Indicators and Social Fragments (= Afrikanische Studien, Bd. 9), Münster 1995.

Reichart-Burikukiye, Christine: Gari la moshi – Modernität und Mobilität. Das Leben mit der Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika (= Geschichte, Bd. 54), Münster 2005.

Rösser, Michael: Transimperiale Infrastruktur? Personal, Unternehmer und Arbeit beim Bau der Zentralbahn in Deutsch-Ostafrika. In: Laurent Dedryvère/ Patrick Farges/ Indravati Félicité/ Éli-sa Goudin (Hg.): Transimpérialités contemporaines/ Moderne Transimperialitäten. Rivalités, contacts, émulation/ Rivalitäten, Kontakte, Wetteifer (= Zivilisationen & Geschichte, Bd. 67), Berlin u. a. 2021, S. 273-289.

Glossar

Akkordarbeit	Bezahlung nach der Arbeitsleistung bzw. Arbeitsmenge
Albrecht von Rechenberg	ab 1906 Gouverneur von Deutsch-Ostafrika
Bernhard Dernburg	ab 1906 Direktor der Kolonialabteilung im Auswärtigen Amt in Berlin
Chinin	Prophylaxe und Mittel gegen Malaria
Dermatose	Oberbegriff für Hautkrankheiten
Deutschostafrikanische Gesellschaft (DOAG)	Unternehmen zur Vertretung der kolonialen Interessen des Deutschen Reich in Ostafrika, gegründet 1884
Dysenterie	Infektionskrankheit, Entzündung des Darms
Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika	1891 für den Bau der Usambarabahn gegründet, Tochtergesellschaft der DOAG, 1899 Übernahme des Unternehmens vom Staat wegen mangelnder finanzieller Mittel
Epidemie	Ausbruch einer Seuche in einem räumlich und zeitlich begrenzten Gebiet
Lenz & Co.	deutsches Unternehmen zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen, 1892 gegründet, teilweise Bau der Usambarabahn
Lohnarbeit	Arbeit gegen Geld, auch als Erwerbsarbeit bezeichnet, Abgrenzung von Subsistenzwirtschaft, Haus- und Familienarbeit und Sklavenarbeit
Malaria	Infektionskrankheit vorkommend in den Tropen und Subtropen, Übertragung durch Stechmücken
Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft (OAEG)	1904 gegründet für den Bau der Tanganyikabahn
Philipp Holzmann & Co.	deutsches Bauunternehmen, 1849 gegründet, u.a. Bau der Bagdadbahn und der Tanganyikabahn
Pocken	ansteckende, lebensbedrohliche Infektionskrankheit, grippeähnliche Symptome und starke Hautveränderungen, auch als Blattern bezeichnet
Sozialdarwinismus	Übertragung der biologischen Lehren und Theorien von Charles

Darwin auf den Menschen, Herabstufung anderer, vermeintlich „schwächerer“ Menschen

Ugandabahn

Kolonialbahn der Briten von der Küste des Indischen Ozean im heutigen Kenia zum Victoriasee (Uganda)

Zeitarbeit

In diesem Kontext: Bezahlung nach der geleisteten Arbeitszeit