

Alfred Ilg und seine chinesischen Erben

Ein Schweizer Ingenieur hat die europäische Kolonialpolitik in Afrika aufgemischt

Als Staatsminister Abessiniens hat der Schweizer Alfred Ilg eine Bahnlinie von Addis Abeba an den Indischen Ozean bauen lassen. Hundert Jahre nach seinem Tod erneuern chinesische Firmen sein Lebenswerk.

MARTIN WOKER

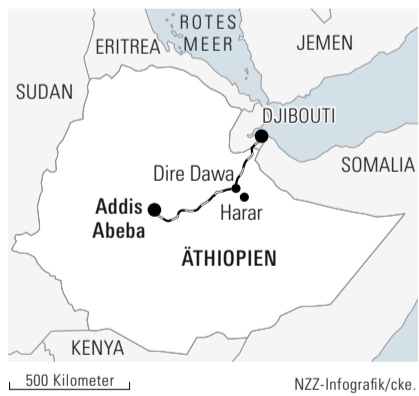
«Der unerbittliche Tod hat eine ungewöhnlich starke Eiche geknickt und eine der markantesten Erscheinungen in unserm schweizerischen Vaterland: unser allverehrter Mitbürger Alfred Ilg, der ehemalige Staatsminister in Abessinien, weilt nicht mehr unter den Lebenden.» Der Nachruf auf Alfred Ilg, am 11. Januar 1916 auf der ersten Seite dieser Zeitung erschienen, gibt Anlass zur Rückschau auf das Leben eines in die europäische Kolonialpolitik verstrickten Schweizer Ingenieurs, der mit technischem Fortschritt die Unabhängigkeit Abessiniens, wie das 1974 abgeschaffte Kaiserreich auf dem Gebiet des heutigen Äthiopien und Eritrea hiess, zu sichern versuchte.

Im Zentrum seiner Bemühungen stand der Bau einer 784 Kilometer langen, von Djibouti über Dire Dawa nach der auf 2300 Meter Höhe gelegenen neuen Hauptstadt Addis Abeba führenden Bahnstrecke in Meterspur, der nach Ilgs Tod beendet wurde. Exakt hundert Jahre später vollenden chinesische Firmen dieser Tage eine in Rekordtempo erbaute neue Eisenbahnlinie in Normalspur entlang derselben Linienführung.

Die «afrikanische Schweiz»

Wer sich ausschliesslich auf die in der NZZ erschienenen Würdigungen von Ilgs Wirken als Berater und Staatsminister des äthiopischen Kaisers Menelik II. (auch als Menelik transkribiert) abstützt, erhält ein einseitiges Bild. Die meisten der zu Ilgs Lebzeiten publizierten Artikel stammten aus dem Umfeld der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft Zürich, deren Ehrenmitglied Ilg war.

Das Bergland Abessinien genoss in der Schweiz breite Sympathien, nachdem Meneliks Armee der kolonialen Einvernahme durch Italien in der Schlacht von Adua 1894 ein militärisches Ende bereitet hatte. Zu der vergleichsweise modernen Bewaffnung des äthiopischen Heers beigetragen hatte



Ilg als Maschineningenieur und angelernter Büchsenmacher, was seinen gesellschaftlichen Aufstieg am Hofe Meneliks beschleunigte. Im März 1897 wurde Ilg zum Staatsrat im Range einer Exzellenz ernannt und dafür mit dem Titel Bitwoded geehrt.

Von einer verklärten Betrachtung Äthiopiens als «afrikanische Schweiz» Abstand genommen hat der Historiker Willi Loepfe in seiner 1974 erschienenen Dissertation «Alfred Ilg und die Äthiopische Eisenbahn». In sorgfältiger Quellenforschung wird darin das Wirken eines aufrechten und überaus loyalen Technikers gezeichnet, der als Vertrauter und persönlicher Übersetzer Meneliks im diplomatischen Nahkampf aufgerieben wurde und sich zehn Jahre vor seinem Tod resigniert nach Zürich zurückzog. «Abendländisches Kulturbewusstsein, protestantischer Fleiss und christliches Ethos, ein Hauch von Paternalismus, gepaart mit technischem Sach-



Alfred Ilg in seiner Uniform als äthiopischer Aussenminister. PHOTOPRESS-ARCHIV/KEYSTONE

verstand, diese Komponenten bestimmten Alfred Ilgs Verhalten. [...] Dass er sich der Problematik der europäischen Expansion erst im Verlauf seiner späten Karriere ganz bewusst wurde, kann ihm wohl kaum zum Vorwurf gemacht werden», urteilt Loepfe.

«Absolut objektiv und wahr»

Menelik hatte am 9. März 1894 Alfred Ilg die Ermächtigung erteilt, «unter dem Namen «Kaiserliche Gesellschaft von Äthiopien» eine Gesellschaft zu bilden, welche die Aufgabe übernimmt, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Djibouti nach Harar, von Harar nach Antotto (heute Addis Abeba) und von Antotto nach Kaffa und zum Weissen Nil durchzuführen», berichtet Ilgs Biograf und Freund, der Zürcher Zoologe Conrad Keller. Die veranschlagten Kosten beliefen sich auf 33,5 Millionen Franken.

Nachdem die Franzosen zwei Jahre später ebenfalls eine Konzession auf dem Gebiet ihres Protektorats Djibouti gewährt hatten, erfolgte der Baubeginn. 1902 konnte die Strecke bis nach Dire Dawa vorangetrieben werden. Die extremen klimatischen Bedingungen sowie periodische Überfälle der örtlichen somalischstämmigen Bevölkerung hatten die Bauarbeiten verzögert und das Projekt verteuert. Auf die geplante Anbindung der etwas erhöht gelegenen Handelsmetropole Harar wurde deswegen verzichtet.

Der Zürcher Sekundarlehrer Ulrich Kollbrunner schreibt dazu in der NZZ vom 23. Mai 1903 aus Djibouti: «Die Eisenbahn [...] führt noch nicht nach Harar, der zweitgrössten Stadt Abessiniens, sondern nur bis Diridawa, einem reizend gelegenen, aber etwas fieberhaften Ort. Ihre Länge beträgt gegen 300 Kilometer und durch sie ist der schwierigste Teil der Reise nach Abessinien behoben. Denn die grässliche, durstige, brennende Wüste mit ihren gefährlichen Bewohnern ist besiegt. Die Schwierigkeiten, die sich dem Bau der Bahn entgegenstellten, waren ganz ungeheuer. Auf Kamelrücken musste das Wasser für die Arbeiter und zur Verteilung des Mör-

der Versicherung: «Die kurzen Schilderungen, die ich Ihnen geboten, geben natürlich nur ein mangelhaftes Bild. Dafür ist es absolut objektiv und wahr.»

Die geäusserten Hoffnungen erfüllten sich nicht. Die Strecke blieb unvollendet, und die kaiserliche Eisenbahngesellschaft ging 1906 in Konkurs. Dem vorausgegangen war ein diplomatisches Gezänk zwischen den europäischen Kolonialmächten Frankreich, Grossbritannien und Italien, mit den Deutschen als teilnehmenden Zaungästen. Ilgs Doppelfunktion als privater Konzessionär des Unternehmens und Vertrauensperson des Königs kulminierte in persönlichen Anfeindungen, die ihn und seine Familie 1906 einigermassen verbittert nach Zürich zurückkehren liessen, wo er bis zu seinem Tode am 7. Januar 1916 im Neumünsterquartier wohnte.

«Die Maulwurfsarbeit der französischen Diplomatie, die ihm besonders in der Eisenbahnfrage hemmend in den Weg trat, erleichterte ihm diesen Schritt», so äusserte sich rückblickend sein Freund Conrad Keller in der NZZ vom 13. 2. 13. «Ein Teil der schweizerischen Presse verbreitete in nicht übermässig feiner Weise die Sensationsnachricht, Ilg sei plötzlich in Ungnade gefallen, seine Güter habe man weggenommen und an seine Feinde verteilt. Diesen Stimmen, die in Äthiopien das Gras wachsen zu hören glaubten, mag die Tatsache gegenübergestellt werden, dass Ilg vom Kaiser bis 1909 niemals die Entlassung erwirken konnte.»

Ohne im Detail auf die Gründe des Scheiterns von Ilgs Diplomatie und damit seiner privaten Geschäfte eingehen zu wollen, hebt Keller das ideelle Erbe des Schweizer Ingenieurs hervor. «Aber auch das abessinische Volk wusste sehr genau und ich hörte es aus dem Munde der Einheimischen oft genug, dass Ilg der gute Geist Meneliks war. Es freute sich, als dieser zur Ministerwürde erhoben wurde, ganz aufrichtig. Dazu war Grund genug vorhanden, denn wenn sein Kaiser immer wieder mit etwas demokratischem Oel gesalbt wurde, so war das eben schweizerisches Oel.»

Teil eines grossen Projekts

Inwieweit Ilg solches Lob erfreute, wissen wir nicht. Sicher ist, dass er die weltpolitischen Strukturen nach seiner Rückkehr klarer erkannte. An der Wintersitzung der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft im November 1909 (in der NZZ am 16. 11. 09 rapportiert) bezeichnete er seine Bahnstrecke als Teil eines weit grösseren Projekts, nämlich «jenes Schienenwegs, der einst berufen sein wird, die Gestade des Roten Meeres mit dem Bergland von Abessinien und dem Weissen Nil zu verknüpfen und als mächtiger Seitenarm jener gewaltigen Verkehrsstrasse zu dienen, die als transafrikanische Eisenbahn den ganzen Erdteil von Alexandria im Norden, bis Kapstadt im Süden in nicht allzu ferner Zeit durchqueren wird.»

Möglich, dass sich Ilg mit dieser Einschätzung über das Scheitern bei seinem

wichtigsten Projekt hinwegtröstete. Im März 1908 hatte eine von Frankreich alimentierte neue Eisenbahngesellschaft ohne sein Zutun den Weiterbau bis nach Addis Abeba, der von Ilg planerisch geprägten neuen äthiopischen Hauptstadt, aufgenommen. Die mit Lokomotiven aus Winterthur betriebene Bahn erreichte 1917 Addis, wo der dortige Kopfbahnhof noch heute steht. Die Strecke bis nach Dire Dawa konnte im Konkurrenzkampf mit der Strasse nicht bestehen und wurde vor 13 Jahren stillgelegt. Dies bedeutet jedoch keineswegs, dass Bahnen in Afrika keine Zukunft hätten. Im Gegenteil: Die von Ilg skizzierte transafrikanische Eisenbahn befindet sich teilweise bereits in Bau, wenn auch derzeit erst in ostwestlicher Richtung. Treibende Kraft bei der Projektierung, dem Bau und dem Betrieb eines ostafrikanischen Eisenbahnnetzes, an das auch Äthiopien angeschlossen wird, ist China.

Eine Ost-West-Verbindung

Auch im städtischen Nahverkehr wird auf chinesische Bahntechnologie gesetzt. In Addis Abeba wurde im September eine von Peking finanzierte unter- und oberirdisch verlaufende Metro eröffnet; die erste ihrer Art im subsaharischen Afrika. Im November zirkulierten nach einer Bauzeit von knapp drei Jahren auf der neu erbauten Strecke von Addis nach Djibouti versuchsweise erste Frachtzüge. Anlass war der gesteigerte Import von Getreide, da Teile des Lands wegen Ernteausfällen von einer Hungersnot bedroht waren.

Im Unterschied zur Kolonialzeit, als die Eisenbahn primär dem kostengünstigen Export von Rohprodukten wie Elfenbein, Kaffee und Häuten in Richtung Europa diente, soll der moderne Schienentransport in einheitlicher Spurweite Ostafrikas wirtschaftliche Integration begünstigen. Abgesehen von Chinas Interesse an afrikanischen Rohstoffen, das sich etwa im Wiederaufbau der Benguela-Eisenbahn von Angola nach Sambia niederschlägt, ist das subsaharische Afrika für Peking zum bedeutenden Absatzmarkt für seine Industrieprodukte geworden. Das Handelsvolumen hat sich innert eines Jahrzehnts verzehnfacht und liegt im laufenden Jahr bei fast 300 Milliarden Dollar.

Im Falle Äthiopiens begünstigt die leistungsfähige Eisenbahnverbindung an die Küste zunächst einmal die örtliche Industrie, deren Produkte künftig kostengünstiger und schneller exportiert werden können. In Addis Abeba schossen in den letzten Jahren Textilfabriken aus dem Boden. Die Betriebe profitieren vom enorm tiefen Lohnniveau, das für ungelernete Arbeiter bei unter zwei Dollar am Tag liegt. Eine äthiopische Wirtschaftszeitung stellte lapidar eine Wesensverwandtschaft zwischen den beiden Ländern fest: Dominierende Staatsparteien, die nach meritokratischem Prinzip Wirtschaftswachstum und Entwicklung priorisieren.

Und das demokratische Öl? Das kümmert Ilgs chinesische Erben wenig.

Ingenieur, Diplomat, Unternehmer und Sammler

Wok. · Der 1854 in Frauenfeld geborene Alfred Ilg folgte nach dem Abschluss eines Ingenieurstudiums an der ETH im Alter von 24 Jahren dem Ruf des namaligen äthiopischen Kaisers Menelik II., der zur Entwicklung Abessiniens europäische Experten suchte. Ilg erwarb sich mit dem Bau von Brücken, Wasserleitungen und Waffenschmieden das Vertrauen Meneliks, dem er als persönlicher Übersetzer, Sekretär und Berater diente. Es erforderte Jahre, um den Kaiser von der Notwendigkeit zu überzeugen, sein isoliertes Binnenland mit einer Eisenbahnverbindung an die Weltmeere anzuschliessen. Während eines Heimaturlaubs im Jahr 1895 heiratete Ilg die Zürcherin Fanny Gattiker, mit der er vier Kinder hatte. Zu diesem Zeitpunkt befand sich Ilg auf dem

Höhepunkt seines Einflusses. Er war faktischer Aussenminister des einzigen nichtkolonisierten afrikanischen Staates. Die Fäden der europäischen Interessen in Addis Abeba liefen bei ihm zusammen. Ilg bewohnte mit seiner Familie in Sichtweite des kaiserlichen Palasts ein geräumiges, europäisch eingerichtetes Haus am Stadtrand, das heute noch steht. Die Bemühungen, das Gebäude der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, waren bisher vergeblich. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie der äthiopischen Architektin Abnet Gezahegn Berhe liegt vor. Ausgeklammert werden in den über Ilg erschienenen Berichten in der NZZ seine äthiopischen Nachkommen, die in einem 2004 gedrehten Dokumentarfilm von Christoph Kühn («Alfred Ilg. Der weisse

Abessinier») zu Worte kommen. Einer der Gründe für die Zurückhaltung der heutigen tigrinisch dominierten äthiopischen Regierung im Umgang mit Ilgs Erbe dürfte darin bestehen, dass unter Menelik die Expansionspolitik der amharischen Hochlandbewohner ihren Höhepunkt erreicht hatte. Die politische Dominanz der christlichen Hochlandbewohner ist seither ein periodisch aufflammendes Konfliktpotenzial in Äthiopiens Innenpolitik. Begraben liegt Ilg auf dem Friedhof Enzenbühl, wo er auf einer 45 Namen zählenden Liste von prominenten Verstorbenen steht.

Gedenkveranstaltungen anlässlich der 100. Wiederkehr des Todestags von Alfred Ilg: Rathaus Frauenfeld 7. 1. um 20.00 Uhr, Völkerkundemuseum Zürich am 21. 1., 28. 1. und 4. 2. jeweils um 19.00 Uhr.