



Eine Reise in die Geschichte der Bong Mining Company

1

In den 1960er-Jahren baute die westdeutsche Stahlindustrie eine Eisenerzförderung in Liberia auf. Das Unternehmen verließ das Land im Jahr 1990 wieder, doch viele der Anlagen sind noch zu sehen. Entlang der Strecke vom Verladehafen in Monrovia bis zur Erzmine im Landesinneren hat Paul Sprute die Geschichte des Projekts und seiner Verwicklungen rekonstruiert. Ein Foto-Essay.

Text von Paul Sprute

Wir stehen auf einer Landungsbrücke am Rande des Hafengebiets in der liberianischen Hauptstadt Monrovia. Es ist überraschend ruhig. Matrosen zweier an der Brücke liegender chinesischer Fischtrawler angeln im Hafenbecken. Der von der Brücke aufragende Schiffsbelader (eine bewegliche Ladevorrichtung) und das zu ihm führende Förderband stehen still ¹.

Stellt man sich vor, dass das man an dem Förderband wie an einem Filmprojektor die Rückspultaste drücken könnte und das Band ganz zurücklaufen ließe, käme man in den frühen 1960er-Jahren an.

Dieser Teil des Hafens von Monrovia würde sich in eine Baustelle zurückverwandeln, auf der deutsche Bauarbeiter und Ingenieure der Baufirmen Grün & Bilfinger und Philipp Holzmann liberianischen Arbeitern Anweisungen geben – die aber von den Rammen übertönt werden, die Pfähle für die Pier im Hafenbecken verankern. Einmal kurz auf die Vorspultaste gedrückt und von einem an der Brücke liegenden Schiff werden Eisenbahnschienen entladen. Noch einmal kurz vorgespult und ein beeindruckend großer Rotor wird auf einen bereitstehenden Güterwagen gesetzt.

Beim nächsten Stopp besteigt eine Delegation liberianischer Würdenträger einen geschmückten Eisenbahnwaggon, der von einer Güterlok gezogen das Hafengebiet landeinwärts verlässt. Spult man von hieran kontinuierlich weiter, so sieht man im Zeitraffer ungezählte Schiffe an der Pier ankern, von denen Frachtkisten ent-

laden werden, bevor der Schiffsbelader tausende Tonnen Eisenerz in die Schiffskörper befördert.

Zunächst sieht man noch, wie die Hafenanlagen ausgebaut werden. Bald ist dieser Ausbau aber abgeschlossen. Von nun an prägen die immer selben Routinen der Eisenerzverladung das Bild. Später stellt man kurze Unterbrechungen fest. Manchmal scheint der Hafen fast still zu stehen. Mal erscheinen die liberianischen Arbeiter nicht und in den Büros herrscht hektischer Betrieb, Soldaten fahren vor, bevor die Routine bald wieder beginnt. Ein anderes Mal beladen einige wenige Deutsche das Schiff ohne die liberianischen Arbeiter, die sonst den Ladevorgang steuern. Schließlich kommt die Routine endgültig zum Erliegen. Die deutschen Angestellten verschwinden, der Hafen liegt verlassen da. Beim nächsten Drücken der Stoptaste ist ein Teil der Hafenanlagen entweder zerstört oder abgebaut, an der Pier liegen Schiffe der nigerianischen Marine und Frachter, von denen Säcke mit Mehl entladen werden. Noch zwei Mal halten wir das Band an: beim ersten Mal, als die Eisenbahn für kurze Zeit wieder den Betrieb aufnimmt und augenscheinlich die einmal landwärts geschafften Maschinen zurückschafft und sogar die Verladevorrichtungen abgebaut werden. Beim letzten Stopp scheint sich hingegen die Geschichte der 1960er-Jahre zu wiederholen. Dieses Mal baut ein chinesisches Bauunternehmen einen neuen Schiffsbelader auf die Pier. Die Routinen der Erzverschiffung werden aber nicht wieder aufgenommen.



Im Zeitraffer an einem vorbei lief die Geschichte des Hafens der Bong Mining Company (BMC). Die BMC war eine von der westdeutschen August Thyssen-Hütte dominierte deutsch-liberianische Eisenerzmine, die 80 Kilometer von Monrovia entfernt in den liberianischen Bong-Bergen über beinahe 30 Jahre Erz abbaute, bevor das Unternehmen im Jahr 1990 das Land verließ. Das Erz wandelte sich in Westdeutschland häufig in Karosserien von Volkswagen. Genauso lief Liberias Geschichte eines Ressourcenbooms an einem vorbei.

Die Mitte des 19. Jahrhunderts von ehemals versklavten Menschen aus den USA gegründete Republik an der Westküste Afrikas profitierte nach dem Zweiten Weltkrieg von der Vergabe einer Vielzahl von Konzessionen – unter anderem an die BMC. Der Abschwung kam mit der Ölkrise und führte zu den politischen Unruhen, Putschs und Streiks der 1980er-Jahre, die sich auf den Hafen und die Mine auswirkten. Im Jahr 1990 eskalierte schließlich der liberianische Bürgerkrieg und erst in den 2010er-Jahren erneuerten die liberianische Regierung und internationale Unternehmen das Versprechen der Bergbaukonzessionen, ohne dass diese ins Werk gesetzt worden wären. Natürlich kann man die Geschichte nicht wirklich im Zeitraffer an einem vorbeilaufen lassen. Man kann ihr aber mit Hilfe von historischen Quellen nachgehen. Im Forschungsprojekt „Conquering (with) Concrete“ befassten wir uns dabei mit Auslandsprojekten deutscher Bauunternehmen und stießen auf diesen Bergbaukomplex. Er stellte sich als eine der wichtigsten Auslandsinvestitionen der westdeutschen Industrie überhaupt heraus. Seine zeitliche Ausdehnung wie auch der räumliche Maßstab dieses Komplexes sind außergewöhnlich.

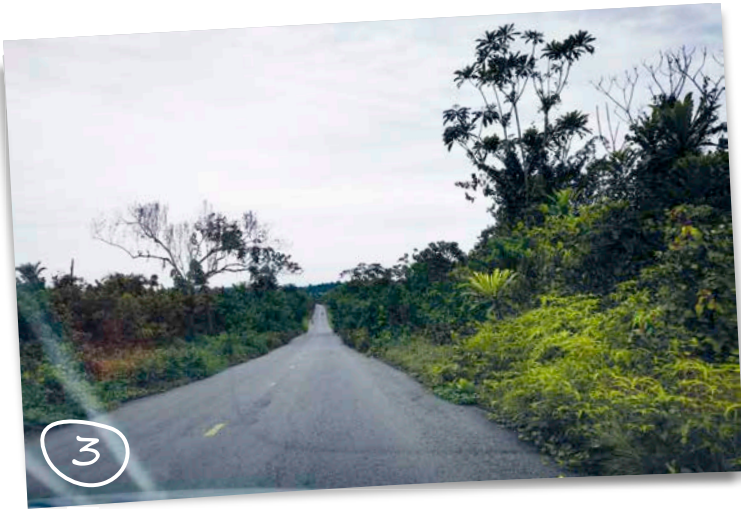
Ich befasste mich mit dem Bau des Komplexes als Teil meiner Dissertation, die sich mit der Geschichte von Hafenbauprojekten in Westafrika in ihren materiellen und räumlichen Verbindungen ins Hinterland auseinandersetzt. Diese Fallstudie in Liberia zeigte mir dabei, wie der Hafen zum Ausgangspunkt für Verbindungslinien wurde, deren Aufbau, Funktionieren und vor allem auch deren

Unterbrechungen eine Perspektive auf die Geschichte der Eisenerzmine selbst eröffnen. Hierfür war es wichtig, den Hafen zu besuchen – nicht selbstverständlich für eine historische Arbeit – und so ein unmittelbares Verständnis für seine Zusammenhänge zu entwickeln. Durch diesen Besuch wurde mir klar, dass die entscheidenden Verbindungen der BMC-Pier nicht im Hafen selbst oder der Stadt Monrovia lagen. Vielmehr musste ich die Verbindungen zwischen dem BMC-Hafen und der Mine ins Zentrum rücken.

Während das fiktive rückwärtslaufende Förderband nur ein Bild für die Reise in die Vergangenheit war, ist es glücklicherweise sehr wohl möglich, den Verbindungslinien des Hafens zur Mine selbst zu folgen. Vom Endpunkt der Bahnlinie im Hafen, an dem auch heute noch Lokomotiven stehen, führen die Schienen über eine Brücke, welche den United Nations Drive, eine Hauptverkehrsader Monrovias, überquert ².

Könnte man direkt den Schienen folgen, so hätte man von hier einen guten Blick auf das städtische Leben in Monrovia, bevor die Bahnlinie den Wasserlauf Stockton Creek auf einer weiteren Brücke überquert. 1988 gab ein Pfeiler dieser Brücke nach, was zu einer weiteren, baulich bedingten Unterbrechung in der Eisenerzförderung führte. Noch in Monrovia kommt man auch an einem ehemaligen Gelände der BMC vorbei, auf dem während des liberianischen Bürgerkriegs im Jahr 1990 der damalige liberianische Präsident ermordet wurde, nachdem Rebellengruppen entlang der Bahnstrecke nach Monrovia marschiert waren. Von Monrovia aus führt die Eisenbahnlinie durch hügeliges Gelände, grob dem Lauf des Saint Paul-Flusses folgend, an Anpflanzungen und Siedlungen vorbei. Die Nachbarn der Bahnlinie hatten in den 1960er-Jahren erfolgreich Entschädigungen für den Bau der Eisenbahn reklamiert und die BMC gleichzeitig dazu gebracht, Zufahrtswege für sie zu legen. Hier wurde den deutschen Vertretern der BMC überhaupt erst klar, wie abhängig sie von ihrer liberianischen Umgebung tatsächlich waren. Das war mit ihrer kolonial geprägten Weltsicht nur schwer vereinbar.

In der Gegenwart kann man der Bahnlinie aber nicht bis zur Mine folgen, da momentan kein Eisenerz abgebaut wird und der Eisenbahnverkehr eingestellt ist. Stattdessen folgt man einer Hauptstraße von Monrovia an den Firestone-Kautschukplantagen vorbei, bevor die Straße zur Mine in der Marktstadt Kakata von der Hauptstraße abzweigt (3).



Die deutschen Angestellten der BMC verbanden diese Straße genauso mit ihrem eigenen Ankommen in der Mine wie auch mit ihren Ausflügen nach Monrovia. Zu Zeiten der deutschen Mine wurde diese Straße, trotz häufiger Ankündigungen, nie asphaltiert. Das wurde erst von dem chinesischen Unternehmen erledigt, das die Konzession im Jahr 2009 übernahm.

Angekommen im Zentrum von Bong Mines, treffen die Eisenbahn und die Straße an einem Bahnübergang wieder aufeinander. Bong Mines ist heute eine belebte Landstadt, die nicht mehr vom Eisenerzabbau lebt, in der die Geschichte der Mine aber noch auf der Straße liegt. Auf dem Boden des Busbahnhofs finden sich immer noch die kleinen Eisenerzkügelchen, die aus dem kargen Erz der Bong gepresst wurden, um so den Erzgehalt im transportierten Material zu erhöhen (4).

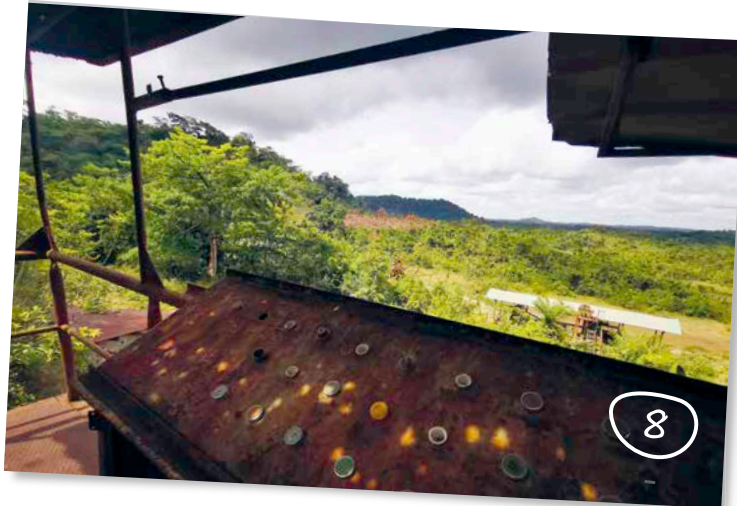


Während die BMC aus Liberia genauso verschwunden ist, wie die deutschen Bauunternehmen, die den Hafen, die Eisenbahnlinie und den Minenkomplex bauten, prägen ihre Werke weiterhin die Landschaft (5) (6).



Trotzdem wäre es aber falsch, hier nur eine postindustrielle Ruinenlandschaft zu sehen. Eine solche Sichtweise wird dadurch gebrochen, dass eine chinesische Konzession seit 2009 ihre eigenen Strukturen schuf, teilweise angrenzend zu alten Anlagen der BMC, teilweise aber auch verschwundene Anlagen der BMC wiederaufbaute oder überbaute (7) (8).





Hier vermischen sich die Zeitschichten im Vergleich zu der zu Beginn unternommenen Zeitreise.

Außerdem sind die ehemalige Bergbausiedlung und die heutige Stadt Bong Mines mitnichten deckungsgleich. Bong Mines knüpft teilweise an die Geschichte der BMC an, zum Beispiel durch den Fortbestand des ehemaligen BMC-Krankenhauses, ⁽⁹⁾



heute das räumliche Bindeglied zwischen der Landstadt der Gegenwart und der überwachsenen, ehemaligen Minensiedlung. Schon zu Zeiten des Bestands der Mine war das Krankenhaus ein solches Bindeglied zwischen zwei ansonsten räumlich strikt getrennten Sphären: der großzügig auf Hügeln angelegten Siedlung der internationalen Angestellten einerseits und den gedrängteren und uniformeren Arbeitersiedlungen andererseits.

Diese Abgrenzung setzte sich beispielsweise auch in der getrennten Beschulung fort. In der Gegenwart ist in einer der ehemaligen Arbeitersiedlungen eine neue weiterführende Schule eröffnet worden, während die alte Schule der internationalen Minensiedlung überwuchert wird. Die von der BMC errichteten ehemaligen Arbeiterhäuser wurden schließlich durch das chinesische Kon-

zessionsunternehmen geräumt. Die Bewohner*innen von Bong Mines leben deswegen in Vierteln, die nicht von der BMC geplant oder gebaut wurden ^{(10) (11)}.



Trotzdem bleibt die Geschichte der angrenzenden Mine für die Bewohner*innen von Bong Mines natürlich präsent. Das steht im krassen Gegensatz zur öffentlichen Erinnerung in Deutschland, die sich dieses bedeutsamen Ortes der deutschen Globalisierungsgeschichte kaum bewusst ist. In Bong trifft man auf ehemalige Beschäftigte der BMC oder von Bauunternehmen. Sie verbinden die Mine mit der Stabilität der Vorkriegszeit, erinnern sich andererseits aber auch daran, wie sich die BMC nach der Ölkrise von ihren übernommenen, sozialen Verpflichtungen zurückzog. Das führte zu den Streiks, welche die Förderlinien zum Hafen unterbrachen. Als der liberianische Bürgerkrieg im Jahr 1990 eskalierte, stellte die BMC ihre Produktion ein. Die internationalen Mitarbeiter*innen wurden von der deutschen Luftwaffe evakuiert, das Minengelände selbst wurde zur provisorischen Landebahn. Die Bergbauarbeiter mit ihren Familien aus Liberia und anderen afrikanischen Ländern durchlebten den Bürgerkrieg hingegen bis zu seinem Ende im Jahr 2003. Man könnte meinen, dass genau solche wenig vorteilhaften Verwicklungen zu der Vergesslichkeit

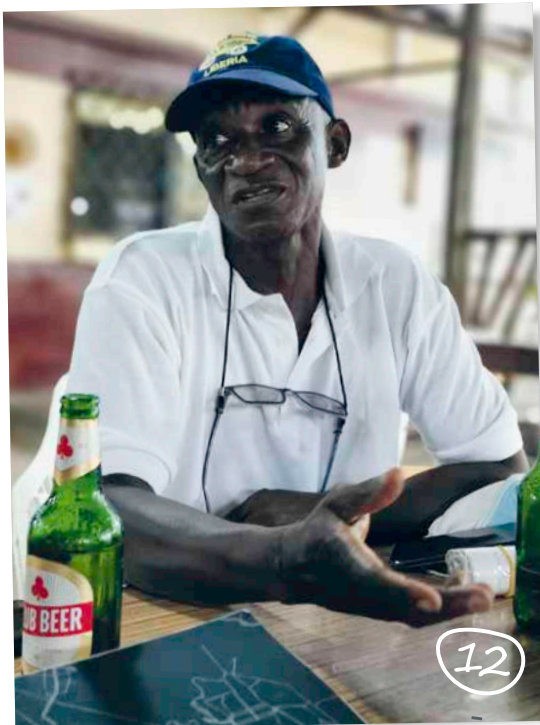
der deutschen Öffentlichkeit und Industrie beigetragen haben, welche die Geschichte der Bong-Mine umhüllt. Da sich eine solche Vergesslichkeit bereits für Besucher*innen ausschließt, ist sie für die Einwohner*innen von Bong Mines erst recht keine Option.

Der Fall der Bong-Mine zeigt daher, wie die historische Forschung Bauprojekte nutzen kann, um internationale Verflechtungen und Verwicklungen aufzudecken, die weit über die reine Bautätigkeit hinausgehen. Außerdem zeigen sich hier sowohl die Möglichkeiten als auch die Herausforderungen historischer Feldforschung. Konkret lagen für mich die Chancen darin, dass die Präsenz vor Ort es mir möglich machte, wichtige räumliche und materielle Verbindungen zu identifizieren, die durch Archivforschung nicht genauso so deutlich werden. Das traf hier beispielsweise für die Abgrenzung des BMC-Hafens zu. Genauso ermöglichte mir die historische Feldforschung, die vielfältigen Lebenslinien um die Bong-Mine so sehr in den Mittelpunkt meines Verständnisses für die Geschichte der Bong-Konzession zu rücken.

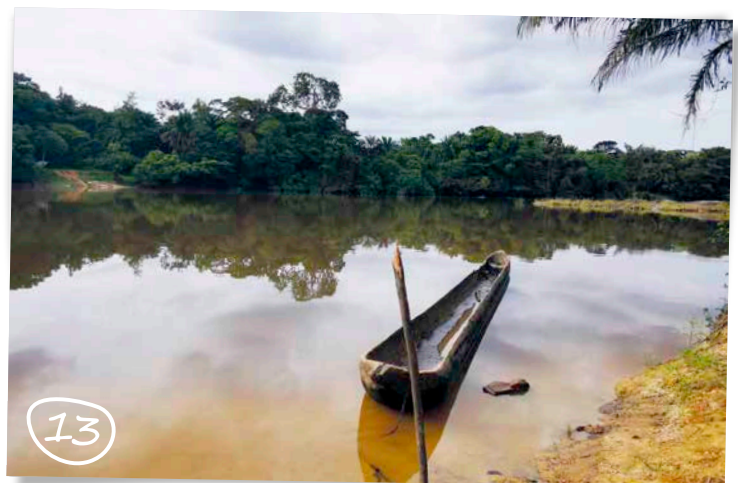
Gleichzeitig zeigt der Fall der BMC-Mine aber auch manche Herausforderungen für historische Feldforschung, die in der Vermischung verschiedener Zeitschichten liegen. Zum einen lassen sich diese Zeitschichten in der gebauten Umwelt kaum so klar für die Analyse trennen, wie zum Beispiel Textquellen. Zum anderen wurde mir klar, wie präsent die Vergangenheit der BMC-Mine für die ehemaligen Minenarbeiter und Nachbar*innen der Konzession auch in der Gegenwart ist und wie wichtig es ist, diese Bedeutung auch in historische Arbeiten einfließen zu lassen. Mir selbst bietet sich in diesem Zusammenhang die Möglichkeit, diese Fallstudie westdeutscher Globalisierung in ihren problematischen Verflechtungen in der Geschichtswissenschaft zur Diskussion zu stellen. Kooperationspartnern wie unserem Guide Joseph Konah in Bong Mines ist es dagegen möglich, ein Oral History-Projekt mit ehemaligen Arbeitskräften der BMC und Bauunternehmen zu entwickeln.



12 Der ehemalige Angestellte der Bong-Eisenbahn Nathanael Sekou berichtet uns von seinen Aufgaben und Erfahrungen während und nach dem Ende der BMC-Mine



13 Eine Fähre verbindet Haindi am Ende der über Bong Mines führenden Straße nach Kakata mit der Dobli-Insel und weist auf eine noch zu untersuchende, reiche Geschichte von Transportverbindungen hin, die vor der Existenz der BMC-Mine in der Umgebung bestanden.



14 Zurück im Hafengebiet von Monrovia dominiert heute nicht mehr die Eisenerzverladung, sondern die Zementwirtschaft mit der von Heidelberg Materials betriebenen Cemenco-Zementmühle im Zentrum.

