universität wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Die Eisenbahn als literarisches Symbol in anglophoner, (post-)kolonialer Literatur“

verfasst von / submitted by

Vera Kalchgruber, BA BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2015 / Vienna 2015

Studienkennzahl lt. Studienblatt / degree programme code as it appears on the student record sheet::	A 066 870
Studienrichtung lt. Studienblatt / degree programme as it appears on the student record sheet::	Vergleichende Literaturwissenschaft UG 2002
Betreut von / Supervisor:	Univ.-Prof. Dr. Achim Hermann Hölter, Privatdoz. M.A.

Mein Dank gilt zunächst meinem Betreuer Herrn Univ.-Prof. Dr. Achim Hermann Hölter, der mir stets mit wichtigen Ratschlägen und Tipps zur Seite stand.

Besonders danke ich Robert, der mir in allen Phasen meiner Schreibarbeit geholfen hat, mich motiviert, aufgemuntert und wieder aufgebaut hat. Ohne dich, dein Verständnis und deine Unterstützung wäre ich kaum soweit gekommen!

Meiner großen Schwester Silke möchte ich besonders danken: ohne dich und deine Korrekturen hätte ich bei allen Arbeiten während meines Studiums viele Fehler gemacht. Wie versprochen bekommst du dafür dein wohlverdientes M.

Großer Dank gilt meinen Eltern, von denen ich alle Arten von Unterstützung über die Jahre meines Studentendaseins erhalten habe.

Außerdem bedanke ich mich bei meinen Freunden – Anna, Johanna, Iris und Phil - die zum Korrekturlesen verdonnert wurden, sich nicht darüber beschwert haben und mir wichtige Verbesserungsvorschläge gegeben haben.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 5

2. Theoretische Grundlagen 12

2.1. Literatur – Macht - Diskurs 12

2.2. Der Koloniale Diskurs 18

2.3. Der postkoloniale Diskurs 23

2.4. Das literarische Symbol 27

2.4.1. Symbolarten 33

Kollektivsymbole 36

3. Kontextualisierung 39

3.1. Kenias Eisenbahngeschichte 42

3.2. Die Eisenbahn in Indien 47

4. Die Eisenbahn als Symbol in der Literatur 54

5. Analyse der indischen Literaturbeispiele 57

5.1. Eisenbahnverbindungen - Raja Raos *Kanthapura* 59

5.2. Ghosttrains in *Train to Pakistan* – Kushwant Singh 63

5.3. Der postkoloniale Zug – *The Guide* von R. K. Narayan 73

5.4. Der Zug und die Stadt – Anita Desais *Voices in the City* 80

6. Analyse der kenianischen Literaturbeispiele 85

6.1. Die Eisenbahn als ökonomisches Element – Grace Ogot *The Promised Land* 86

6.2. Die Eisenbahn im Befreiungskampf– Godwin Wachiras *Ordeal in the Forest* 88

6.3. Postkoloniale Kritik - Ngugi wa Thiong'os *Petals of Blood* 94

6.4. Stadt und Land – die Zugverbindung – Mwangi Ruheni & Meja Mwangi 99

7. Fazit 102

8. Bibliographie 106

9. Abstracts 115

What it will cost, no words can express;
What is its object, no brain can suppose;
Where it will start from, no one can guess;
Where it is going to, nobody knows.

What is the use of it, none can conjecture;
What it will carry, there's none can define;
And in spite of George Curzon's superior lecture,
It clearly is naught but a lunatic line.[1]

It is not the British people who are ruling India, but it is modern civilization, through its rail-ways, telegraphs, telephones, and almost every invention which has been claimed to be a triumph of civilisation.[2]

[1] Labouchere zit.n.Gann/Duignan,1978:279
[2] Gandhi zit.n. Aguiar,2011:64

1. Einleitung

Die Eisenbahn gilt als eine der bedeutendsten transformativen Mächte im Europa des 19. Jahrhunderts und wird als Repräsentantin der industriellen Revolution gesehen. Karl Marx beispielsweise hat die Eisenbahn als ‚Krönung des Werks' bezeichnet (vgl.Marx zit.n.Czepuck,1990:5). Die technischen Neuerungen, die ausgehend von der Erfindung der Dampfmaschine und in Folge der Entwicklung des Transports auf Schienen auf die real-historischen Gegebenheiten in England einwirkten, beeinflussten nicht nur wirtschaftliche Entwicklungen (bspw. Industrialisierung), sondern erreichten auch auf politischer, gesellschaftlicher und kultureller Ebene großen Einfluss.

Der direkte Zusammenhang zwischen den ökonomischen Entwicklungen und der Eisenbahn liegt klar auf der Hand. In England wurde die Phase des Eisenbahnbaus, in welcher tausende von HilfsarbeiterInnen[3] bei der Umsetzung der von Ingenieuren geplanten Schienenwege halfen, als ‚Railway Mania' bezeichnet (vgl. Beaumont/Freeman,2007:17). Dabei lösten die nun mittels Dampf betriebenen Wägen, die Reisen per Kutsche ab und wurden so die industriellen Nachfolger eines zuvor schon voll entwickelten vorindustriellen Verkehrssystems (vgl. Schivelbusch,1989:84)[4]. Der schnellere und günstigere Transport von Rohstoffen, Produkten und Menschen gilt als einer der Triebkräfte der Industrialisierung und des Kapitalismus. Beaumont und Freeman verweisen auf Karl Marx, welcher die Eisenbahn als Emblem, Konsequenz und Agent des Kapitalismus bezeichnete (vgl. Beaumont/Freeman,2007:15). Sie referenzieren auf Eric Hobsbawm, der betont:

> Those who built the railroads and operated the trains acted […] as ‚the shock-troops of industrialization', opening up to capital unmapped spaces in countries and continents (Hobsbawm zit. n. ebd.14).

Elleke Boehmer zählt beispielsweise die Eisenbahnanbindung – neben Zeitungen, Telegraphen und Schifffahrt - zu den Kommunikationsmitteln, welche unter anderem die heutigen bilateralen Beziehungen mitbegründet haben (vgl. Boehmer,2002:12). Und Schivelbusch spricht hier von der Trias ‚Eisenbahn, Dampfschiff, Telegraph', welche immer wieder als Repräsentant des industriellen Fortschritts genutzt wird (vgl. Schivelbusch,1989:171).

[3] Die vorliegende Arbeit folgt einer gendergerechten Schreibweise; kann eine neutrale Form verwendet werden, wird diese aber bevorzugt. Handelt es sich (historisch belegbar) um eine hauptsächlich männlich agierende Gruppe (bspw. Siedler) wird nur die männliche Schreibweise verwendet.

[4] Dabei ist dies eines der bedeutendsten Unterscheidungsmerkmale zu der Geschichte der Eisenbahn in den USA, da dort mit Hilfe ihres Baus die Wildnis erst erschlossen wurde (vgl. Schivelbusch,1989:84) Er zitiert Max Maria von Weber, der betonte: „In Europa hat das Eisenbahnwesen Verkehre zu *vermitteln*, in Amerika zu *schaffen*." (von Weber zit.n. Schivelbusch,1989:84) – Weitere Unterschiede zur amerikanischen Eisenbahn und ihrer Geschichte siehe Schivelbsuch,1989:84ff..

Sie war nicht nur Teil einer wirtschaftlichen Transformation, sondern nahm auch Einfluss auf die Entwicklung der Nationalstaaten und spielte somit auch auf der Ebene des politischen Diskurses eine Rolle. Czepuck nennt hier als Beispiel Deutschland und Nordamerika, deren kleinterritoriale Begrenztheit durch die Eisenbahn überwunden werden konnte (vgl. Czepuck,1990:5). Dies gilt aber nicht nur für diese Länder, sondern auch für andere Gebiete der Welt (vgl.ebd.5). Schivelbusch geht in seiner Beschreibung der Bedeutung der Züge noch weiter und erklärt, dass die Eisenbahn im Fortschrittsdenken der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als technischer Garant für Demokratie, Völkerverständigung, Frieden und Fortschritt galten: „Die Kommunikation durch die Eisenbahn bringt, so geht die Vorstellung, die Menschen einander nicht nur räumlich näher, sondern auch sozial. Dieser Gedanke ist europäisch“[5] (Schivelbusch,1989:67). Dies wird unter anderem bei Pecqueur deutlich: er bezeichnet die Eisenbahn und das Dampfschiff als Beförderungsmittel der Gleichheit, der Zivilisation und der Freiheit (siehe ebd.67)[6]. Ian Carter zitiert Daniel Headrick, der die Eisenbahn als Vorreiter einer neuen Zivilisation beschreibt (vgl. Headrick zit.n. Carter,2001:14). Im kolonialen Diskurs wurde die Eisenbahn als Teil der Zivilisierungsmission gesehen. Carter verweist hierbei auf H.H. Johnston, der bezogen auf die britische Kolonie Westafrikas bezeugt: „‘There is no civiliser like the railway‘“ (Johnston zit.n.Carter,2001:14f.).

Dabei führt die Eisenbahn ein neues Verständnis von Zeit und Raum ein. Der Bau der Eisenbahn zerstört Räume (durch Erdarbeiten, Baumrodungen etc.), die vielerorts zuvor der Natur überlassen worden waren, und schafft dabei neue Räume. Christoph Neuert und Gabriele Schabacher halten fest, dass der Raum, der dabei neu erschaffen wird und mit anderen verbunden wird, keine natürliche Gegebenheit sei, sondern

> eine kulturelle Anordnung, deren Formierung wesentlich von jenen Verkehrsfunktionen abhängt, die […] zugleich mit der Überbrückung und der Erschließung, der Vernichtung und der Schaffung von Räumen […] (Neubert/Schabacher,2013:8)

einhergeht. Schivelbusch bezeichnet die Vernichtung von Raum und Zeit als den Topos, der die Wirkung der Eisenbahn im frühen 19. Jahrhundert in Europa prägt (vgl. Schivelbusch,1989:35). „Diese Vorstellung basiert auf der Geschwindigkeit, die das neue Verkehrsmittel erreicht“ (ebd.35). Die räumliche Entfernung konnte durch diese Geschwindigkeit in einem Bruchteil der zuvor benötigten Zeit überwunden werden: „Verkehrsökonomisch bedeutet

[5] Schivelbusch verweist hier auf die Zeit des Saint-Simonismus in Frankreich, in welcher die intellektuelle Generation alle egalitären Hoffnungen in die Industrie, welche in der Revolution und im Empire unerfüllt blieben, legte. „Die Industrie, und zumal die Eisenbahn als ihre spektakuläre Speerspitze, erscheint als materielle Macht, die wirksamer als alle bloß formelle politische Emanzipation die Gleichheit und Brüderlichkeit von 1789 durchzusetzen vermag“ (Schivelbusch,1989:67).

[6] Dabei basiert dieser Gedanke der sozialen Gleichheit vor allem darauf, dass die Reisenden im Zug alle gleich seien, da sie sich in einer Situation technischer Gleichheit befänden (vgl.ebd.68).

dies eine Verkleinerung des Raumes“ (Schivelbusch,1989:35). Bei dieser Überwindung von Entfernungen und einer angenommenen Verkleinerung, bleiben die Zielräume aber unverändert, was laut Schivelbusch in den Texten dieser Zeit als Wunder dargestellt wurde (vgl. ebd.36). Er erklärt, dass dabei neue Räume geschaffen werden und die Räume dazwischen vernichtet werden bzw. verschwinden (vgl.ebd.39)[7].

Bei der bedeutenden Rolle, die die Eisenbahn in England und ganz Europa erhält, erscheint es nicht verwunderlich, dass bereits früh Überlegungen und eine intensive Diskussion über deren Einsetzung in den britischen Kolonien laut wurden. Bereits in den 1860ern begann eine rege Debatte über die Vor- und Nachteile des Eisenbahnbaus in Britisch-Indien, welches zu dieser Zeit unter der Herrschaft der ‚East Indian Company‘ stand (vgl. Hurd/Kerr,2012:1 u.33f.). Carmichael bezeichnet die industriellen Techniken, wie das Dampfboot und/oder die Eisenbahn, als Instrumente, ohne die die europäischen Mächte ihre kolonialen Ambitionen nicht durchsetzen hätten können (vgl. Carmichael,2014:74). Dabei wies beispielsweise Lord Dalhousie, der Generalgouverneur von Indien (1848-1856), auf die militärischen und politischen Vorteile der Eisenbahn hin, die zur Erhaltung und Stärkung der britischen Macht beitragen würden (vgl. Hurd/Kerr,2012:108).[8] Hurd und Kerr fassen die Rede Dalhousies zusammen und heben hervor, dass die Züge seiner Meinung nach viele Vorteile für den Handel zwischen England und Indien sowie für den Abbau von Ressourcen brächten: die Eisenbahn werde so den nationalen Wohlstand steigern und damit eine soziale Verbesserung nach sich ziehen (vgl.ebd.108). Harri Czepuck, der sich mit der Verkehrsgeschichte der Eisenbahnen in Afrika beschäftigt, betont, dass sich im Hinblick auf den Bau der Eisenbahn in Afrika erkennen und beweisen lässt, dass „die Entwicklung der Produktivkräfte ausschließlich im Interesse ausländischer Monopole erfolgte“, da mit der Gewinnung von Bodenschätzen und der Produktion landwirtschaftlicher Produkte, die ins ‚Mutterland‘ verschifft werden sollten, das Transportproblem erstmals akut wurde (vgl. Czepuck,1990:10). Auch Hurd und Kerr zeigen mehrfach auf, dass der Bau der Eisenbahn in Indien klar die Imperative der Kolonialherrschaft reflektieren:

> Connecting lines were built outwards from the great port cities […] and major centres of colonial administration, Calcutta, Bombay and Madras. […] Security and commercial benefit meshed nicely as the port cities provided the physical interfaces between all aspects of the Anglo-Indian connection at the junction of two steam technologies: steamships and railways. (Hurd/Kerr,2012:11)

[7] Schivelbusch verweist dabei auf eine Rede von Heine zur Eröffnung der Linie Paris-Roue-Orléans 1843, in welcher er dieses neue Raumverhältnis beschreibt (siehe Schivelbusch,1989:38f.). Er verweist hier auf Erwin Straus, der darin die Transformation des Landschaftsraumes in einen geographischen Raum als maßgebliche Veränderung nannte (vgl. ebd.52).

[8] Anmerkung: Generalgouverneur Lord Dalhousies Politik bezüglich des Eisenbahnbaus wird ‚*Railway Minute*‘ genannt (vgl. Aguiar,2011:6).

Marian Aguiar nennt die Form der kolonialen Beherrschung in Verbindung mit der Eisenbahn am Beispiel Indiens ‚railway imperialism' (Aguiar,2011:XIV). Die Kolonialgeschichte und die Eisenbahn seien nicht voneinander zu lösen, erklärt Reichart-Burikukiye: „Sie bleibt Träger des Kolonialismus, Teil des kolonialen Entwurfs, Element der europäischen Moderne" (Reichart-Bruikukiye,2004:15) Jedwab, Kerby und Moradi nennen vor allem drei Gründe für den Bau der Eisenbahn in Kenia: strategische und geopolitische Gründe (die Deutschen versuchten nach Uganda zu gelangen); zweitens die wirtschaftlichen Vorteile (Verstärkung des Handels mit Uganda); und drittens diente der Bau auch der Zivilisierungsmission. (vgl. Jedwab/Kerby/Moradi,2013:6) Dies zeigt vor allem, dass die Argumente, welche für den Bau der Eisenbahn in den beiden kolonisierten Ländern – Indien und Kenia - angeführt wurden, dieselben waren. Zudem dienten Errungenschaften im Bereich der Wissenschaft, Technik und Medizin der Briten im frühen 19. Jahrhundert als Beispiele für ihre Überlegenheit im kolonialen Diskurs und wurden so zur Legitimierung ihrer ‚Zivilisierungsmission' vorgebracht (vgl.Aguiar,2011:11, sowie Adas,1989:134). Die Eisenbahn wurde zum Symbol des Triumphs über eine feindselige und unbeherrschbare Natur[9]. Zudem bestärkte sie, so Reichart-Burikukiye, das Verständnis der europäischen Kolonialherrn, als auf einer höheren ‚Stufe' stehend, wodurch wiederum die Beherrschung über andere Kulturen und Gesellschaften legitimiert wurde (vgl. Reichart-Burikukiye,2004:27). Die historische Auseinandersetzung mit der Eisenbahnen und ihrem Wirken in den Kolonien - Laura Bear geht hier besonders auf Indien ein - wurde zunächst anhand Analysen der ökonomischen Aspekte (Analyse des Investments, Preisdifferenzen, Einwirkungen auf den Markt etc.) durchgeführt: „These accounts have repeatedly focused on the issues of the transfer of capitalism, modernity, and technology into an alien social landscape" (Bear,2007:2f.). In den letzten Jahren beschäftigten sich HistorikerInnen vermehrt mit der Eisenbahn als Mittel imperialer Kontrolle, durch die das Verständnis von Zeit, Raum und Ökonomie verändert wurde (vgl.ebd.2f.). Die Eisenbahn ist im kolonialen Diskus somit auf vielen Ebenen von Bedeutung, vor allem aber auf der politischen und wirtschaftlichen. Ähnlich diesem Bild der Eisenbahn, die die Natur durchdringt und die natürlichen Strukturen verändert, kann das polit-ökonomische und gesellschaftliche Konzept des Kolonialismus verstanden werden.

[9] Sie verweist hierbei auf die Eisenbahn in Nordamerika, wo sie als Werkzeug genutzt wurde, um die Natur überhaupt erst zu erschließen, zu kontrollieren und zu beherrschen und so in einen konstruktiven Kontext gesetzt wurde. Erst durch ihren Bau wurden die Weiten des amerikanischen Westens für die Wirtschaft verfüg- und verwertbar (vgl. Reichart-Burikukiye,2004:27).

Diese bedeutende Rolle der Eisenbahn in der Kolonialpolitik Englands und der real-historischen und gesellschaftlichen Veränderung in Folge des Baus, die nunmehr kurz dargelegt wurden, spiegelt sich in vielen literarischen Arbeiten von AutorInnen aus den Kolonien wider. Wie auch vielfach in literarischen Werken europäischer Provenienz erscheint der Eisenbahn in den Texten eine besondere Bedeutung zuzukommen. Aguiar nennt sie sogar eines der wichtigsten Embleme der Moderne:

> Representations of the Indian railway comprise an enormously important global symbolic history that includes numerous novels, short stories, poems, photographs, and films (Aguiar,2011:XII).

Die Eisenbahn und ihr gesamter Symbolkomplex – Schienen, Lokomotive, Waggons etc. – erhalten im Hinblick auf die literarischen Arbeiten von indischen und kenianischen AutorInnen, von denen einen Auswahl in dieser Arbeit behandelt wird, eine besondere symbolische Bedeutung. Ausgehend von der Annahme, dass die Bedeutung des Symbols durch den real-historischen Kontext beeinflusst wird, ergeben sich - durch die Berücksichtigung der textexternen und textinterner Faktoren - wichtige Aspekte für die Symbolanalyse von kolonialen sowie postkolonialen Texten. Die Forschungsfrage der vorliegenden Arbeit lautet somit: Inwiefern kann die Eisenbahn in (post-)kolonialer Literatur als literarisches Symbol verstanden werden? Welche Bedeutung hat sie im Text und wie wird sie als Symbol analysierbar? Auf Basis der Annahme, dass die Eisenbahn ein interdiskursives Element ist – also auf mehreren Ebenen des kolonialen und postkolonialen Diskurses zu finden ist – versuchte die vorliegende Arbeit mit Hilfe des Konzepts von Link und Browne, zum literarischen Symbol bzw. des Kollektivsymbols, einen neuen Ansatz für diese Untersuchung zu finden. Symbole sind nach Link elementarisch-literarische Elemente, die bereits außerhalb der Literatur eine Bedeutung zugesprochen bekommen (vgl.Link,1983:9) Somit erscheint eine Kontextualisierung, also die Berücksichtigung der real-historischen Entwicklungen der Eisenbahn in den ehemaligen Kolonien, als notwendig. Im kolonialen Diskurs, in welchem vornehmlich europäische AutorInnen dominant waren, wurde die Eisenbahn und deren Auswirkungen als ‚positiv' für die kolonisierte Gesellschaft und als Instrument der ‚Zivilisierungsmission' verstanden. Dieses Verständnis ändert sich im postkolonialen Diskurs, in welchem, nach der Unabhängigkeit der beiden Kolonien, erstmals indische bzw. kenianische AutorInnen ihre Stimmen erheben. Das Eisenbahnsymbol in den Romanen nach der Unabhängigkeit vom britischen ‚Mutterland' erfährt eine Transformation ihrer Bedeutung.

Nünning und Sommer weisen darauf hin, dass Texte als wichtige kulturelle Ausdrucksträger verstanden werden können, „als besonders elaborierte und verdichtete Formen des Interdiskur-

ses“ (Nünning/Sommer,2004:21). Literarische Texte können Aufschluss über kulturelles Wissen, unausgesprochene Grundannahmen und Wirklichkeitsvorstellungen geben, da sie als kulturelle Ausdrucksträger verstanden werden (vgl. ebd.21). Sie verweisen auf Voßkamp der erklärt, dass literarische Texte „als besonders elaborierte und verdichtete Formen des Interdiskurses bzw. als ‚Gegenstände der kulturellen Selbstwahrnehmung und Selbstthematisierung‘ verstanden werden können (Voßkamp zit.n.Nünning/Sommer,2004:190). Auch Link betrachtet die Literatur als einen möglichen ‚Ort‘ der Kombinatorik von Diskursen (vgl.Link,1983:48). Durch sein Konzept des Interdiskurses lässt sich die Beziehung literarischer Texte zum gesellschaftlichen Gesamtsystem und den Diskursen der Textumwelt präzisieren (vgl.Nünning/Sommer,2004:20). Eine Analyse literarischer Ausdrucksformen kann über kulturelles Wissen, die Werte und unausgesprochene Grundannahmen und Wirklichkeitsvorstellung Ausdruck geben (vgl. ebd.21). Literarische Texte können dazu beitragen, dieses ‚Wissen‘ zu verfestigen, sie können aber auch – und dies gehört zu den grundlegenden Annahmen dieser Analyse – dieses ‚Wissen‘ verändern und gegen den vorherrschenden Diskurs gerichtet sein. Klawitter und Ostheimer merken an, dass Literatur Zeugnis für Machtmechanismen ablegt und gegenläufige, subversive Praktiken erkennen lassen kann (vgl. Klawitter/Ostheimer,2008:166). Vor allem in Bezug auf koloniale und postkoloniale literarische Texte können in Texten implizit, aber auch explizit eingearbeitete, dem herrschenden kolonialen Diskurs ‚gegenläufige‘ Elemente aufgespürt werden. Nachdem die in der vorliegenden Arbeit verwendeten Termini Diskurs, kolonialer und postkolonialer Diskurs und deren Bedeutung im Hinblick auf die Textanalyse geklärt wurden, folgt eine Auseinandersetzung mit dem Begriff des literarischen Symbols und der Darstellung der in der Analyse verwendeten Kategorien und Konzepte. Dabei steht das von Jürgen Link erarbeitete Konzept des ‚Kollektivsymbols‘ im Mittelpunkt, welches als Ausgangspunkt der theoretischen Überlegungen zum Symbol in (post-)kolonialer Literatur dient. Unter Berücksichtigung dieses Konzepts und der unter anderem von Robert M. Browne und Gerhard Hoffmann ausgearbeiteten Kategorien, wird in diesem Kapitel die theoretische Grundlage für die darauffolgende Analyse des Symbols geschaffen.

Nach Darstellung der real-historischen Geschichte der Eisenbahn in den beiden Kolonien Englands, welche zur Kontextualisierung des Eisenbahnsymbols in den analysierten literarischen Beispielen erforderlich ist, folgt die Analyse der Romane. Die Beispiele, die zur Analyse herangezogen werden, sind Romane, die von indischen und kenianischen AutorInnen verfasst wurden und erstmals in englischer Sprache publiziert wurden. Dabei werden literarische Arbeiten von AutorInnen nicht berücksichtigt, die zunächst in einer andern Sprache veröffentlicht und erst dann ins Englische übersetzt wurden (daher findet sich beispielsweise kein Werk von

Rabindranath Tagore im Korpus, obwohl dieser zu den bedeutendsten bengalischen Autoren gehört). Die Auswahl der AutorInnen und deren Texte erfolgten aufgrund der ihnen zugesprochenen Bedeutung im literarischen Bereich. So wird Ngugi Wa Thiong'o beispielsweise zu den bedeutendsten und populärsten kenianischen Schriftstellern gezählt. Auch Raja Rao gehört zu den wichtigsten indischen Schriftstellern, die in englischer Sprache schreiben. Sharma zählt Mulk Raj Anand, R.K. Narayan und Raja Rao zu den Pionieren des indisch-anglophonen Romans (vgl.Sharma,2005:VII). In den Romanen, die zur Analyse herangezogen werden, sind wichtige Phasen und Ereignisse der kolonialen und postkolonialen Geschichte thematisch verarbeitet. So gehört Godwin Wachiras Thematisierung der Mau Mau Bewegung in seinem Roman *Ordeal in the Forest* zu den ersten Romanen, die dieses Thema aufgriffen (neben beispielsweise Ngugi Wa Thiong'os *Weep not Child* (1964)) (vgl.Maughan-Brown,1985:180). Allen literarischen Beispielen wird eine realistische Darstellung zugesprochen, da sie vielfach bedeutende historische Ereignisse und Phasen verarbeiten und behandeln. Für eine Symbolanalyse, im Hinblick auf den kolonialen bzw. postkolonialen Diskurs, erscheinen Romane als Gattung durchaus fruchtbar. Hoffmann erklärt dabei, dass es in Romanen um eine „extensive Totalität des Lebens" gehe, also um eine Kombination von Handlungen und Akteuren, der Beziehung zwischen den Charakteren und dem Milieu, dem Individuum und der Gesellschaft und um die Konkretisierung von Zeit und Raum und der historischen Situation (vgl.Hoffmann,1978:288). Eine Unterscheidung ist für eine Symbolanalyse wichtig, erklärt Hoffmann, da gattungsmäßige Unterschiede der Symbole, unter anderem bezogen auf ihre Instrumentalisierung und Emotionalisierung im dramatischen, epischen und lyrischen Bereich, vorhanden sind (vgl.ebd.288).
Die Analyse des Symbols in den Romanen dieser indischen und kenianischen SchriftstellerInnen soll nunmehr Aufschluss darüber geben, welche Bedeutung das Eisenbahnsymbol im Text trägt und wie diese vermittelt wird. Der am Ende stehende Vergleich zwischen den indischen und kenianischen Romanen geht der Frage nach, ob sich Bedeutungsunterschiede zwischen ihnen ergeben. Durch die Berücksichtigung des jeweiligen politischen und historischen Kontextes in Bezug auf die Eisenbahn, wird zudem versucht herauszufinden, ob eine Transformation von kolonialen zu postkolonialen bzw. antikolonialen Themen in der Literatur auf der Ebene der Darstellung dieses Symbols verzeichnet werden kann. Dabei spielen textinterne Elemente (wie bspw. Zeit, Raum, Figurenkonstellation) genauso eine wichtige Rolle, wie die Erfassung der im Roman verarbeiteten Themenkomplexe. Ein Schwerpunkt liegt auf der Erfassung der syntagmatischen Expansion des Symbols im Text, wodurch Querverbindungen bzw. die Bedeutung im Text herausgearbeitet werden können. Durch Erfassung der syntagmatischen

Beziehungen des Symbolkomplex ‚Eisenbahn' in den literarischen Texten und der Berücksichtigung der Darstellungsart, narrativen Funktion und semantischen Valenzen, die im Text dargestellt werden, lassen sich Aussagen über die verschiedenen Bedeutungen des Symbols und dessen Elemente treffen. Zudem kann so eine Transformation und eine mögliche Differenz der Verwendung des Symbols in den indischen und kenianischen Romanen und seiner Bedeutung dargestellt werden.

2. Theoretische Grundlagen

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich unter anderem mit der Frage, wie literarische Symbole in (post-)kolonialen Romanen untersucht werden können: Welche Funktionen sie einnehmen und ob sie als interdiskursive Elemente, die die Texte mit dem Diskurs verbinden, beschrieben werden können. Werden in einer wissenschaftlichen Untersuchung solche weitreichende Begrifflichkeiten wie Diskurs verwendet, müssen die Rahmenbedingungen für den Gebrauch erst geschaffen werden. Die Termini ‚Diskurs' bzw. ‚Diskursanalyse' stellen eine große Bandbreite von Verwendung- und Bedeutungsmöglichkeiten bereit.[10] Klawitter und Ostheimer zeigen in ihrer Sammlung der Literaturtheorien auf, dass Diskursanalyse keine Textanalyse sei, sie aber trotzdem an Texten praktiziert werde und betonen, dass zur Anwendung des Diskursbegriffs bei einer Textanalyse der Begriff zunächst eingeengt werden müsse, damit er für die Analyse praktikabel werden könne (vgl. Klawitter/Ostheimer,2008:163). Diese Eingrenzung des Diskursbegriffs wird im folgenden Kapitel im Hinblick auf literaturwissenschaftliche Text- bzw. der dieser Arbeit zugrundeliegenden Symbolanalyse erfolgen. Verbindungslinien zwischen Literatur und Diskurs spielen dabei eine wichtige Rolle, wobei dabei auch damit verbundene Machtmechanismen berücksichtigt werden. Um mit Begriffen wie ‚Postkolonialismus' arbeiten zu können, steht der Auseinandersetzung mit dem literarischen Symbol ein Klärungsversuch voran. Da die Unterscheidungsmerkmale zwischen Postkolonialismus und Kolonialismus nicht (unbedingt) auf Basis eines chronologischen Verständnisses von Ereignissen aufbauen, erscheint es wichtig, diese Aspekte hervorzuheben. Erst nach Klärung dieser Termini kann mit einer Darstellung der theoretischen Konzepte über das literarische Symbole begonnen werden.

2.1. Literatur – Macht - Diskurs

Harald Neumeyer trennt den Diskursbegriff nach Foucault in der *Einführung zur Diskuranalyse* den Diskursbegriff nach Foucault in einem weiten und einem engeren Sinn, wobei unter dem Diskurs im engeren Sinn Foucault laut Neumeyer, die

[10] Simone Winko macht darauf aufmerksam, dass es keine einheitliche oder verbindliche Definition des Diskursbegriffs gibt und daher in verschiedenen Disziplinen mit unterschiedlichen Bedeutungen genutzt wird (vgl. Winko,1996:463f.). Siehe dazu auch Geisenhanslüke,2008: 66ff..

> Aussagenordnungen, die sich über einen gemeinsamen Redegegenstand definieren, impliziten wie expliziten Regeln gehorchen, spezifischen Funktionen unterliegen, bestimmte Formen annehmen und die von den Machtmechanismen gekennzeichnet sind, die sie hervorgebracht haben (Neumeyer,2010:178)

versteht. Die Aussagen folgen einem gemeinsamen Thema[11] und werden durch die im Diskurs vorherrschenden Regeln und Formen geordnet. Dabei werden mit dem Diskursbegriff Aspekte von Äußerungen thematisiert, die über die sprachliche Ebene und deren Regeln hinausgehen, erklärt Henke mittels Verweis auf Gerhard (vgl. Gerhard zit.n. Henke,1994:12). Eine Aussage ist dahingehend als Resultat einer spezifischen ‚diskursiven Praxis' beschreibbar. Diese ‚diskursive Praxis' kann bestimmt werden als ein

> Ensemble von ‚Regeln', die einen Diskurs als endliche Menge tatsächlich formulierter sprachlicher Sequenzen möglich machen. Diese Regeln bestimmen die ‚Formation' (=Anordnung) der Gegenstände, die in einem Diskurs zur Sprache kommen, der Subjektpositionen, die in ihm eingenommen werden können, der Begriffe, die in ihm verwendet werden und der Theorien bzw. ‚Strategien', die ihn prägen (Kammler,1993:38).

Die im Diskurs vorherrschenden Regeln und Strategien folgen wiederum institutionell regulierten Macht- und Wissenskomplexen – den Dispositiven, deren historische Existenz auch die Formen von Subjektivität determinieren, zeigt Kolkenbrock-Netz (vgl. Kolkenbrock-Netz,1988:262). Von großem Interesse sind die hier angesprochenen von Institutionen geregelten Dispositive[12], da diese das ‚Wissen' und die Subjektivität mitbestimmen. Folglich müssen in einer Diskuranalyse auch die Bedingungen der Aussagen hinterfragt werden. Neumeyer betont dies und zeigt die dadurch zum Vorschein kommenden Verflechtungen allen Wissens mit Strategien der Macht (vgl. Neumeyer,2004:178). Im Diskurs ist festgelegt, wer was zum Diskurs beitragen darf bzw. kann. [13] Im kolonialen Diskurs beispielsweise, liegen die ‚Regeln' der

[11] Baasner betont den inneren semantischen Zusammenhang des Diskurses, also Äußerungen, die den Regeln folgen und ein Wissenselement zum Thema des Diskurses beitragen (vgl. Baasner,1996:129).

[12] Winko definiert diese ‚Dispositive' nach Foucault als „»machtstrategische Verknüpfungen von Diskursen und Praktiken«" und gibt als Beispiel die literarische Kanonbildung, in welcher innerdiskursive Faktoren (literarische Konventionen, Literaturtheorie u. literaturwissenschaftliche Maßstäbe) mit politisch-gesellschaftlichen Kräften (bspw. kulturpolitischen Vorgaben) zusammenwirken (vgl. Winko,1996:468). Dabei muss auf die Ausschließung von Literatur aus ‚kolonisierten' Ländern hingewiesen werden.

[13] Foucault erkennt in *L'Ordre du discours* zwei solche Machtstrategien: ‚Prozeduren der Ausschließung' und ‚Prozeduren der Kontrolle', wobei diese festlegen, welche Aussagen zulässig bzw. nicht-zulässig sind, erklärt Neumeyer (vgl.Neumeyer,2004:178). Durch ‚Prozeduren der Verknappung' wird festgelegt, wer überhaupt qualifiziert ist, wie und wo, welches Wort zu ergreifen (vgl. ebd.178). Das sichtbarste Ausschließungsprozedere ist das Verbot, wobei hier drei Verbotstypen ausgemacht werden: „Tabu des Gegenstandes, Ritual der Umstände, bevorzugtes oder ausschließliches Recht des sprechenden Subjekts" (vgl. Foucault,2007:11). Als das andere Ausschließungsprinzip nennt Foucault die Grenzziehung und Verwerfung und gibt dafür das Beispiel des Wahnsinnigen, der aus dem Diskurs ausgeschlossen wurde (vgl. ebd.11f.). All diese Ausschließungssysteme, wobei Foucault dazu auch den Willen zur Wahrheit zählt, stützen sich auf eine institutionelle Basis, wobei der Wille zur Wahrheit „zugleich verstärkt und ständig erneuert [wird] […]. Gründlicher noch abgesichert wird er zweifellos durch die Art und Weise, in der das Wissen in einer Gesellschaft eingesetzt wird, in der es gewertet und sortiert, verteilt und zugewiesen wird (ebd.15).

Ausschließungsprozeduren klar auf der Hand: Kolonisierte dürfen bzw. können nicht am Diskurs teilnehmen, wobei dies durch die Bildungs- und Sprachpolitik als Ausschließungsmechanismus verstärkt wird. Ezzaher verweist hier auf die, im kolonialen Diskurs vornehmlich verwendete Strategie der Vergegenständlichung („reification") des ‚kolonialen Subjekts', welches diesem automatisch das Recht zu Sprechen entziehe (vgl. Ezzaher,2003:10).[14] Die Kolonisierten werden als ‚primitiv', ‚ohne Geschichte' und ‚unzivilisiert' dargestellt und damit aus dem Diskurs ausgeschlossen.

Foucault versteht unter dem Diskurs den Zusammenhang von Aussagen, erklären Klawitter und Ostheimer, der einerseits das Wissen innerhalb eines zeitlich und räumlich begrenzten Kulturraums bedingt und andererseits einen Wahrheitswert besitzt (vgl. Klawitter/Ostheimer,2008:163). Der Diskurs bestimmt das Wissen, welches zu einer bestimmten Zeit innerhalb eines bestimmten Kulturraumes als ‚wahr' gilt. Diese werden zu ‚festen Redeweisen', die Ausdruck des Wissens einer Zeit bzw. eines Raumes sind (vgl. Jäger,1999:128). Diese Feststellung der Begrenzung ermöglicht eine Analyse historisch vergangener Diskurse und deren Vergleich miteinander. Da dieses ‚Wissen' zu einer bestimmten Zeit als ‚richtiges' Wissen gilt - also historisch-diskursiv erzeugt wird -, kann es kritisch hinterfragt werden, so Jäger: „Was jeweils als »Wahrheit« *gilt*, ist ja nichts anderes als ein diskursiver Effekt" (ebd.129). Dabei muss betont werden, dass eine solcher ‚Stillstand' und Begrenzung nur theoretisch angenommen werden kann, da die Grenzen des Diskurses praktisch fließend sind. Diskurse ordnen Wissen, indem sie Wissenselementen Bedeutung zuweisen und in der gesellschaftlichen Praxis das ‚Wahre' und ‚Falsche', das ‚Vernünftige' vom ‚Unvernünftigen', das ‚Normale' vom ‚Nicht-Normalen' trennen (vgl. Bublitz et.al.,1999:12). Der Diskurs nimmt somit Einfluss durch eine negative bzw. positive Bewertung von Themen und/oder Verhaltensformen. Dieser Einfluss geschieht auch über Texte und anderen semiotischen Produkten, in denen solche Formen bewahrt bzw. verändert werden (vgl. Fellerer/Metzeltin,2008:228).

Siegfried Jäger unterscheidet im Diskurs verschiedene Elemente. Er trennt Diskursfragmente, Spezialdiskurse und Interdiskurse. Unter Diskursfragment versteht er beispielsweise einen Text oder Textteil, welcher ein bestimmtes Thema behandelt (vgl. Jäger,1999:159). Außerdem hebt Jäger die Diskursstränge hervor, die aus Diskursfragmenten gleichen Themas bestehen, wobei ein Strang eine synchrone und eine diachrone Dimension hat (vgl.ebd.160). Dabei ermittelt ein solcher Schnitt was zu einem „bestimmten gegenwärtigen oder früheren Zeitpunkt bzw. jeweilige Gegenwarten »gesagt« wurde bzw. sagbar ist bzw. war" (ebd.160).

[14] Ezzaher verweist auf Frantz Fanon und betont die Bedeutung der Hautfarbe im kolonialen Diskurs: „[B]lackness is essentially a discursive mode by which the colonizing West disqualifies the systems of knowledge of a whole race" (Ezzaher,2003:11). In diesem Fall stellt also die Hautfarbe bereits ein Ausschließungskriterium dar.

Er erklärt, dass Diskursstränge in ihrer historischen Dimension Abfolgen von Mengen thematisch einheitlicher Diskursfragmente darstellen, also als „[t]hematisch einheitliche Wissensflüsse durch die Zeit“ verstanden werden können (Jäger,1999:160). Die Diskursstränge zusammengenommen bilden in einer gegebenen Gesellschaft den gesamtgesellschaftlichen Diskurs, welcher ein äußerst verzweigtes und ineinander verwurzeltes Netz darstellt, so Jäger (vgl. ebd.166). Die verschiedenen Diskursstränge befinden sich nunmehr auf verschiedenen diskursiven Ebenen. Jäger gibt hier als Beispiele die wissenschaftliche, politische oder auch mediale Ebene an (vgl. ebd.163). Er nennt diese Ebenen auch ‚soziale Orte‘, von denen aus ‚gesprochen‘ werden kann, die wiederum aufeinander wirken, einander nutzen und sich aufeinander beziehen können (ebd.163). Eine weitere Kategorie in Diskursen ist nach Jäger die Diskursposition, „mit der ein spezifischer politischer Standort einer Person oder eines Mediums gemeint ist“ und durch eine Diskuranalyse herausgearbeitet werden kann (ebd.165). Wird beispielsweise das Flugzeug vom hegemonialen Diskurs als positiv bewertet, kann es vom anti-hegemonialen Diskurs negativ besetzt werden – wichtig ist dabei, so Jäger, der damit Links Verständnis darstellt, dass sie zwar abweichende Positionen sind, aber sich auf die gleiche diskursive Grundstruktur beziehen (vgl. ebd.165). Für Link, erklärt Jäger, sind die Positionen somit eine Bezugsgröße in dem ‚Diskurssystem einer Kultur‘ (vgl. ebd.165). Diese schematische Zergliederung des Diskurses erklärt sehr deutlich, woraus er besteht und wo sich Aussagen bzw. Texte befinden (können) und stellt die Wirkungen aufeinander klar dar.

Link schlägt vor, alle Diskursbestandteile, Diskursformen, -gesten und Diskursparzellen, durch die ein „übergreifender integraler gesellschaftlicher *Inter-Diskurs* hergestellt wird“, ‚elementarliterarisch‘ zu nennen (vgl. Link,1983:12). Als Beispiel für solche elementar-literarischen Elemente führt er die imaginären Elemente an (beispielsweise die bildliche Analogie, die Metapher und das Symbol), die die „Gesamtheit der imaginären (nicht-operativen) interdiskursiven Elemente“ bilden (vgl. Link,1988:286). Diese elementar-literarischen Elemente sind auf verschiedenen Diskursebenen zu finden, sodass dasselbe Symbol auf der medialen, wie wissenschaftlichen und politischen Ebene verwendet werden kann. Link unterscheidet dabei zwischen der elementaren– den „spontan, anonym und kollektiv produzierten ‚literarischen‘ Formen alltäglicher und praktischer Diskurse, die […] die notwendigen ‚Halbfabrikate‘ für die ‚eigentliche‘ Literatur paratstellen [sic!]“ und der institutionalisierten Literatur (Link,1983:9). [15]

[15] Die institutionalisierte Literatur gilt als Sonderfall, so Link, da darin „bestimmte Gesellschaftstypen interdiskursive Elemente als eigenen Diskurs (zum Zweck der Praktikenintegration) konstituieren“ (Link,1983:17). Link und Wülfing zeigen dabei auf, dass von diesem Begriff des Interdiskurses direkte Anschlußmöglichkeiten an Kategorien wie ‚Kultur‘ und ‚Mentalität‘ bestehen (vgl. Link/Wülfing,1984:9).

Man kann nach Link schematisch zwischen ‚Spezialdiskursen', wobei dabei historisch-spezifische Diskursformationen gemeint sind, und ‚Interdiskursen', damit sind „interferierende[…], koppelnde […] bzw. integrierende[…] Quer-Beziehungen zwischen mehreren Spezialdiskursen" gemeint, unterscheiden (vgl. Klawitter/Ostheimer,2008:169). Der Interdiskurs, erklärt Baasner, besteht aus mehreren Spezialdiskursen und schafft ‚Reintegration', kulturelle Verzahnung und die Kopplung an andere diskursive Formationen (vgl. Baasner,1996:137). Als ‚Interdiskurs' wird dabei das gesamte Ensemble der elementar-literarischen Elemente bezeichnet, welche in mehreren Diskursen verwendet werden. In den Diskursfragmenten, also den einem Thema folgenden Textteilen, sind diese imaginären, interdiskursiven Elemente zu finden, die dadurch Verbindungen mit anderen Ebenen herstellen. Dabei ist zu beachten, dass eine Analyse der Symbole einen ‚Schnitt' durch die Diskursstränge darstellt und, wie Jäger bereits festgestellt hat, zeigen kann, was zu einem Zeitpunkt gesagt werden kann, also welche Bedeutungen ein Symbol zu einer bestimmten Zeit, in einem bestimmen Raum haben kann. Kurz gesagt: das Symbol ist in Diskursfragmenten enthalten; es ist somit ein Element eines Diskursstrangs und wird auf verschiedenen Ebenen (medialen, wissenschaftlichen, politischen Diskursebene) verwendet. Es kann somit als elementar-literarisches und interdiskursives Element bezeichnet werden – seine Bedeutung speist sich aus verschiedenen Spezialdiskursen, wobei darunter technische, wirtschaftliche, historische und alltägliche Diskurse verstanden werden. Diese diskursiven Elemente können in der Literatur fortgeführt, erweitert, aber genauso auch umgekehrt und dekonstruiert werden, sich also dem herrschenden Diskurs entgegenstellen. Literatur kann als Raum bzw. Ort verstanden werden, in dem Abweichungen vom Diskurs möglich sind. Literarische Texte können mit Hilfe interdiskursiver Elemente verschiedener Diskurse miteinander verbinden bzw. sie in das Gewebe ‚einarbeiten'. Darauf verweist auch Jäger, der betont, dass ein Text thematische Bezüge zu verschiedenen Diskurssträngen beinhalten kann:

> Eine solche *Diskursverschränkung* liegt vor, wenn ein Text verschiedene Themen anspricht, aber auch, wenn nur ein Hauptthema angesprochen ist, bei dem aber Bezüge zu anderen Themen vorgenommen werden (Jäger,1999:166).

Andererseits können in literarischen Texten Gegendiskurse bzw. Gegenbewegungen zum vorherrschenden Diskurs bzw. ‚Wissen' dargestellt werden. In Bezug auf Symbole, Metaphern oder auch Figuren, können Stereotype durchbrochen, hierarchische Gebilde aufgebrochen und die Künstlichkeit vorherrschender Machtmechanismen und des ‚Alltagswissens' dargestellt werden. Literarische Texte können mit Hilfe solcher interdiskursiven Elemente verschiedene Diskurse miteinander verbinden. Sie erfülle somit gegenüber dem gesellschaftlichen Gesamtsystem eine ‚synthetisierende Funktion', erklären Nünning und Sommer, da sie „tendenziell

alle Diskurse einer Kultur konnotativ reintegriert“ und zur fortschreitenden Diskursspezialisierung eine Art Gegengewicht bildet (vgl. Nünning/Sommer,2004:21).

Spricht Foucault vom Diskurs als Aussageordnung, die durch Machtprozeduren hervorgebracht und kontrolliert wird, dann bezieht er die Literatur explizit in das Feld der Diskursanalyse mit ein, so Neumeyer (vgl. Neumeyer,2004:179). Literatur ist dabei ein Diskurs neben anderen und im Verbund mit diesen zu analysieren (vgl. ebd.179). Die Machtmechanismen, die im Diskurs wirken, nehmen auf die Literatur Einfluss.[16] Machtstrukturen werden in literarischen Texten nicht nur thematisch abgebildet, sondern nehmen auch Einfluss auf die Produktion des literarischen Textes, im Hinblick auf die darin verarbeiteten Themen und der getroffenen Aussagen.[17] Fellerer und Metzeltin zeigen auf, dass Macht insbesondere über die Konstituierung und Thematisierung von positiv bzw. negativ bewerteten Verhaltensformen ausgeübt werde. Als Beispiele geben sie die als positiv behandelten Themen Arbeit, Nation, bzw. negativen Themen wie Barbarei, Wahnsinn oder schwarze Magie (vgl. Fellerer/Metzeltin,2008:228). Die Bewertung von Themen, die in literarischen Texten ebenso wie in der ‚Alltagssprache‘ dargestellt und übermittelt werden, erhalten so eine Funktion im Machtgefüge. Winko zeigt auf, dass die Literatur als Spezialdiskurs aufgefasst werden kann und interdiskursive Elemente – vor allem Kollektivsymbole, die Link ‚Sinn-Bilder‘ nennt und die zeitgleich in verschiedenen diskursiven Zusammenhängen einer Kultur verwendet und dabei unterschiedlich bewertet werden - aufnimmt und verarbeitet (vgl. Winko,1996:475). Link definiert die Gesamtheit diskursiver Elemente als Interdiskurs im engeren Sinn, also jene die nicht diskurspezifisch und mehreren Diskursen gemeinsam sind (vgl. Link,1983:69). Henke erklärt, dass die

> Verständigung über die Diskursgrenzen hinweg […] mittels langfristig stabiler diskursiver Elemente [geschieht]; mit Mythen, Metaphern und Kollektivsymbolen, also Sprachbildern, mit denen komplexe Wissensbereiche mit Alltagserfahrungen verbunden werden (Henke,1994:13).

Literatur kann ‚Ort‘ dieser Elemente sein und fasst sie in einen „kohärenten ‚ort‘“ zusammen (Link,1983:69). Link hält fest, dass es dabei immer – ob sie nun materialer (z.B. Symbole), formaler oder pragmatischer Art (z.B. Institutionalisierung von Symbolen) sind – um eine strukturierende (generierende) Teilmenge von Gesamtdiskursen geht (vgl.ebd.69). Die strukturierenden Teilmengen von Diskursen sind in literarischen Texten genauso zu finden, wie beispiels-

[16] Neumeyer beispielsweise betont, dass ein spezifisches Thema Gegenstand in verschiedenen Diskursen sein kann und darin zu einem ‚Wissenskomplex‘ gebildet werden kann; daher „die mit diesem Wissenskomplex verbundenen Prozeduren von Macht (etwa das Verbot) […] in literarischen wie wissenschaftlichen Diskursen zu untersuchen“ sind (Neumeyer,2004:179).

[17] Auch Fellerer und Metzeltin betonen den Herrschaftsaspekt der Ordnungsprinzipien, welche auf die ‚Vertextung‘ einwirken (vgl. Fellerer/Metzeltin,2008:228).

weise in publizistischen oder auch juristischen Texten, jedoch folgen diese der ‚Binnensprache' des Diskurses, so Link (vgl.ebd.69). Die Literatur selbst hat aber keine spezifische Substanz, außer ihrer eigenen materiellen und thematischen, somit dienen ihr andere gesellschaftliche Praktiken als spezifische Substanz: „Das spezifisch Literarische wäre also relationaler Art, es läge – mit Freud gesprochen – im ‚Verdichten' und ‚Verschieben', oder – wie Jakobson formulierte – in den metaphorischen und metonymischen Verfahren im weitesten Sinne" (Link,1983:30). Texte sind Teile von Diskursen und werden von Machtmechanismen beeinflusst (beispielsweise die Bewertung von ‚hoher' Literatur), die sie auch im Inneren darstellen können, (beispielsweise die Darstellung von hierarchisierten Beziehungen oder die Dekonstruktion von Stereotypen usw.). Literatur, dies zeigen Klawitter und Ostheimer, ist dahingehend relevant, da sie Zeugnis für Machtmechanismen ablegen kann und gegenläufige, subversive Praktiken darin erkennbar werden können (vgl. Klawitter/Ostheimer,2008:166).[18] Die Diskursanalyse von literarischen Texten zielt also darauf ab, so Neumeyer, die Elemente innerhalb des Textes und deren Vernetzung mit einem gesamtkulturell relevanten Themenkomplex aufzuzeigen (vgl. Neumeyer,2010:192).

2.2. Der Koloniale Diskurs

Um mit Begriffen ‚kolonialen' bzw. ‚postkolonialen' Diskurs verhandeln zu können, muss zunächst eine Definition des Begriffs ‚Kolonialismus' und Verweise auf dessen breite, historisch unterschiedliche Bedeutung vorausgehen.[19] Im *Handbuch Komparatistik* wird auf Osterhamel und Jansen verwiesen, die ‚Kolonialismus' wie folgt definieren:

> Herrschaftsbeziehung zwischen Kollektiven, bei welcher die fundamentalen Entscheidungen über die Lebensführung der Kolonisierten durch eine kulturell andersartige und kaum anpassungswillige Minderheit von Kolonialherren unter vorrangiger Berücksichtigung externer Interessen getroffen und tatsächlich durchgesetzt werden (Osterhamel/Jansen zit.n. Nell, 2013, 171).

Bei all diesen Kolonisationsformen handelt es sich um Herrschaftsbeziehungen, „die mit physischer, militärischer, epistemologischer und ideologischer Gewalt durchgesetzt und etwa über »Rasse-« und »Kultur-«Diskurse legitimiert wurden", erklären Varela und Dhawan (Castro Varela/Dhawan,2015:27). [20] Diese 'Asymmetrie' zwischen den Kolonien und den Kolonialmäch-

[18] Auch Neumeyer betont, dass Literatur Elemente des Diskurses aufgreift, diese zuspitzt und für die eigenen Darstellungsverfahren nutzbar macht (vgl. Neumeyer,2010:187).

[19] Varela und Dhawan verweisen auf Osterhamel, der Kolonialismus als '"Phänomen kolossaler Uneindeutigkeit" beschreibt (vgl. Osterhamel zit.n. Varela/Dhawan,2015:24) New unterscheidet zudem ‚colonist', ‚colonial', ‚colonizer' und ‚colonized' (siehe New,1996:105).

[20] Sie erklären weiter, dass Osterhammel drei Formen des Kolonialismus herausgearbeitet hat: ‚*Beherrschungskolonie*' (zum Zweck der wirtschaftlichen Ausbeutung, geringe Anzahl von Bürokraten, Geschäftsleuten, Militäran-

ten basiert auf der Überzeugung einer ‚kulturellen Höherwertigkeit' und der besonderen Bedeutung von Bürokratie, Industrialisierung und Marktökonomie und können als Merkmale des „neuzeitlichen, von Europa ausgehenden und vor allem im 19. Jh. forcierten Kolonialismus in Betracht gezogen werden" (Nell,2013:171). Auch Honold verweist auf Osterhamel und erklärt, dass bei diesem Verhältnis „eine gesamte Gesellschaft ihrer historischen Eigenentwicklung beraubt, fremdgesteuert und auf die – vornehmlich wirtschaftlichen – Bedürfnisse und Interessen der Kolonialherren hin umgepolt wird" (Osterhamel zit. n. Honold,2014:77).[21] Er zeigt auf, dass in systematischer Hinsicht „keine notwendige Kongruenz von Kolonialismus und Kolonisierung" bestehe, da sich die involvierten Phänomene in gewisser Hinsicht auch komplementär zueinander verhalten können (vgl. Honold,2014:78). Daraus ergibt sich, dass die kolonialistischen Diskurse und Praktiken ohne Kolonialherrschaft vorliegen können bzw. sich auch Siedlungskolonien ohne ausgeprägte Merkmale kultureller Hegemonie herausbilden können (vgl.ebd.78).[22] Unter Bezugnahme auf Chris Tiffin und Alan Lawson erklärt McLeod, dass diese Ungleichheiten auf einem Set von Überzeugungen bzw. Vorstellungen beruhen, die auch in der Sprache, welcher der Kolonisierende spricht und zu der die Kolonisierten gezwungen werden, zu finden seien und unter anderem zur Rechtfertigung der weitergehenden Okkupation der Territorien diene (vgl. McLeod,2000:37):

> ‚Colonialism (like its counterpart, racism), then, is an operation of discourse, and as an operation of discourse it interpellates colonial subjects by incorporating them in a system of representation' (Tiffin/Lawson zit.n. McLeod,2000:37).

Das Repräsentationssystem dieser kolonialen Subjekte – sowohl das kolonisierte als auch das kolonisierende Subjekt – zirkuliert, wird wiederholt und weitertradiert.[23] Für Homi Bhabha, dies halten Castro Varela und Dhawan fest, stehen diese Stereotypen als politisches und ökonomisches Unterfangen im Zentrum des Kolonialismus, da sie einen ambivalenten, komplexen und widersprüchlichen Repräsentationsmodus darstellen (vgl. Castro Varela/Dha-

gehörigen benötigt, Beispiel British India); ‚*Stützpunktkolonien*' (als Resultat von Flottenaktionen entstanden (beispielsweise Shanghai); als dritter grober Typus die ‚*Siedlungskolonien*' (von europäischen Farmern und Plantagenbesitzern in Besitz genommenes, enteignetes Land, die mit Hilfe der Ausbeutung indigener Arbeitskräfte oder ‚importierter' Sklaven das Land bearbeiteten (beispielsweise heutige USA, Australien, Kanada) (vgl. Castro Varela/Dhawan,2015:25).

[21] Castro Varela und Dhawan zeigen in diesem Zusammenhang auf, dass Kolonien – im Sinne der postkolonialen Theorie – zu einer Kopie des Originals (des ‚Mutterlandes') werden sollen (das offensichtlichste Beispiel hierfür sind die Ortsbezeichnungen (bspw. New York, New Amsterdam)) (vgl. Castro Varela/Dhawan,2015:27). Sie verweisen dabei auf Gayatri Chakravorty Spivak, die diesen Prozess als ‚*worlding*' (‚Weltmachen') beschreibt, und zur Produktion der sogenannten ‚Dritten Welt' beiträgt (vgl. Spivak zit.n. ebd.27).

[22] McLeod verweist auf den Zusammenhang zwischen Kolonialismus, Kapitalismus und Imperialismus, deren Beziehungen bei der Bedeutungsdefinition mitgedacht werden müsse, so McLeod. (McLeod,2000:7f.)

[23] Said betont dabei aber die Spaltung, auf welche diese Widerholungsabhängigkeit hindeutet und besonders in der Selbstzuschreibung der Kolonisierenden evident wird, die sich immer als ‚Nicht-Etwas' bezeichnen (Nicht-Schwarz usw.) (vgl. Castro Varela/Dhawan,2015:225).

wan,2015:227). Durch die Betonung einer ‚notwendigen Zivilisierungsmission' wird die Eroberung und Beherrschung anderer Länder legitimiert.[24] John McLeod weist auf die oftmals synonyme Verwendung der Begriffe Imperialismus[25] und Kolonialismus hin, und betont, dass diese beiden aber Unterschiedliches bezeichnen: Imperialismus bezeichnet ein ideologischen Konzept, welches die Legitimität der ökonomischen und militärischen Kontrolle einer Nation über eine andere Nation aufrechthält (vgl. McLeod,2000:7). Kolonialismus sei eine Form der Praxis, die aus der imperialistischen Ideologie resultiere und sich auf die Siedlung einer Gruppe in einer neuen Umgebung beziehe. (vgl. ebd.7). Imperialismus benötige keine Besiedlung bzw. Umsiedlung und Kolonialismus sei nur eine Form der Verbreitung imperialistischer Ideale (vgl. ebd.8; sowie Castro Varela/Dhawan,2015:32). Dabei könne nach McLeod argumentiert werden, dass ‚Kolonialismus' zwar vorbei sei, aber ‚Imperialismus' weitergeführt werde:

> *[I]mperialism* continues apace as Western nations such as America are still engaged in imperial acts, securing wealth and power through the continuing economic exploitation of other nations (McLeod,2000:8).

Im kolonialen Diskurs haben die Kolonialherrn die Macht über und im Diskurs: Zum einen durch die Kolonialsprache, in welcher der Diskurs geführt wird und die ihre eigene ist; zum anderen besitzen diese das sich selbst verliehene Recht darüber zu bestimmen, wer was publizieren darf/kann. Dabei erklärt Gina Wisker in ihrer Diskussion des Begriffs ‚colonial discourse':

> [D]ominant groups in society impose knowledgeable beliefs and disciplines deriving from the dominant position upon those who are controlled by the discourse and unable to speak, in most cases beyond and outside it (Wisker,2007:177).

Ashcroft et al. bringen den kolonialen Diskurs mit der Idee der zentralen Stellung Europas in Verbindung, und erklären den Diskurs als

> a system of statements that can be made about colonies and colonial peoples, about colonizing powers and about the relationship between these two. It is the system of knowledge and beliefs about the world within which acts of colonization take place (Ashcroft et al.,2007:37).

Das Bild über die Kolonien und die Kolonisierten wird von der Kolonialmacht gezeichnet und verbreitet. Bill Ashcroft und seine Kollegen heben hervor, dass diese Regeln der Inklusion bzw. Exklusion auf Basis der Überzeugung der Überlegenheit der Kultur, Geschichte, Sprache, Kunst und politischen Strukturen sowie der ‚notwendigen Zivilisierung' der Kolonisierten operieren (vgl.ebd.37). Dabei werden beispielsweise Aussagen über die Ausbeutung der Ressourcen ausgeklammert und durch Aussagen über die Minderwertigkeit und der primitiven Natur

[24] Mit der Kolonisierung Amerikas, Afrikas und Südostasiens durch europäische Nationen seit dem 15. Jahrhundert erteilte sich ‚Europa' als Zusammenschluss hegemonialer Akteure de facto selber das Mandat zur Missionierung, respektive zur Zivilisierung der restlichen, außereuropäischen Welt. (Honold,2014:77f.).
[25] Verschiedene Verwendung des Begriffs - siehe Slemon,1996:179.

der Kolonisierten und die darin anschließende Pflicht der imperialen Macht diese durch Handel, Verwaltung und kultureller sowie moralischer Besserung, zu ‚zivilisieren', verdeckt (vgl. Ashcroft et al.,2007:37f.).[26] Die Zuschreibungen und Repräsentationen der/des ‚Anderen' im kolonialen Diskurs stellen McLeod, als auch Acheraïou, als sehr komplex dar.[27] „Whether real or imagined, these differences were consistently entertained and used to political and ideological ends" (Acheraïou,2008:45). Ashcroft und seine Kollegen erklären, dass der Kolonialismus zum Ende des 19. Jahrhunderts zu einem System von ahistorischen Kategorien wurde, in welchem bestimmte Gesellschaften und Kulturen als an sich unterlegen bestimmt wurden (vgl. Ashcroft et al.,2007:42). Wisker verweist dabei auf Frantz Fanons *On National Culture* und gibt zusammenfassend wieder:

> Fanon argues that colonialism works to define and express the present and future of colonised peoples and also to reshape their past, leading to cultural erasure, defamiliarisation and estrangement (Wisker,2007:185).

Fanons Auseinandersetzungen gehören zu den ersten ‚postkolonialen' Werken und zielen auf die Zerstörung der Narrative des Imperialismus ab (vgl. Ezzaher,2003:11). Die Werke Fanons und auch Aimé Césaires zielen darauf ab, erklärt Said, der „einheimischen Bevölkerung im gelehrten und wissenschaftlichen Text Gehör zu verleihen" (vgl.Said,2001:50). Wisker verweist auf den für Fanon bedeutenden Aspekt des Unabhängigkeitskampfes: es geht auch darum die Macht über die eigene Geschichte wiederzuerlangen: "It is important to fight for the nation first and then to see culture as one aspect. Updating histories and re-establishing identities are crucial" (Wisker,2007:186). Im Kampf für die Unabhängigkeit geht es somit nicht nur um die Nation als Territorium, sondern auch um die Macht im Diskurs, also darum, die ‚Erzählweise' und Darstellung der eigenen Nation, deren Geschichte und Kultur selbst in die Hand zu nehmen. Auch Ashcroft betrachtet das ‚Eintreten' des Subjekts in den diskursiven Rahmen des Kolonialismus als zentral für die Transformation der kolonialen Kultur (vgl. Ashcroft,2001:103). Als Beispiel für die ‚Erweiterung' des Diskurses führt Ashcroft das Konzept der Hybridität an, welches die Binarität von Kolonisierender und Kolonisierter (und die daraus entstandenen Variationen wie ‚Schwarz'/'Weiß' usw.), die wohl die stabilste Begrenzung durch den Diskurs, herausfordert (vgl.ebd.123).[28] Auch Castro Varela und Dhawan erklären Bhabhas

[26] Konstruktion des kolonisierten Subjekts und ‚Othering' im kolonialen Diskurs zur Legitimierung der Kolonisierung siehe bspw. Bhabha,2006: 100ff..

[27] Acheraïou hebt die ‚horizontale' Unterscheidung nach Hautfarbe hervor, welche durch eine ‚vertikale' Differenzierung nach sozialen und kulturell-indigenen Ebenen fortgeführt wird (vgl. Acheraïou,2008: 45). Er verweist als Beispiel auf H. Rider Haggards Darstellung der ihren Nachbarn überlegenen Zulus in *Allan Quatermain* (1951): „Their fighting spirit and aptness for civilisation made them appear as black replicas of the brave, war-like British" (ebd.45).

[28] Er verweist auf Robert Young, der Bakhtins Hybridität erklärt als „different points of view [set] against each other in a conflictual structure, which retains 'a certain elemental organic energy and openendedness'" (vgl. Young zit.n. Ashcroft,2001:124) Dieses Potential der Verkehrung der dominanten Strukturen artikuliert auch Bhabha, so

Hybridität als eine Infragestellung kolonialer Repräsentation, mit der Effekte des kolonialen Diskurses umgekehrt werden können (vgl. Castro Varela/Dhawan,2015:248). Damit steht auch Bhabhas Konzept des ‚Third Space' in Verbindung, dessen Ziel es ist, neue Räume für kulturelle und politische Praxis verfügbar zu machen (vgl.ebd.249). In diesem Raum werden die diskursiven Konditionen der Artikulation konstituiert, die sicherstellen, dass die Bedeutung und die kulturellen Symbole immer wieder neu bestimmt und gelesen werden können: „that the meaning and symbols of culture have no primordial unity or fixity, that even the same signs can be appropriated, translated, rehistoricized and read anew" (Bhabha zit.n. Raj,2014:126). Ashcroft erklärt, dass dieser als ‚Zwischenraum' gedacht werden müsse: „It is the ‚in-between' space which carries the burden and meaning of culture and this is what makes the notion of hybridity so important" (Ashcroft, 2001:124). In diesem Raum ist es beispielsweise möglich, kulturelle Symbole neu zu verhandeln, mit neuen Bedeutungen zu belegen und sie damit zu (re-)interpretieren (vgl. Castro Varela/Dhawan,2015:249). Auch Erickson spricht von einem Zwischenraum, in welchem postkoloniale AutorInnen schreiben:

> [O]n the one hand, the sameness of language that works towards assimilation of all its speakers (Western and non-Western) and, on the other, their radical alterity to the Western culture that has formed the ideological bases of the language (Erickson,1991:104).[29]

Dieser alternative Diskurs soll die Konventionen des herrschenden, kolonialen Systems herausfordern und neue Bedeutungen schaffen (vgl. ebd.105). Eine Veränderung der kolonialen Kultur resultierte aus dieser Erweiterung des dominanten Diskurses (vgl.Ashcroft,2001:112). An ‚brüchigen Stellen' des Diskurses, wie beispielsweise auf der Ebene der Sprache, seien solche Erweiterungen möglich, erklärt Ashcroft:

> Discourses are never absolutely delineated. But are surrounded and penetrated by these porous borders, in which the tactics of choice, difference and resistance may come into play. Forms of post-colonial discursive resistance have always had to live in this 'epistemic' fracture; they have always had to negotiate this space in discourse itself, occupying the *other space of reading* (ebd.112).

Die Kolonialsprache und die zu beschreibenden Erfahrungen der Kolonisierten ergeben diesen Bruch, der zwischen dem Wort und dem abgebildeten ‚Ding' steht:

> [A]n apparent fracture in the sign, a fracture between the word and the thing, because it deals with imperial language, which in many senses never seems to quite 'fit' the material experience of the speaker (ebd.113).

Young, und betrachtet es als aktives Moment: „'Bakthin's intentional hybrid has been transformed by Bhabha into an active moment of challenge and resistance against a dominant colonial power" (Young zit.n. Ashcroft,2001:124).

[29] Anm.: Erickson bezieht sich hierbei auf frankophone afrikanische AutorInnen.

Genau diese Infragestellung und Herausforderung der im kolonialen Diskurs vorherrschenden Darstellungsweisen kann auch in den literarischen Texten des ‘späten Kolonialismus’ vorgefunden werden, so Acheraïou (vgl. Acheraïou,2008:119). Die in dieser Phase des Kolonialismus auftretenden Auseinandersetzungen und Gegenbewegungen sind sowohl in der Gesellschaft[30], wie auch in der Kunst respektive Literatur zu finden. Klawitter und Ostheimer betonen, dass eine kritische Auseinandersetzung mit der kulturellen Dimension des Kolonialismus bzw. Imperialismus so alt sei, wie der Kampf gegen diese beiden Formen. „Spätestens seit der Unabhängigkeit Indiens 1947 befassten sich auch die Intellektuellen mit der politischen Agenda des Postkolonialismus“ (Klawitter/Ostheimer,2008:197). Indische und afrikanische Intellektuelle entwerfen, in Opposition zur vorherrschenden Kolonialkultur, eigenständige Identitätskonzepte.[31] Diese Bewegungen und Strömungen wurden in einem interdisziplinären Bereich der ‚*Postcolonial Studies*‘ zusammengebracht.

2.3. Der postkoloniale Diskurs

Mishra und Hodge zeigen beim postkolonialen Diskurs auf, dass der Begriff zuerst 1959 auftauchte und zwar im Zusammenhang mit Indien, wobei ‚post‘ als zeitliche Abfolge, also nach der Phase des Kolonialismus, gebraucht wurde (vgl. Mishra/Hodge,1994:277). In seinem Werk verwendet McLeod den Begriff ‚postcolonialism‘, da er – zum Unterschied der Schreibweise mit Bindestrich, die auf eine historische Periode oder Epoche hinweist – auf die verschiedenen Formen der Repräsentation, Lesepraktiken und Ausprägungen verweist (vgl. McLeod,2000:5)[32]. Dieser Begriffsverwendung folgt auch die vorliegende Arbeit, aus eben diesen Gründen. Wird auf die historischen Umstände verwiesen, erfolgt die Bezeichnung mit Bindestrich; ohne, weist auf die Verwendung, wie sie McLeod bestimmt.[33] Varela und Dhawan heben dabei hervor, dass der Dekolonisierungsprozess kontinuierlich ist und Rekolonisierungstendenzen und Neokolonialismus zeigen, dass Formen des Kolonialismus immer neue Wege

[30] Seit den 1950er Jahren beispielsweise in Algerien (vgl. Klawitter/Ostheimer,2008:197; Frantz Fanon *Black Skin White Masks*; „der antikoloniale emblematische Widerstandskämpfer“ (Castro Varela/Dhawan,2015:44); siehe auch Adebayo,2014:139-167;

[31] Bspw. ‚Négritude-Konzept‘ von Aimé Césaire (vgl. Klawitter/Ostheimer,2008:197).

[32] Der nigerianische Historiker Jacob Ade Ajayi betont hingegen die, im Vergleich zur langen Geschichte der Länder, kurze Dauer des Kolonialismus und bezeichnet sie lediglich als Episode (vgl. Castro Varela/Dhawan,2015:15).

[33] Dabei konnotiert der Begriff nach Mishra und Hodge auch „an always present tendency in any literature of subjugation marked by a systematic process of cultural domination through the imposition of imperial structures of power“ (Mishra/Hodge,1994:284) Auch Varela und Dhawan betonen den durch das Präfix ‚post‘ suggerierten historischen Bruch, welcher den Machtkontinuitäten und –diskontinuitäten der imperialen Mächte entgegensteht (vgl. ebd.287).

finden, um an den Ressourcen der ehemals kolonisierten Länder teilzuhaben (vgl. Castro Varela/Dhawan,2015:16). Außerdem sollte ‚Postkolonialismus' als „Widerstandsform gegen die koloniale Herrschaft und ihre Konsequenzen betrachtet werden" (ebd.16).[34]

Waren zu Beginn des Kolonialismus in Afrika noch anthropologische und ethnologische Beschreibungen sowie Reiseberichte der europäischen Reisenden am literarischen Markt begehrt, erreichen in post-kolonialer Phase auch literarische Produkte von AfrikanerInnen Aufmerksamkeit im ‚Westen'.[35] Chinua Achebe beschreibt beispielsweise die Serie ‚*Heinemann's African Writers Series*' in einem Vortrag 1998 als Signal des Empires für die afrikanischen SchriftstellerInnen und LeserInnen.

> In one short generation an immense library of writing had sprung into being from all over the continent and, for the first time in history, Africa's future generations of readers and writers […] began to read, […] works by their own writers about their own people (Achebe zit.n. Currey,2008:1).[36]

Die Publikation von Achebes Roman *Things Fall Apart* am 17. Juni 1958 in diesem Verlag gilt heute als Meilenstein für die Etablierung afrikanischer Literatur (vgl. ebd.2).[37] Wurden die literarischen Texte im Zusammenhang mit den britischen Kolonien zunächst als ‚Commonwealth Literature'[38] bezeichnet, änderte sich dies unter anderem mit Hilfe des Werks von Ashcroft et al *The Empire Writes Back*, erklären Mohanram und Rajan (Mohanram/Rajan,1996:5).[39] Ezzaher zeigt auf, dass man mit den post-kolonial zunehmenden Publikationen ehemals kolonisierter AutorInnen beginnt, deren Stimme aus der sogenannten ‚Dritten Welt' wahrzunehmen: „These voices announce new subjectivities and re-inscribe new narratives on the grand western narrative, thus reinterpreting history from their own perspective" (Ezzaher,2003:10). In der postkolonialen Phase nutzen diese AutorInnen die Sprache als Instrument die Geschichte der kolonisierten Nationen neu zu denken und neu zu schreiben (vgl. Mohanram/Rajan,1996:3).[40] Um dies zu erreichen, müssen postkoloniale AutorInnen ein soziales Terrain schaffen, in welchem sie nicht mehr Opfer, sondern Aktant der Geschichte sind, hebt Ezzaher unter Verweis auf Gikandi hervor (vgl.ebd.102). So arbeiten diese SchriftstellerInnen unter anderem daran, den

---

[34] Sie verweisen auf Ania Loomba, die nicht nur das Präfix für problematisch hält, sondern auch die Termini ‚kolonial' und ‚Postkolonial', da dies mitbedeuten würde, dass die Länder erst mit der kolonialen Ära bedeutsam wurden (vgl. Castro Varela/Dhawan,2015:15).

[35] Problematiken und zwei Phasen der postkolonialen Literatur siehe King,1996:6ff.; Phasen der postkolonialen Literatur siehe auch Ashcroft et al.,1989:5ff..

[36] Currey erklärt, dass diese Serie ‚gute' Literatur zu einem erschwinglichen Preis anbot und so die Bedeutung, wie sie britische LeserInnen für die 'Penguin Books' hatte, erreichte (vgl. Currey,2008:1).

[37] Hierbei unterscheiden sich England und Frankreich: bereits zwei Jahre bevor Achebes Roman veröffentlicht wurde, wurden in Paris erste Romane von Mongo Beti, Ferdinand Oyono und Sembene Ousmane publiziert (vgl. ebd.4).

[38] Problematisierung des Begriffs siehe Slemon,1996:184f..

[39] Siehe dazu beispielsweise auch Mishra/Hodge,1994:276.

[40] Siehe dazu beispielsweise Ngugi Wa Thiong'os Auseinandersetzung mit Sprache im postkolonialen Feld in Wa Thiong'o: *Decolonising the Mind* (1991).

dominanten Diskurs zu zersetzen und einen alternativen Diskurs zu schaffen (vgl.Mohanram/Rajan,1996:103). „In other words […] the contestatory discourse must strive for 'the greatest possible distance, but without disconnection'" (Ezzaher,2003:103).[41] Dies erklärt auch die problematische und viel debattierte Stellung der Sprache im postkolonialen, literarischen Bereich. Typisch für postkoloniale Texte ist die Darstellung der Sprachvarianz durch die Nichtübersetzung von beispielsweise Begriffen aus dem Swahili, erklären Ashcroft und seine Kollegen. Dabei versuchen die Autoren Distanz und Alterität zu wahren, während sie sich der englischen Sprache bemächtigen, was laut Ashcroft et al. die dynamischen Möglichkeiten dieses Schreibens aufzeige (vgl. Ashcroft et al.,1989:59). Dafür werden die Begriffe mittels der Technik des ‚glossing' (Übersetzung folgt in einer Klammer oder in einem Glossar) übersetzt, oder es findet überhaupt keine Übersetzung statt (vgl.ebd.64). Achebe habe laut Ezzaher einen ‚neuen' Raum für seine Werke geschaffen, indem er die "'otherwise silent void of non-communication between the West and the non-West" mit Stimmen der Außenstehenden, die ihre Stellung als 'Andere' proklamieren, füllt (vgl.ebd.104). Die Sprache in dieser Art von Text ist die dominante Sprache, welche aber vermischt und verändert wird durch die ihr ‚fremde' Kultur, mit deren eigenen Anordnungen und Arten, erklärt Ezzaher unter Verweis auf Erickson (vgl.ebd.104). Durch dieses ‚doppelte Schreiben', wie Ezzaher es nach Erickson nennt, wird der Diskurs der Kolonisierenden auf dieselbe Ebene gebracht, wie der der Kolonisierten (vgl.ebd.104).[42]

Welche Fragen können nun mit der Analyse postkolonialer Literatur geklärt werden? Welche neuen Aspekte kann eine Auseinandersetzung damit ergeben? McLeod gibt zu bedenken, dass die Analyse von Literatur im Kontext des kolonialen Diskurses mehreren Zielen folgen kann: „First, this reading approach, sometimes called ‚colonial discourse analysis', refuses the humanist assumption that literary text exist above and beyond their historical contexts" (McLeod,2000:38). Dabei wird der historische Kontext mitbedacht, der bei der Produktion von Bedeutung im Text mitwirkt und zudem zeigen kann, wie literarische Repräsentation den historischen Moment beeinflussen kann (vgl.ebd.38). Dabei soll ein möglichst breites Bild über

[41] Terdiman erklärt dies mit Hilfe eines Beispiels: Mallarmé Schreiben strapaziert die Syntax beinahe bis zum Bruch. Aber die eigentliche Aufhebung der Syntax würde die Verständlichkeit stören; niemand würde den Text verstehen. So lässt sich ein möglichst großer Abstand zur Norm erreichen, ohne aber Verbindung zu verlieren (vgl. Terdiman,1985:69).

[42] Er verweist dabei wieder auf Erickson, der hier zwei qualitativ verschiedene Schreibstile unterscheidet: einerseits der assimilierte afrikanische Autor, der den Diskurs eines anderen fortschreibt; und andererseits den, der „consciously contriving to make the European language a cover and a means for creating his/her African discourse." (Ezzaher,2003:104) Für Erickson ist nur der Autor zweiter Kategorie ein postkolonialer Autor, da dessen diskursiven Taktiken die Charakteristiken seines Konzepts ‚writing double' beinhalte (vgl. ebd.104). Erickson zeigt auf, dass diese Autoren einen alternativen Diskurs entwickeln, der unter der Oberfläche der Erzählung liegt und der die westlichen Grundsätze in Frage stellt (vgl. Erickson,1991:103).

den historischen bzw. kulturellen Kontext berücksichtigt werden, erklärt Wisker (vgl. Wisker,2007:40).[43] Mishra und Hodge bezeichnen postkoloniale Texte als komplexe und hybride Formen, in denen Bedeutung hauptsächlich durch die Metonymie geschaffen werde:

> Meaning resides in the 'slippage' of language; meaning is constantly deferred; meaning grows out of a dialectical process of a relationship between the margins and the centre (meaning arises out of a discourse of marginality); meanings are not culture-specific and in postcolonial texts are constructed metonymically, not metaphorically (Mishra/Hodge,1994:286).

Da die Metonymie die Bedeutung 'verschiebt', ist sie wiederholend (vgl.ebd.286). In postkolonialen Texten werde Bedeutung durch die Metonymie, durch Hybridität und Synkretismus sowie durch Pluralismus und Mehrsprachigkeit geformt, betonen die beiden (vgl. ebd.286). Sie verweisen auf die Autoren von *The Empire Writes Back*, welche auch Synkretismus und Hybridität als Kennzeichen postkolonialer Texte nennen (vgl.ebd.287). „As a consequence postcolonial literatures are ‚constituted in counter-discursive rather than homologous practices'" (ebd.287). So wie die Metonymie eine Verschiebung der Bedeutung zu lässt und damit in postkolonialen Texten eine Bedeutungserweiterung stattfindet, so muss auch das Verständnis von Symbolen in literarischen Texten angepasst werden, da auch sie eine postkoloniale Bedeutungserweiterung erfahren haben. Das Zeichen ist dabei immer in Bewegung und nie statisch:

> A sign is invested with the competing meanings of social groups and refuses to remain static as an immediate consequence of such conflict inscribed in its use. Conflict is thus as characteristic of the semiotic realm as of the social (Terdiman,1985:36).

Die Zeichen tragen dabei all das ideologische und strukturelle Gewicht der bereits bestehenden Paradigmen und Muster in sich, die ungewollt die Erinnerungen besetzen und Kreativität bereitstellen: „Such structures determine the realms of our freedom with the weight of constituted practice, which would seem to be an irreducible element of our existence in society" (ebd.38). Die Bedeutung von Zeichen und Symbolen scheint durch den Diskurs bereits ‚festgelegt' und beschränkt. Terdiman stellt fest, dass Aspekte von Beherrschung und Kontrolle in den Zeichen selbst vorhanden sind: „What is at stake in language, then, is power" (ebd.40).[44]

Die enge Verbindung zwischen Zeichen und Diskurs, die Terdiman anspricht, bietet eine Basis, für das nächste Kapitel, in welchem zunächst das Verständnis und Definitionsversuche des Symbols aufgezeigt werden, um danach – unter Bezugnahme auf einigen Konzepten zur Symbolanalyse – die Untersuchungsmethode der vorliegenden Arbeit darzustellen. Eine der Fragen,

[43] Castro Varela und Dhawan stellen fest, dass bei der kolonialen Diskursanalyse literarische Texte nur unter Bezugnahme der Geschichte, Politik, Philosophie und anderen Disziplinen analysiert werden können (vgl. Castro Dhawan/Varela,2015:17).

[44] Er verweist auf Raymond Williams, der hervorhebt, dass die dominanten Bedeutungen und Werte den gelebten sozialen Prozess organisieren (vgl. Williams zit.n. Terdiman,1985:42).

die dabei im Vordergrund stehen, beschäftigt sich mit dem Zusammenhang des Symbols in den Texten und dem herrschenden Diskurs. Kann das Symbol der Eisenbahn, welches in Texten des ‚Westens' mit Moderne und Industrialisierung eng verknüpft ist, als Teil des ‚Gegendiskurses' beschrieben werden? Welche zusätzlichen Bedeutungen – im Vergleich zu den ‚westlichen' – trägt dieses Symbol (vor allem in Hinblick auf eine Konnotation der kolonialen Beherrschung)?

2.4. Das literarische Symbol

Dietmar Peil stellt in *Grundbegriffe der Literaturtheorie* zum Begriff ‚Symbol' zunächst dessen ursprüngliche Verwendung in der Antike dar und verweist darauf, dass dessen Begriffsgeschichte noch nicht befriedigend aufgearbeitet worden und somit schwer von anderen verwandten Phänomenen (wie Allegorie, Emblem, Metapher, Metonymie, Synekdoche) abzugrenzen sei (vgl. Peil,2004:267).[45]

Im *Handbuch gegenwärtiger Begriffe der Literatur- und Kulturtheorie* beschreibt Andreas Eggers zwei grundsätzliche und gegensätzliche Definitionen des Begriffs Symbol: „(1) als äußerst arbiträres oder konventionelles Zeichen und (2) als ikonisch (d.h. durch Äquivalenz) motiviertes Zeichen" (Eggers,2001:782).[46] Nach dem ersten Verständnis ist das Symbolische mit einem System von Beziehungen gleichgesetzt, die das „Benennen von Erfahrung und Welt" ermöglicht (vgl. ebd.782).[47] Hierauf verweist auch Susanne Langer und hält fest, dass das erste Bewusstwerden der dargebotenen Form in den allgemeinen Vorrat an ‚Wissen durch Kennen' aufgenommen wird und dann die Grundlage der Anpassung an die Umgebung sein kann (vgl. Langer,2004:159).[48] In der zweiten Tradition wird das Symbol als „konnotatives Zeichen mit dem semantischen Überschuss des Signifikats gegenüber dem Signifikanten" verstanden (vgl. Eggers,2001:782). Dabei sind Symbole keine rhetorischen Figuren, sondern bezeichnen reale

[45] Link spricht von einer missbräuchlichen Verwendung des Symbolbegriffs: der metaphorische Charakter der beiläufigen Äußerung Goethes wurde nicht zum Anlass einer kritischen Reflexion, sondern als Rechtfertigung der Verwendung der quasi-theologischen Kategorien in der Literaturwissenschaft genutzt, so Link (vgl. Link,1975:8). Dessen Äußerungen, gibt Link zu Bedenken, führten zur Betonung von strukturell unbedeutenden Unterschieden zwischen verschiedenen Typen von literarischen Symbolen. So werde nur der Goethe'sche Typ als Symbol begriffen und Allegorie und Emblem außen vor gelassen, wobei Link dies als nicht zu rechtfertigende Einschränkung des Begriffs begreift. (vgl. ebd.8) Er gibt der strukturalistischen Begriffsbestimmung den Vorzug und verweist auf die Emblem-Forschung von Albrecht Schöne (vgl. ebd.8).

[46] Ersterer Definition schreibt er die Konzepte von Peirce, Morris, Cassirer, Bloomfield, Lotman und Lacan zu, zweiterer die von de Saussure, Hjelmslev, Barthes und Todorov (vgl. Eggers,2001:782).

[47] Rehberg unterscheidet aus forschungspragmatischen Gründen zwischen ‚Präsenz-Symbole' und ‚Repräsentanz-Zeichen' (siehe Rehberg,2001:27ff.), und folgt damit der Unterscheidung von Hans Ulrich Gumbrecht, der zwischen „representation" (etwas, das auf etw. Abwesendes verweist) und „re-presentation" (dadurch wird etw. präsent) (vgl. ebd.29).

[48] Karl-Siegbert Rehberg verweist auf Alfred Schütz und anderen phänomenologischen Soziologen, die auf die Wissensvorräte (signifikante Symbole, deren Bedeutung ‚gewußt' wird, in eigene Absichten eingebaut und so von anderen geteilt werden) verweisen, durch welche die soziale Welt entsteht. (Rehberg,2001:5) Götz Pochat gibt Ernst Cassirers Auffassung wider, nach der die Welt mittels Symbole erzeugt werde; woran Nelson Goodman anschloss und betont, dass es ohne Zeichen und Symbole keine vom Mensch erschaffene Welt gäbe (vgl. Pochat,2001:88).

Gegenstände oder Handlungen, die in der erzählten Welt oder in der Realität auf etwas anderes verweisen, erklärt Peil (vgl. Peil,2004:167). Er unterscheidet dabei zwischen bewusst gesetzten symbolischen Handlungen (bspw. christliches Kreuz) und jenen, die „ihren eigenen Stellenwert in der Realität oder im Erzählzusammenhang haben und denen die Verweisungskraft des S.s erst im Nachhinein zugesprochen wird, d.h. die pragmatisch und symbolisch verstanden werden können“ (ebd.267). Bei Goethes Symbolkonzeption kommt dem Moment der realen Vergegenwärtigung (mittels Anschaulichkeit und einer repräsentativen Bedeutung) eine große Bedeutung zu, so Kurz (Kurz,1993:70). Unter der Repräsentation wird hier eine Stellvertretung bzw. Vergegenwärtigung verstanden. Robert M. Browne erklärt, dass beim ästhetisch-literarischen Symbol die Präsenz oder Referenz auf ein natürliches, oder artifizielles Objekt berücksichtigt werden muss, welches selbst bereits als Objekt besteht, bevor es als Zeichen für etwas anderes bereitsteht (vgl. Browne,1971:10). Das Symbol steht für etwas über das dargestellte Objekt Hinausgehendes – es repräsentiert und steht für etwas stellvertretend. Bereits unabhängig von seinem symbolischen Wert hat das Symbol Existenz und semantischen Eigenwert, so Müller Farguell: der primäre Sinnzusammenhang wird durch einen „sekundären, partiell analogen Sinnzusammenhang“ überlagert (vgl. Müller Farguell,2003:550). Dies führt dazu, dass im Akt der Symbol-Rezeption keine vollständige Rückübersetzung möglich ist und es daher eine Deutung bzw. Interpretation mit offenen, variablen Resultaten im Sinn poetischer Ambiguität, bedarf (vgl. ebd.550).

Dieter Mersch beschäftigt sich mit dem Unterschied zwischen Symbolisierung und Darstellung und weist daraufhin, dass Darstellungen in Symbolisierungen gründen, aber nicht umgekehrt. „Darstellungen sind somit Weisen der Symbolisierungen, Symbolisierungen wiederum deren Medien“ (Mersch,2005:34). Kurz weist darauf hin, dass die Bedeutung eines Symbols gedeutet werden muss, wohingegen die Bedeutung sprachlicher Zeichen erlernt werden kann (vgl. Kurz,1993:80). Zentral ist dabei, dass erst durch ihre Deutung Gegenstände bzw. Ereignisse zu Symbolen werden: „Die *symbolische Bedeutung* ist die *symbolische Deutung*“ (ebd.80). Dieser Prozess findet oftmals bereits außerhalb des literarischen Textes statt. Eine Typologie des Symbols ließe sich erst dann entwerfen, so Hoffmann, wenn nicht nur die linguistisch-mathematischen, sondern auch die inhaltlichen und besonders die gattungsspezifischen und historischen Gesichtspunkte miteinbezogen werden würden (vgl. Hoffmann,1978:271). Unter Bezugnahme auf die von Niklas Luhmann definierten drei Abschnitte des Kommunikationsprozesses[49] er-

[49] Drei Abschnitte nach Luhmann: menschliche Geistestätigkeit, die einem Objekt/Aktivität Bedeutung zuweist (*Codierung*), die Mitteilungsart und die zu entschlüsselnde Mitteilung (*Code*) und die verstehende Aufnahme (*Decodierung*) (vgl. Hülst,2007:52)

klärt Hülst, dass klar wird, dass manche Bedeutungen von Symbolen für uns unzugänglich bleiben oder erst nach langer Forschungsarbeit entschlüsselt werden können (vgl. Hülst,2007:52). Er betont dabei den diskursiven Zusammenhang, der die Codierung kontrolliert bzw. motiviert - ist dieser Zusammenhang durch zeitliche Distanz verschwunden und das ‚kulturelle Band', wie es Hülst nennt, durch Zeit, Distanz, Differenz usw. zerschnitten, ist die Deutung durch den Interpreten willkürlich (vgl.ebd.52). Hoffmann weist auch darauf hin und zeigt, dass das Problem darin bestehe, dass das Symbol eine Beziehung zu einem außersprachlichen Korrelat, einer empirischen Wirklichkeit, hat (vgl. Hoffmann,1978:267). Durch die Beziehung zwischen dem Zeichen und dem Bezeichnetem entsteht Bedeutung. Die Bedeutungsverleihung passiert durch das Zusammenwirken von Bezugsobjekt, Bewusstseinsinhalten und dem Zeichenträger, der Sprache (vgl. ebd.274). Für die Bedeutungsverleihung sind zudem die syntaktische Dimension – die Anordnung der Zeichenfolge mit deren Formations- und Transformationsregeln -, die pragmatische Dimension – dem Kreations- und Rezeptionsprozess -, und die semantische Dimension, also die Beziehung zwischen Sprache und Wirklichkeit, wesentlich, so Hoffmann (vgl. ebd.274). Für das literarische Symbol aber bleibt das primäre Sinnkriterium laut Hoffmann, die „Beziehung von sprachlichem Zeichen bzw. ästhetischer Struktur und außersprachlicher Realität" (ebd.274f.). Die Bedeutung eines Symbols entsteht also auch durch die Beziehung des Zeichens mit der außersprachlichen Realität.

Ursula Brumm beschäftigt sich in ihrem Aufsatz *Symbolism and the Novel* mit dem Symbol im realistischen Roman und stellt fest, dass ein Bild eine genuine Komponente der empirischen Realität sein kann und im Roman auch als solches aufgenommen werde, da so die Mächte, die auch die empirische Realität formen, dargestellt werden können (vgl. Brumm,1967:359).[50] Sie nennt diese Art von Symbol ‚realistisches Symbol' und betont: „[They] are […] often extensive and not easily delimitable segments of reality" (ebd.359). Auch sie nennt dies eine sekundäre symbolische Funktion, der Qualität des Phänomens untergeordnet: "their primary role remaining in their import as reality" (ebd.360). Dabei unterscheidet sie den realistischen Roman vom symbolischen und zeigt auf, dass beispielsweise der Riss in der Schüssel in Henry James' *The Golden Bowl* ein Beispiel für den Symbolismus in seiner reinen Form darstelle: „the symbol is image, expressing the meaning it is meant to convey in image and not in a causal nexus" (Brumm,1967:361). Der Riss ist hier zentral für das Verständnis des Romans, so Brumm (vgl.ebd.361). Sie erklärt, dass diese Schüssel ein ‚transzendentales' Symbol sei, weil das Bild

[50] Sie nennt hier das Beispiel des Schlosses in Ippolito Nievos Roman *Confessions of an Octogenarian* (1867): Das Schloss von Fratta bringt die Mächte zum Ausdruck, die teilweise unsichtbar sind, da sie abstrakt sind. Die feudale Lebensweise am Schloss kann symbolisch für die veralteten und chaotischen Umstände in Italien der Zeit gelesen werden, so Brumm (vgl. Brumm,1967:359).

eine Bedeutung trägt, mit der es keine direkte Verbindung hat (vgl.Brumm,1967:361). Sie unterscheidet das transzendentale und das realistische Symbol:

> [T]he symbol in the realistic novel is always causally related to its meaning – the symbol represents the hidden cause; whereas in the symbolic novel it is a transcendent embodiment of the intended meaning (ebd.359).

Um das Symbol untersuchen zu können, muss es zunächst in seine Einzelheiten zerlegt werden. Die Art der Beziehung zwischen den Elementen des Symbols (Link nennt sie Pictura und Subscriptio) ist für die semantische Struktur von großer Bedeutung: „Je nach Struktur dieser Beziehung in einem Symbol lassen sich strukturell begründete Symboltypen unterscheiden" (Link,1993:185). Hoffmann beispielsweise unterscheidet hierbei, unter Bezugnahme auf Browne, zwischen dem ‚picture' bzw. ‚image' und dem Symbol', da sich dabei Qualitätsunterschiede in Intensität, Bedeutungsumfang und –richtung erkennen lassen (vgl.Hoffmann,1978:277). Das ‚image' ist hier gleichbedeutend mit dem von Link verwendeten Begriff ‚Pictura'. Links Pictura bezeichnet eine kohärente Gruppe von Zeichen, „deren Signifikat u.a. durch einen komplexen visuellen Signifikanten dargestellt werden kann" (Link,1974:165). Das Symbol ist eine, auf eine bestimmte Weise verfremdete ‚Pictura': „das komplexe Signifikat einer Picture [wird dabei] auf ein anderes komplexes Signifikat, das wir *Subscriptio* […] nennen, *abgebildet*" (ebd.168). Das Symbol ist somit die „semantische Vereinigung der beiden komplexen Signifikate" (ebd.168). Als grundlegende Bedingung für diese Symbole sieht Link die ikonische Darstellbarkeit an (vgl.ebd.165). Zwischen den Elementen der Pictura bestehen syntagmatische Beziehungen, die wiederum semantisch und pragmatisch orientiert sein können: „Häufig sind die wichtigsten semantisch motivierten syntagmatischen Beziehungen Binäroppositionen oder Ternäroppositionen" (ebd.166).

Das ‚image' bzw. ‚picture' oder die ‚Pictura' ist die bildliche Darstellung durch die Sprache im Text. Durch den Prozess der Bedeutungserweiterung bzw. –verengung über dieses ‚image' hinaus entwickeln sich symbolische Verweisungsqualitäten, die aus der Beziehung zu verschiedenen Inhalten, Bewertungen und Beurteilungen des Textes ergeben (vgl. Hoffmann,1978:275). Die Sprache nimmt nach Hoffmann dabei eine zentrale Rolle ein, da mit ihr das empirische Phänomen, seine Auffassungsweise und gleichzeitig die symbolische Verweisung passiert (vgl.ebd.275). Die symbolische Verweisung richtet sich auf einen abstrakten, in der Geschichte mitgegebenen Zusammenhang (vgl.ebd.275).[51] Link versucht die Symbole und deren Bedeutung zu formalisieren und definiert das Symbol in seiner Auseinandersetzung mit dem Ballon wie folgt:

[51] Auch Langer zeigt den abstrakten Aspekt eines Symbols auf und definiert es als „[a]ny device whereby we make an abstraction is a symbolic element, and all abstraction involves symbolization" (Langer,1962:63). Zudem betont

> Ich verstehe unter Symbol eine wohldefinierte semantische Struktur, die im Unterschied zu einfachen Tropen (wie etwa Metaphern und Metonymien) durch die Analogiebeziehung mehrerer Glieder sowohl auf der Bild- wie der Sinnebene (wofür ich die Begriffe des Emblems, Pictura und Subscriptio, vorschlage) sowie durch Anschaulichkeit (Pictura) und in der Regel mehrfachen Sinn (mehrere Subscriptiones einer Pictura) gekennzeichnet ist (Link,1983:50).

Die semantische Struktur des Symbols, bzw. die Subscriptiones einer Pictura lassen sich also durch die Analogiebeziehung erklären. Beide, Link und Hoffmann, zeigen in ähnlicher Weise auf, dass die Mehrdeutigkeit eines Bildes zu den Haupteigenschaften des (literarischen) Symbols gehört. So argumentiert Hoffmann unter Verweis auf Levý, dass die denotative Bedeutung eines Zeichens ein großes Paradigma konnotativer Bedeutungen trägt. Erst durch den Kontext übernimmt eine Bedeutung die „Funktion einer »Definitionsanweisung« eines beschränkteren Paradigmas konnotativer Bedeutungen“ (Hoffmann,1978:275). Dieser Kontext besteht sowohl aus dem Text und den Textelementen (Zeit, Raum, Figurenkonstellation), als auch aus der Umgebung außerhalb des Textes, die auf den Rezipienten einwirkt. Hoffmann erklärt dabei mittels des Beispiels ‚Sturm‘, dass eine bestimmte Denotation des Zeichens, der Sturm als dynamische, freudige Kraft, bei verschiedenen Lesern verschiedene Konnotationen annimmt (der Sturm als reinigende Kraft, oder als Ausdruck der Antithese zwischen Chaos und Ordnung) (vgl.ebd.275). Je nach Klarheit bzw. Unklarheit, der Weite bzw. Enge der im Text gegebenen Definitionsanweisungen – also je nach Betonung des referentiellen oder literalen Aspekts der Sprache, ist der Anteil des Rezipienten größer oder kleiner (vgl.ebd.275f.). Er verweist dabei auf Robert M. Browne, der den Grad der sinnlichen Qualität bzw. der Selbständigkeit der aufgerufenen Bildlichkeit und nach Art der Sinnübertragung als Formalisierungsgrad zu nutzen versucht. Er geht dabei vom ästhetisch-literarischen Symbol aus, welches den Bezug auf ein natürliches oder künstliches Objekt vor aller Symbolbedeutung voraussetzt (vgl. Browne,1971:10). In Anlehnung an Peirces Unterscheidungen gewinnt Browne Differenzierungskriterien für verschiedene Symbolarten[52] und erklärt dabei, dass das Symbol grundsätzlich ein Bild beinhaltet (vgl.ebd.10). Am Beispiel des Grabens in Faulkners *The Evening Sun* erklärt Browne, dass der Graben auf erster Ebene ein ‚signatum‘ sei, und erst auf zweiter ein Teil eines ‚signans‘ werde (vgl.ebd.10).

---

sie die Möglichkeit Erfahrung durch den Prozess des Symbolisierens zu formulieren (vgl. Langer,1962:62). „This formulative function is common to all symbols, […]. Any sign […] by being conventionally assigned to any object, event, quality, relation, or what not that it is to signify, bestows a conceptual identity on that designated item. Symbolization gives it form” (Langer,1962:62).

[52] Michael Hoffmann gibt die von Peirce erarbeiteten drei Möglichkeiten der Objekt-Zeichen-Relationen wieder, wobei vor allem die Rolle des ‚Interpretanten‘ für Peirce Konzept konstitutiv ist: 1) ‚Ikon‘ (Struktur ist dem ähnlich, was es repräsentieren soll (bspw. Karikatur ist ikonisch); 2) ‚Index‘ (bspw. Rauch als Zeichen von Feuer ist ein indexikalisches Zeichen); 3) ‚Symbol‘ (Objekt wird in Folge einer Gewohnheit denotiert; nach Peirce das einzige Zeichen, das Bedeutung repräsentieren kann) (vgl. Hoffmann,2001:102f.).

Auf erster Ebene, - dem Prozess der wörtlichen (literalen) Referenz - ist der Graben das ‚signatum': „[I]t is conventionally related to its signans, the set of phonological and lexical-syntactic structures by which a reader first grasps that there is reference to a ditch" (Browne,1971:10). Da der Graben wahrnehmbar ist also ikonisch darstellbar ist, bildet diese herkömmliche (‚conventional') Zeichenstruktur ein sekundäres Bild. Auf der nächsten Ebene wird das Bild des Grabens zum ‚signans', welches durch die Ähnlichkeitsbeziehung zum ‚signatum' die Bedeutung der rassistischen Separation erhält, wobei diese symbolische Ähnlichkeit hierbei eher diagrammatisch als imaginär ist, so Browne (vgl.ebd.10). Dieses Beispiel zeigt aber, dass „a literal image gives rise to a symbolic diagram" (ebd.11). Browne unterscheidet grundsätzlich zwischen ‚image' und ‚diagram'. Beide implizieren ein Bezugsobjekt aus der sinnlich erfahrbaren Welt und sind damit ‚icons', aber die Vermittlung durch die Sprache passiert auf verschiedene Weise:

> Das signans des »image« >ähnelt< den elementaren Qualitäten des signatum […], während das »diagram« (z.B. die Landkarte) insbesondere die Beziehung zwischen den Teilen des signatum, also Relationen, anzeigt und dabei eine Reduktion bzw. Abstraktion oder auch Konzentration des situativen Bildes auf einige (wichtige oder unwichtige) Grundzüge vornimmt (Hoffmann,1978:276f.).

Nach Browne folgt das literarische Symbol den Übertragungsarten der ‚similarity' und ‚contiguity', erklärt Hoffmann (ebd.277). Das ‚icon' hat, so erklärt Hoffmann, ‚Index'-qualität, da beispielsweise das ‚image' als ‚icon' über das Bezugsobjekt eine zusätzliche Bedeutung im erweiterten Kontext annimmt und dabei Indexcharakter erhält (vgl.ebd.277). Das bezeichnete Objekt, das signatum, des ‚image' oder des ‚diagram' in der Empirie wird dabei zu einem eigenen signans oder ‚Zeichen' für einen erweiterten Sachverhalt. Das ‚icon' ruft über die Ähnlichkeit zwischen dem Zeichen und dem Bezeichneten ein unmittelbares Bezugsobjekt auf. Der Index hingegen wird über die ‚contiguity', einer Art ‚Nachbarschaft', konstruiert, die „sowohl in einem raumzeitlichen Kontinuum außerhalb der Sprache als auch im Bewußtsein von Autor und Leser vorhanden sein muß" (vgl. ebd.277). Die Zielrichtung verläuft hier von einem Konkreten zu einem anderen Konkreten, wobei die Sinnübertragung rational, nicht emotional, erfolgt (vgl. ebd.277). Auch Kurz weist auf die Indexqualität des Symbols hin und hält zunächst fest, dass das Symbol seine Bedeutung durch eine Manifestation, die aus der Bindung des Symbols an das pragmatische Kontinuum und seiner relativen Eigenständigkeit entsteht, erhält (vgl. Kurz,1993:76). Das Symbol muss mit dem Symbolisierten in einer notwendigen Kontiguitätsbeziehung stehen: „beide gehören demselben Geschehenszusammenhang an, demselben raumzeitlichen Erfahrungsfeld" (ebd.77).

Das ‚icon' bildet zusammenfassend durch ‚similarity' die außersprachliche Realität ab, während der Index, aber auch das Symbol, betont Hoffmann, zusätzlich durch raum-zeitliche ‚contiguity', das heißt durch Bezogenheit auf eine ‚Nachbarschaft' in der historisch fixierbaren Lebenswelt, Sinn vermittelt (vgl. Hoffmann,1978:278f.). Zu dem ‚semantic link' ergibt sich bei Browne ein ‚existential link', das heißt eine zeit-räumliche Verbindung zwischen dem Sinnträger und dem Sinn, erklärt Hoffmann (vgl.ebd.279). Langer stellt hier zwei Grundtypen des symbolischen in den Vordergrund: der *diskursive* und der *präsentative* Symboltypus. Symbole mit rein wörtlichem Sinn, sind ‚präsentative' Symbole, beispielsweise Karten, Photographien und Diagramme (vgl. Langer,2004:172), Browne nennt diesen Typ ‚diagram'. Im diskursiven Verstehen des Symbols wird ihm ein Platz zugewiesen und auf eine konkrete Gegebenheiten angewandt und immer allgemein verstanden; dahingegen sieht Langer das nichtdiskursive Symbolverstehen als spezifisch, den Gefühlsgehalt in eine konkrete Form hineinlesend, rein sensitiv an (vgl.ebd.176). Manche Symbole sind mit Bedeutungen ‚aufgeladen', so Langer. „Sie haben Symbol- und Anzeichenfunktionen in großer Zahl, die zu einem Komplex integriert sind" und gibt hier das Beispiel des Kreuzes (vgl.ebd.174f.).[53] Die ‚neuen' Symbole haben diese Art von geschichtlichen Zusammenwachsens von Bedeutungen noch nicht erlangt, beschreibt Langer (vgl.ebd.177). Das Symbol im Diskurs hat, laut Langers Ausführungen, keine emotionale Verbindung, sondern es ‚erhält' einen Platz im Diskurs und wird zur Darstellung einer konkreten Gegebenheit genutzt.

2.4.1. Symbolarten

Nunmehr sind verschiedene Arten von Symbole auszumachen. Wie Link stellen auch Browne und Kurz[54] verschiedene Symboltypen vor. Hoffmann geht zunächst auf das **metaphorische** Symbol ein, welches durch die Verknüpfung von disparaten, aber vergleichbaren, und durch bildliche Kontiguität verbundenen Komponenten entsteht (vgl. Hoffmann,1978:279). „But the contiguity involved in metaphoric symbolism is remote and contingent" (Browne,1971:13). Er stellt außerdem fest, dass bei den meisten Verwendungen eines metaphorischen Symbols viele Elemente hinzugefügt werden, die er als ‚straight realistic icon-making' bezeichnet und führt hierfür das Beispiel der Walbeschreibungen in *Moby-Dick* an (vgl. Browne,1971:14). Die beiden Literaturwissenschaftler Link und Link-Heer erklären, dass Symbole in unterschiedlichen Kontexten unterschiedlichen Symboltypen zugeteilt werden können, so sei die Eisenbahn als

[53] Das Kreuz vereint viele verschiedene Bedeutungen (Symbol des Leidens, altertümliches Symbol mit kosmischer Konnotation, ‚natürliches' Symbol für Wegkreuzungen uvm.). Außerdem ist in ihm das ganze religiöse Drama von Sünde, Leiden und Erlösung integriert, so Langer. Aber auch als weltliches, diskursives Zeichen wird es benutzt, beispielsweise als Pluszeichen (vgl. Langer,2004:174f.).
[54] Siehe bspw. Kurz,1993:81.

Symbol des Fortschritts metaphorisch, aber als Symbol der modernen Technik synekdochisch[55] (vgl.Link/Link-Her,1994:46).Sie zeigen auf, dass je weiter das Symbol verbreitet ist, desto stereotyper – also ‚kollektiver' ist ein Symbol, und umso mehr tendiert es dazu, metaphorisch und repräsentativ zu funktionieren (vgl. ebd.46).

Als zweiten Typ nennt Browne das **synekdochische** Symbol, welches vom Teil auf das Ganze verweist. Hoffmann erklärt, dass es sich dabei zum metaphorischen Symbol durch die Beziehung zwischen Symbolsignans und –signatum, die er als unmittelbarer und ‚natürlich' bezeichnet, unterscheidet, wobei der Teil und das Ganze einander voraussetzen und implizieren (vgl. Hoffmann,1978:280). Die Verweisqualität ist in fast allen Fällen durch eine Art 'Tiefendimension' des Gegenstandes, einer inneren Relation, begründet, so Hoffmann. Es besteht eine Ähnlichkeit in der Struktur und dem Inhalt, wodurch sich zur Kontiguität oder Strukturgleichheit zusätzlich eine substantielle Ähnlichkeit ergibt (vgl. ebd.320). „Es besteht hier eine »necessary contiguity« im Gegensatz zur »contigent contiguity« des metaphorischen Symbols" (ebd.280). Nach Browne ergeben sich aber nicht nur Unterscheidungen nach der Sinnkonstitution, sondern auch durch den Gegenstandsbereich und dessen Aufbau: Hoffmann erklärt hierbei, dass sich das synekdochische Symbol beispielsweise durch das Moment der „Wiederholung von *verschiedenen*, aufeinander als Teile eines Ganzen bezogenen, also mit ähnlichen Qualitäten ausgestatteten Einzelheiten", auszeichnet (vgl.ebd.281).

Als dritten Symboltyp nennt Hoffmann unter Verweis auf Browne, das **metonymische** Symbol[56]. Dabei wird die Ähnlichkeit als konstitutive Eigenschaft durch die Kontiguität ersetzt, als Beispiel gibt Hoffmann hierfür die Ersetzung eines Phänomens, des Regens, durch ein anderes, der Trauer (vgl. ebd.280). „The metonymic symbol behaves very much like an index, pointing to something in its context" (Browne,1971:15). Dieser Symboltyp verweist über das Assoziationsfeld des erlebenden Subjektes auf etwas in seinem Kontext, ohne dabei aber die Offensichtlichkeit und Direktheit der Verweisung des Index anzunehmen (vgl. Hoffmann,1978:280). Es besteht keine Relation zwischen den Teilen, die die Verweisqualität annimmt. Es ist ein Phänomen in sich, ohne dabei aber als substantiellen Teil eines Ganzen angesehen zu werden. Hoffmann betont, dass sich hier noch ein weiterer Zusammenhang ergibt: die „unterschiedliche Verhaftung des Symbols in Kode und Mitteilung" (ebd.322). Das metonymische Symbol, wel-

[55] „Der synekdochische Typ des Symbols kann auch ‚repräsentatives Symbol' genannt werden, weil dabei eine Teilmenge eine größere Menge semantisch repräsentiert" (Link/Link-Heer,1994:45).
[56] Hoffmann zeigt hierbei auf, dass das synekdochische und metonymische Symbol nicht immer leicht voneinander zu trennen sind. Das synekdochische Symbol bildet dabei häufig die Grundlage für die anderen Formen (vgl. Hoffmann,1978:321).

ches nicht in der Natur o.Ä. verankert ist, schafft eine Sinnkonstitution allein durch den Kontext, da ein Dependenzverhältnis zwischen der Mitteilung und dem Kode besteht, so Hoffmann (vgl.Hoffmann,1978:322). Dabei muss die Verweisungskomponente deutlich sein, wobei dies wiederum einen stärkeren Indexcharakter des ‚icons' mit sich bringt, so Browne (vgl. Browne,1971:15).

Zuletzt setzt sich Browne mit der Unterscheidung zwischen Symbol und **Allegorie** auseinander, die an dieser Stelle kurz wiedergegeben wird. Die wörtliche Bedeutung der Allegorie spiegelt ein System von Ideen bzw. eine historische Situation wieder. Dabei werden etwaige Details des Bildes eliminiert, um die allegorische Bedeutung des Bildes hervorzukehren (vgl. ebd.11).[57] Hier lässt sich das Symbol zur Allegorie unterscheiden, so Kurz, da zwei Bedeutungszusammenhänge gesetzt werden, die diskontinuierlich miteinander verbunden sind (vgl. Kurz,1993:77). Brumm erklärt, dass die Interpretation beim Symbol von der Wirklichkeit ausgeht, auf den Sinn hin – bei der Allegorie geht die Richtung vom Sinn zur (scheinbaren) Wirklichkeit, die Allegorie ist also vorgefasster Sinn, so Brumm (vgl. Brumm,1963:7).[58]
Eine Unterscheidung zwischen der Allegorie und dem Symbol kann durch den ‚Bildtyp' herauskristallisiert werden, so Browne: „a diagram in allegory, an image in symbolism" (Browne,1971:11). Am Beispiel des Grabens bei Faulkner erklärt er, dass der Zusammenhang zwischen dem Graben und dem Rassismus vor allem durch die Platzierung der Geschichte im amerikanischen Süden erklärt werden kann: Der bedeutungsvolle Zusammenhang besteht durch die Erfahrungswelt (vgl. ebd.11). So ist die Verbindung vom Graben mit der rassistischen Teilung keine natürliche.[59] Beim Symbol, so Hoffmann, wird die gestiftete Bedeutung ins Offene bzw. Diffuse erweitert, ohne aber dabei den rationalen Kern aufzugeben (vgl. Hoffmann,1978:278). Bei der Allegorie hingegen ist die bildliche Basis zur Darstellung von Relationen verkürzt, dies sei laut Hoffmann auch nicht nötig, da das Bild nur Demonstrationsfunktion besitze (vgl.ebd.278).[60]

[57] Hoffmann zeigt auf, dass Browne die Allegorie in Parallelität zur Metapher setzt und sie dabei, in Absetzung von der sinnbildlichen Erlebnisweise, zu einem rein sprachlichen Ausdruck macht (vgl. Hoffmann,1978:279).
[58] Brumm betont dabei, dass bei dieser vereinfachten Unterscheidung aber auch darauf hinzuweisen sei, dass in der Praxis der Dichtung diese Formen of gemischt auftreten (vgl. Brumm,1963:7).
[59] Hoffmann betont dabei, dass dies aber nur gelten kann, wenn man zwischen Symbol und Allegorie keine Übergangsformen annimmt und kein vorwiegend ‚allegorisches', also primär rational vermitteltes Sinnverstehen in der Empirie für möglich hält (vgl. Hoffmann,1978:289f.).
[60] Hoffmann weist dabei nochmals darauf hin, dass diese Unterscheidungen nur relativ verstanden werden können, da es immer auch Zwischenformen geben kann. „Auch die einfachste epische Situation besitzt durch die Existenz der epischen Figur als Geschehensträger eine konkrete und zeitliche Komponente, die Veränderung bewirkt und somit das (für die Allegorie kennzeichnende) statische Verhältnis von Gegenstand und Bedeutung auflöst" (ebd.290).

Das Symbol bezeichnet indirekt bzw. auf sekundäre Weise, wie Todorov es nennt: „Es ist zuerst um seiner selbst willen da, und man wird erst später gewahr, dass es auch bedeutet“ (Todorov,1995:198). Zudem unterscheiden sich Allegorie und Symbol durch die Art und Weise des Bedeutens: beim Symbol geht es um den Übergang vom Besonderen zum Allgemeinen - vom Gegenstand zum beispielsweise Idealen (vgl.ebd.198).

Hoffmann weist wiederholt daraufhin, dass eine scharfe Trennung zwischen Allegorie und Symbol vor der Erscheinung des Sinnbildes im Roman versage (vgl. Hoffmann,1978:291). Er schlägt darum vor, diese Trennung aufzugeben und stattdessen von ‚geschlossenem‘ und ‚offenem‘ Symbol, je nach Deutlichkeitsgrad, zu sprechen: Durch die Zeit, den Raum und den Wert im Bereich der Geschichte, die nach Hoffmann mit einer textexternen Realität korrespondiert, wird diese Offenheit bzw. Geschlossenheit bestimmt (vgl.ebd.298). Zudem misst er der Art der Vermittlung des Gegenstandes, der Erzählsituation und der Mittelbarkeit bzw. Unmittelbarkeit der Darstellung für die Verknüpfung von Sinn und Erscheinung großen Wert bei (vgl.ebd.299). Er betont dabei, dass im Hinblick auf das Erzählwerk nicht nur anthropologische Gegebenheiten der Wahrnehmung bei der Analyse berücksichtigt werden müssen, sondern auch die ästhetischen des Werks, „also den Grad der Verbildlichung, die Art der Verknüpfung von Sinn und Sinnträger wie auch eine dynamische Komponente“ (ebd.268). Neben dem Grad der Verbildlichung und der Art der Verknüpfung sei auch die Frage nach der Verweisungsrichtung und des Bedeutungsumfangs des Symbols wichtig (vgl.ebd.283). Diese sind von der Textstruktur unabhängig, da sie über die Beziehung des Symbols zu den Elementen der Situation bzw. dem sinnvollen Ganzen des Textes entschieden werden (vgl.ebd.283). Dabei wird die sinnaufschließende thematische und kompositorisch-konstitutive Funktion des Symbols hinsichtlich der Textstruktur wichtig (vgl.ebd.283). Die symbolische Qualität konkretisiert sich auf der Oberflächenstruktur des Textes als Teil der Erzähl- und der erzählten Situation und damit „im zeitabhängigen und dynamischen syntagmatischen Zusammenhang“ (ebd.290). Durch die Verbindung mit anderen Erzählelementen, beispielsweise Figuren und Handlung, entscheidet sich die Bewertung der Oppositionsglieder (vgl.ebd.290).

Kollektivsymbole

Den Vorschlag Hoffmanns die Symbolanalyse in Blickrichtung auf die Darstellungsweise und die Art der Vermittlung durchzuführen, erscheint fruchtbar. Vor allem sein Verweis auf die textexterne Realität, die dabei zu berücksichtigen ist. Einen anderen Ansatz, der das Symbol mit dem Diskurs in Verbindung bringt, um es als interdiskursives Element in literarischen Texten analysieren zu können, stellen Link und Link-Herr mit dem Konzept des Kollektivsymbols bereit. Dabei werden die diskursiven und kulturellen Bausteine von Symbolen, wie Heiniman

erklärt, untersucht (vgl.Heinimann,1992:405). Das Konzept des Kollektivsymbols ermöglicht es, ein Symbol, das eine wichtige Rolle in einer bestimmten Gesellschaft in einer bestimmten Phase spielt, zu untersuchen. Die Verbindungsmöglichkeiten mit (mehreren) Diskursen, wie sie Link darstellt, erweitern die Analyse- und Interpretationsmöglichkeiten eines literarischen Symbols. Vor allem in Bezug auf den (post)kolonialen Diskurs ergibt sich mit Hilfe dieses Konzepts von Link eine Möglichkeit, den politischen und historischen Aspekt von Symbolen in die Analyse mit einzubeziehen.

Link und Link-Heer definieren in ihrer Auseinandersetzung mit der Eisenbahn das Symbol als eine „in allen Kulturen verbreitete […], fundamentale […] semiotische […] und semantische […] Struktur" (Link/Link-Heer,1994:45). Sie sind breit verankerte Symbole in einer bestimmten Kultur, die eine wichtige Rolle spielen und die von der Literatur sekundär bearbeitet werden, wodurch ihre bestimmte kulturelle Bedeutung festgelegt wird (vgl. Link,1980:425). Darunter verstehen Link und Link-Herr aber keinen unspezifischen, allumfassenden Träger, sondern einen „je historisch konkrete[n] ‚Socius' (Sozialkörper)"[61] (vgl. Link/Link-Heer,1994:46). Das Symbol wird in verschiedenen Diskursen verwendet, wobei die Verwendungsweise je nach Diskursart variiert, betont Link (vgl. Link,1984:65). Daraus folgt, dass Kollektivsymbole nur adäquat analysiert und gedeutet werden können, wenn die synchronen Systeme (z.B. kulturtypologische Oppositionen, Äquivalenzen, Serien von Symbolen) bei der Analyse der Symbolverwendung in diachronischer Isolierung, egal welcher Art von Diskurs, mit einbezogen werden (vgl.ebd.64f). Er knüpft mit den folgenden Voraussetzungen der Strukturformel des Symbols direkt an Vorschläge von Tzvetan Todorov an und schlägt folgende vier Eigenschaften zur Definition des Symbols vor:

1) semantische Sekundarität;
2) die Ikonität;
3) die Motiviertheit der sekundären Zeichenrelation und
4) die Ambiguität, bzw. die Mehrdeutigkeit (vgl. Link,1994:44f.).

Da die erste und dritte Eigenschaft auch für Tropen gelten, fügen Link und Link-Heer noch zwei weitere hinzu:

5) syntagmatische Expansion des Symbolisaten zum Umfang einer (mindestens rudimentären) Isotopie;
6) Isomorphie-Relation zwischen Symbolisant und Symbolisat (etwa als Analogie) (vgl. Link,1994:45).

[61] Als Beispiel führen sie die Eisenbahn in den modern-okzidentalen Kulturen des 19. Jahrhunderts an, welche dort ikonisch und sprachlich omnipräsent waren (vgl. Link/Link-Heer,1994:46).

Zunächst werden diese sechs Kriterien näher erläutert. Da Link und Link-Heer in dieser Auseinandersetzung mit dem Kollektivsymbol das Beispiel der Eisenbahn nutzen – wohl gemerkt in einem Diskurs über die Moderne -, sollen die Kriterien mit dem Eisenbahn-Symbol näher erklärt werden. Die semantische ‚Sekundarität' meint, so Link und Link-Heer, die indirekte Bedeutungsfunktion bzw. die Transformation des Signifikanten auf einen zweites Signifikat: die Eisenbahn erhält die indirekte (symbolische) Bedeutung ‚Fortschritt' (vgl. Link/Link-Heer,1994:44). Die Ikonität bezieht sich auf die visuelle Darstellbarkeit und Vorstellbarkeit des Symbols, also die Abbildbarkeit bzw. „quasi-ikonische Vorstellbarkeit einer Eisenbahn" (vgl.ebd.44). Im dritten Kriterium weisen die beiden auf die Motiviertheit der Eisenbahn, die sich tatsächlich vorwärtsbewegt und ‚fortschreitet' hin, und somit nicht nur arbiträr mit dem ‚Fortschritt' verknüpft ist (vgl. ebd.45). Bezogen auf die Ambiguität eines Symbols weisen sie auf die Möglichkeit hin, dass mit dem Signifikant mehrere, möglicherweise verschiedene Signifikate verbunden werden können (vgl.ebd.45). Das fünfte Kriterium verweist auf den mit dem Symbol in Zusammenhang stehenden rudimentären isotopischen Komplex hin, wozu die Schienen, die Gleise, die Lokomotive genauso gezählt werden, wie beispielsweise das Eisenbahnnetz (vgl.ebd.51).

> Erst dieses fünfte Definitionskriterium ermöglicht komplexe und geordnete Abbildungsrelationen im Symbol: Wenn daher z.B. von der Lokomotive des Fortschritts die Rede ist, dann sind sogleich auch Schienenstränge, vielleicht auch Weichen usw. konnotiert (ebd.45).

Unter dem sechsten Kriterium verstehen Link und Link-Heer die Analogie-Beziehungen zwischen der Symbolisaten und Symbolisanten. Ein Beispiel dafür wäre die Aussage, dass sich die Lokomotive zu den Waggons so verhalte, wie der technische Fortschritt zur Demokratie.

> Solche Isomorphie-Beziehungen folgen wiederum aus dem fünften Kriterium der syntagmatischen Expansion, die dem Symbol neben seiner paradigmatischen (‚vertikalen', Signifikanten und Signifikate verbindenden) Dimension auch eine syntagmatische (‚horizontale') Dimension verleihen (ebd.44f.).

Klawitter und Ostheimer betonen, dass Link die Kollektivsymbole als ‚signifikante Elemente des Interdiskurses' versteht und seine Theorie eine Typologie von diesen bestimmten Diskurselementen darstellt (vgl. Klawitter/Ostheimer,2008:169f.). Es müssen die Bedingungen von Bedeutungsproduktion innerhalb diskursiver Formationen betrachtet werden, um die historischen Konstitutionsbedingungen von Sinneffekten und Repräsentationsmustern bestimmen zu können (vgl. ebd.178). Sie weisen dabei auf die für diese Analyse grundlegende Frage hin: wie „Texte durch die Verknüpfung mit außerliterarischen Diskursen mit bestimmten Bedeutungen aufgeladen werden" (ebd.179). Diese Symbole werden von Link als ‚Halbfabrikate' verstanden, die bereits ‚außerhalb' der Literatur bestehen, und von AutorInnen in eine Form, beispielsweise

einen Roman, gebracht werden (vgl. Link,1983:14). Das Symbol lässt sich dann auf andere Diskursbereiche ‚übertragen' so Link (vgl.ebd.13).

Aus diesen Ausführungen zu den Elementen der Literatur ergibt sich auch Links Arbeitshypothese, nach der literarische Texte nicht bloß oberflächlich-thematisch, sondern „tiefenstrukturell mit […] *interdiskursiven Dispositiven* korrelierbar" erscheinen (vgl. Link,1988:286). Dabei erklärt Bogdal zutreffend, dass die präsenten Zeichensysteme nicht ‚Texte' genannt werden, sondern als Elemente des Diskurses behandelt werden, deren Homogenität erst in der Analyse präsent wird: „Als Texte gewinnen sie dadurch jedoch erneut eine Bedeutung, die über die sprachliche Repräsentationsfunktion hinausreicht, eine Bedeutung, die in der historischen Alltagspraxis zu finden ist" (Bodgal,2007:24f.). Diese Bedeutungserweiterung lässt sich in der außertextuellen Umgebung, dem historischen Kontext, finden. Auch Metzeltin betont die notwendige Kontextualisierung bzw. Referentialisierung bei einer diskursanalytischen Untersuchung von Texten (vgl. Metzeltin,2004:38). Er erklärt, dass zunächst die Entschlüsselung von Personen- und Ortsnamen sowie von Begriffen, die in einem historischen Kontext eine besondere Rolle spielen, wichtig sei: „Die Entschlüsselung bildet die *onomatische Kontextualisierung*" (ebd.41). Hierbei müssen auch intertextuelle Verweise aufgeschlüsselt werden (vgl.ebd.41). Nach dieser semantischen und referentiellen Bestimmung sollte sich die Textanalyse laut Metzeltin auf die

> [G]lobale äußerliche und inhaltliche Gliederung des Textes an der Oberfläche, die Feststellung des Textthemas und dessen makrostrukturelle Entwicklung […], die Aufdeckung von semantischen Feldern (oder Isosemien) mit ihren rekurrenten Elementen und ihren möglichen Antonymien (ebd.43).

beschäftigen. Dabei können beispielsweise Fragen nach der pragmatischen Strategie – wie wird durch Hervorhebung von Metaphern, Vergleichen, Symbolen etc. Macht bzw. Un-Macht modelliert? – und Fragen nach der Art der Thematisierung von Machtverhältnissen beantwortet werden (vgl. Metzeltin,2004:48). Zudem kann so das Netzwerk der Beziehungen, in welchem der Text durch die Verwendung des Symbols steht, analysiert werden (vgl. Winko,1996:475).

3. Kontextualisierung

Die technischen Errungenschaften, die bereits in England ein sehr breites Einflussgebiet aufwiesen, wurden mit ähnlichen Zielen auch in deren Kolonien ‚verschifft' und dort vornehmlich zu Gunsten des ‚Mutterlandes' implementiert. Die koloniale Rhetorik kreiste dabei hauptsächlich um die Vorteile der Eisenbahn für die Kolonialmacht, wie auch für die Kolonisierten selbst. Auch in den Kolonien stand der Bau der Eisenbahnen mit polit-ökonomischen Veränderungen in engem Zusammenhang. Reichart-Burikukiye beispielsweise weist auf deren Bau im Zusammenhang mit der Siedlungspolitik und der Plantagenwirtschaft hin sowie auf die Eintretende

Monetisierung durch den Handel entlang der Schienen (vgl. Reichart-Burikukiye,2004:13). Aber nicht nur für den Handel, für den vor allem die schnellere Verbindung von Städten hin zur Küste wichtig waren, sondern auch für die Kommunikation und den Informations- und Ideenaustausch wurde die Eisenbahn verwendet (vgl. ebd.14). Himbara verweist in diesem Zusammenhang auf die indischen Händler in Kenia. Durch die direkte britische Intervention und dem Bau der ‚Uganda Railway' im späten 18 Jahrhundert, siedelten sich viele Händler von der Küste im ostafrikanischen ‚Hinterland' an. Mit dieser Verbreitung des Handels ging die Verbreitung von Geld und Konsumprodukten Hand in Hand (vgl. Himbara,1993:101). Der bedeutendste Aspekt für die kolonisierte Gesellschaft, der sich mit dem Bau der Eisenbahn veränderte, war deren Einbindung in den kolonialen Verwaltungsapparat und den dadurch erhöhten Einfluss der kolonialen Werte und Normen (vgl. Reichart-Burikukiye,2004:41), sowie die Durchsetzung des Steuerzwangs (vgl. ebd.14). So wurde der Bau der Bahn als wichtiger Teil der Zivilisierungsmission dargestellt, die als Legitimation des ‚Raj'[62], wie auch der Kolonisierung Kenias, diente (vgl. Hurd/Kerr,2012:106): „[T]he railways came to be portrayed as an important instrument and measure of progress" (ebd.106).

Die globale Industrialisierung, in deren Entwicklung der trans-atlantische Sklavenhandel und die industrielle Revolution bedeutende Rollen einnahmen, hatte laut Walter Rodney einen hauptsächlich negativen Effekt auf Afrika, da der Großteil des Profits aus den Rohmaterialien in die industrialisierten Nationen Europas, Nordamerikas und vermehrt Asiens gingen (vgl. Getz,2014:45).

> Global industrialization has exacerbated poverty and caused massive environmental damage in Africa and has been a major enabling factor in the conquest and colonial rule of African states by outsiders (ebd.45).

Die in den afrikanischen Kolonien mit dieser Industrialisierung im Zusammenhang stehende Transformation der lokalen Gesellschaften wurde unter anderem durch die Entwicklung des Handels über längere Distanzen hinweg verursacht (vgl. ebd.49). Als Beispiel dafür verweist Getz auf die Verbindung der ländlichen afrikanischen Händler mit den Swahili-sprechenden afrikanischen und arabischen Händlern an der Küste Ostafrikas (vgl. ebd.49). Indien wurde nach 1858 schnell zum ‚Juwel der britischen Krone', so Carmichael (vgl. Carmichael,2014:71). Die politischen, ökonomischen und militärischen Verbindungen zwischen diesen beiden Territorien waren von da an für Politiker und Händler von ein wichtiger Faktor im Handel mit China (vgl. ebd.71).

[62] *Raj* oder *British Raj* ist ein Synonym für *British India* bzw. offiziell *British Indian Empire*; die Bezeichnung bezieht sich auf die zeitliche Periode zwischen 1858 und 1947, in welcher die Briten Indien regierten (siehe dazu bspw. http://www.newworldencyclopedia.org/entry/British_Raj ; letzter Zugriff: 25.09.2015).

Ein anderer Aspekt des gesellschaftlichen Lebens, welches sich durch den Bau der Bahn veränderte, bezieht sich auf die Arbeitsverhältnisse. In England folgte auf die Industrialisierung, in welcher die Eisenbahn eine wichtige Rolle spielte, die Transformation von Land zu Gunsten von Großgrundbesitzern, was wiederum die zuvor ländlichen ArbeiterInnen dazu zwang, in die Stadt zu ziehen (vgl. Getz,2014:41). Diese ArbeiterInnen, erklärt Getz, wurden in der Stadt zu AkkordarbeiterInnen, wodurch sich die sogenannte ‚Arbeiterklasse' formierte (vgl. ebd.41). Ähnliche Entwicklungen konnten in den Kolonien verfolgt werden. Hurd und Kerr erklären, dass 1861 etwa eine Viertel Million Menschen an der Eisenbahnkonstruktion in Südasien beteiligt waren, wobei diese Zahl in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts sogar auf 10 Millionen heranwuchs (vgl. Hurd/Kerr,2012:12). „They quickly became the largest, single group of workers within colonial India's nascent modern-sector" (ebd.12). Hierbei ist aber anzumerken, dass die höheren Positionen in den Eisenbahngesellschaften und bei der Konstruktion von Briten bekleidet wurden: "South Asians always provided the overwhelming majority of all railway workers" (ebd.12). Aber nicht nur für die Bevölkerung brachte der Bau der Eisenbahn maßgeblich Veränderungen, sondern auch für die Natur. Mahr beispielsweise zeigt auf, dass zuvor die Gegebenheiten der vorgefundenen Natur respektiert wurden, und erst mit dem Verlegen der Schienenstränge, die auf schnurgerade laufenden Linien Punkte auf schnellstmöglichem Weg miteinander verbinden sollten, die Landschaft den Bedingungen dieses Weges angepasst wurden (vgl. Mahr,1982:17). Die Eisenbahn ermöglichte eine schnellere Verbindung der Bevölkerung in verschiedenen Teilen der Länder. Eng damit verknüpft war das sich daraus entwickelte, neue Kommunikationspotential und die Möglichkeiten des schnelleren Informationsaustausches.

Begriff der Kolonialbahn

Baltzer erklärt den Begriff der Kolonie bzw. Kolonialbahn und betont dabei die Verortung in den Kolonien und den wirtschaftlichen Zweck: sie muss vorwiegend den ‚weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Zwecken' dienen:

> [S]ie erreichen diese Ziele vorwiegend durch die wirtschaftliche Entwicklung des Neulandes, das sie durchschneiden, durch Abkürzung der Entfernungen, durch Verbilligung, Beschleunigung und Sicherstellung des Personen- und Güterverkehrs (Baltzer,1916:16).

Dabei können sie im Laufe der Zeit ihre Eigenart als Kolonialbahn abstreifen und dann aus dieser Kategorie ausscheiden, wobei Baltzer hierfür die indischen Eisenbahnen anführt (vgl. ebd.7). Baltzer betont, dass die Kolonialbahnen, da diese als Instrument der Besitzergreifung und Besiedlung des Koloniallandes dienten, meist von den Haupthäfen ins Landesinnere führten und zwar in die Areale des Landes, welche wirtschaftliche Werte, Bodenschätze und/oder

Bevölkerung zur Verfügung hatten (vgl.Baltzer,1916:17). In diesem Punkt unterscheiden sich die Kolonialbahnen zu den Eisenbahnen in nicht kolonisierten Ländern. „Der Zweck der Kolonialbahnen ist die wirtschaftliche Aufschließung des von ihnen durchschnittenen Landes“ (ebd.17). Dazu zählten die Niederschlagung der indigenen Bevölkerung, militärische Eroberung und Unterwerfung genauso wie die Ermöglichung der Verwaltung, wobei all diese Schritte notwendige Schritte für die Vorbereitung der Verwaltung und wirtschaftlichen Erschließung waren. Baltzer bezeugt, dass besonders der Bau zahlreicher Kolonialbahnen eines der besten Mittel zur Inbesitznahme sei; viel besser als Kriegszüge, da diese das Land und die Bevölkerung zerstören würden (vgl.ebd.17f.). Baltzer fasst die weiteren mittelbaren Wirkungen der Kolonialbahn zusammen:

> Erhöhung des Handels, Steigerung der Zolleinnahmen, erhöhte Warenerzeugung und stärkerer Güterverbrauch bei den Eingeborenen, Steigerung des Ertrages der ihnen auferlegten Steuer (Kopf-, Hütten-, Wege- oder Arbeitssteuer); […] Sicherung, Erleichterung und Verbilligung der Landesverwaltung, die friedliche Ausdehnung der Regierungsgewalt, die Einschränkung oder Verhinderung von Aufstandsbewegungen und kriegerischen Unternehmungen, indem die Schutztruppe durch die Bahn leichter beweglich gemacht, also ihre Wirksamkeit gesteigert wird (Baltzer,1982:15).

Zudem könnten mit der Eisenbahn die gesundheitlichen Verhältnisse und die allgemeinen Lebensbedingungen verbessert werden (vgl. ebd.16).

3.1. Kenias Eisenbahngeschichte

Das Gebiet auf dem heute Kenia liegt, gehörte zur Zeit der Kolonialherrschaft zu dem Protektorat Ostafrika. In den Gebieten, in denen sich viele europäische Siedler angesiedelt hatten – Gann und Duignan nennen hier Kenia und Rhodesien – wurde die Form der direkten Beherrschung eingesetzt, wohingegen in anderen britischen Kolonien oftmals durch die ‚indirekte Beherrschung‘ weniger Personal und Gewalt vor Ort benötigt wurde (vgl. Gann/Duignan,1978:212). Dabei, erklären die beiden, wurden in den Bereichen Kommunikation, Gesundheitswesen und der Infrastruktur (Straßen, Brücken, Eisenbahn etc.) erhebliche Verbesserungen und Baumaßnahmen getätigt, die unter anderem den Frieden in der Kolonie sichern sollten (vgl.ebd.212). Simeon Hongo Ominde hält in dem Eintrag zu Kenia in der *Encyclopaedia Britannica* fest, dass 1895 in Mombasa mit dem Bau einer Eisenbahn bis zum Victoria See begonnen wurde. Fertiggestellt wurde sie 1903, wobei bereits 1901 eine Lokomotive von Kisumu bis zum Viktoriasee fahren konnte.[63] Besonders interessant in Bezug auf die kenianische Eisenbahn ist ihr Spitzname ‚Lunatic Express‘, welcher ihr von den Gegner - wegen der hohen Kosten und

[63] Vgl. Ominde, http://www.britannica.com/EBchecked/topic/315078/Kenya/38091/The-Uganda-railway-and-European-settlement ; Letzter Zugriff: 25.09.2015.

der hohen Zahl an Menschenopfern währen des Baus – gegeben wurde.[64] Dieses Projekt wurde von Beginn an als ökonomisches Wagnis angesehen, so Gann und Duignan: „The line was not built to make money, but was undertaken merely to placate a variety of military, missionary, and imperial lobbies“ (Gann/Duignan,1978:278). Matthew Blake führt in seinem Artikel an, dass bei deren Bau mehr als 2.500 Arbeiter, die überwiegend aus Indien stammten, durch Krankheiten und Attacken von wilde Tiere (vor allem von den durch den Roman von Lt. Col. John Henry Patterson *The Man-Eaters of Tsavo* (1907) berühmt gewordenen Löwen) getötet wurden.[65]

Der Bau der Eisenbahn wurde von der britischen Regierung durchgeführt. Gann und Duignan führen dabei den Bau der Eisenbahn als wichtigstes Requisit der ökonomischen Durchdringung Afrikas an (vgl.ebd.275). Die Transportkosten in Kenia waren sehr hoch, zeigen Jedwab, Kerby und Moradi, da weder der Seeweg noch der Tiertransport (aufgrund der TseTse-Fliege) profitabel gestaltet werden konnten. „Headloding was the main, and very costly means of transport before the introduction of railways“ (Jedwab/Kerby/Moradi,2013:6). Vor dem europäischen Kontakt konnten im Inneren des Landes keine signifikanten Handelszentren ausgemacht werden, so Ogonda (vgl. Ogonda,1992:130).

> It was only at the coast where there were well-established trading centres and ports such as Vanga, Mombasa […]. These ports had trade routes of some significance linking them with the immediate hinterlands from where Arab and Indian merchants obtained ivory and slaves. But even these routes were no more than footpaths or trails (ebd.130).

Baltzer verweist darauf, dass durch diese Umstände der Kolonialbahn eine sehr hohe Bedeutung zugemessen wurde (vgl. Baltzer,1916:19). Die Gründung der ‚Imperial British East African Company‘ 1888 signalisiert laut Ogonda den Beginn der neuen Ära, da durch sie der Handel mit Uganda und im Zuge dessen auch die Entwicklung von Infrastruktur für die wirtschaftlichen Aktivitäten vorangetrieben wurden (vgl. Ogonda,1992:130). Auch Njoh, der sich mit dem Einfluss des Transportsystems auf die Entwicklung afrikanischer Länder beschäftigt, bestätigt, dass der Bau der Eisenbahn durch die Kolonialherrn hauptsächlich auf militärische und ökonomische Vorteile abzielte: „The colonial authorities were interested in penetrating the hinterland primarily to extract and transport raw materials to the seaports for onward transmission to the colonial master nations“ (Njoh,2008:149).

[64] Vgl. Blake, http://www.dailymail.co.uk/news/article-2626051/Return-lunatic-line-China-fund-rebirth-African-railways-pioneered-British-Empire-face-death-disease-Lion-attacks.html ; Letzter Zugriff: 16.10.2015).
[65] Vgl. ebd.

Kenneth Good betont in diesem Zusammenhang, dass ‚weiße' Siedler von der Kolonialmacht ermutigt wurden, sich an der Rentabilität der Eisenbahn zu beteiligen und in der Nähe der Eisenbahn ihre Farmen zu erbauen. „London sought ‚to recoup imperial outlays on the defence, administration, and railway (construction and maintenance)', and it saw settlers as agents to this end" (Good,1976:602).[66] Obwohl diese kein großes Interesse zeigten, meint Ominde, wurden – zunächst kleine – Areale im Kiambu Distrikt europäischen Siedlern günstig verkauft, obwohl die Kikuyu dieses Land als „legitimate area of expansion" betrachteten. Vor allem der Handel mit Cash Crops wurde als Lösung für die fehlende Profitabilität angesehen.[67] Jedwab, Kerby und Moradi stimmen dem zu und zitieren die Untersuchung von King und van Zwanenberg, welche festhielten: „Agriculture and specifically the establishment of export crops was the engine of Kenya's development" (King/van Zwanenberg zit. n. Jedwab/Kerby/Moradi,2013:8). „Some Africans, such as the Maasai, were confined to reserves; by 1911 the Maasai reserve extended south of the railway to the present-day border with Tanzania"[68]. Für den Bau der Eisenbahn wurden indische Arbeiter ins Protektorat gebracht (vgl. Baltzer,1916:150). Ogonda und Onyango geben an, dass etwa 30.000 indische Arbeiter aus Indien nach Kenia gebracht wurden und viele davon in Kenia blieben (vgl. Ogonda/Onyango,2002:223f.). Czepuck weist darauf hin, dass – obwohl der Sklavenhandel in der Antisklavereikonferenz von Brüssel 1884-1885 absolut verboten wurde – durch den Eisenbahnbau der Kolonialmächte der Sklavenhandel in diesen Gebieten eher gefördert wurde. „Die Profite, die sich daraus für Sklavenhändler und Baufirmen ergaben, wuchsen schier ins Unermeßliche" betont Czepuck (Czepuck,1990:21). Der Schienenverkehr wurde 1913 von Thika bis zum See Magadi erweitert. Während des ersten Weltkrieges, hält Ominde fest, wurde eine Verbindung zur deutsch-afrikanischen Eisenbahn, die Richtung Süden ging, erbaut. Er meint in seinem Britannica-Artikel, dass eines der wichtigsten Projekte nach dem Krieg die Erbauung einer neuen Hauptlinie im Uasin Gishu Plateau war. Diese wurde vor allem gebaut, um den landwirtschaftlichen Reichtum des Hochlandes zugänglich zu machen.[69] Die Linie wurde 1928 von Nakuru bis Jinja fertiggestellt. 1931 wurde sie bis nach Kampala, Uganda, erweitert. Jedwab, Kerby und Moradi betonen in diesem Zusammenhang, dass obwohl die Eisenbahnstrecke das Land durchquerte, das ultimative Ziel die Anbindung zur ugandischen Küste des Viktoriasees war. Die Eisenbahn wurde deshalb ‚Ugandan Railway' genannt (vgl. Jedwab/Kerby/Moradi,2013:3) und später zur ‚East

[66] Für eine detailliertere Darstellung siehe Ogonda, 1992:139ff.
[67] Vgl. Ominde http://www.britannica.com/EBchecked/topic/315078/Kenya/38091/The-Uganda-railway-and-European-settlement ; Letzter Zugriff: 25.09.2015.
[68] Ebd.
[69] Vgl. ebd.

African Railway‘ umbenannt (vgl. Obudho/Obudho,1992:148). Die Konstruktion der Eisenbahn beeinflusste dabei wesentlich die Entwicklung der britischen Siedlungen, da diese nur dort aufgebaut wurden, wo sie Anschluss an die urbanen Zentren fanden – in Folge siedelt sich dort auch die afrikanische Bevölkerung an, um in den Kaffeeplantagen arbeiten zu können (vgl. Jedwarb/Kerby/Moradi,2013:3). Der Bau der Eisenbahn hatte somit – durch die Möglichkeit einer Arbeitsstelle – direkten Einfluss auf die kenianische Bevölkerung und deren Besiedlung im Land. Beispielsweise entwickelte sich Nairobi von einem Eisenbahndepot zu einem der größten und wichtigsten urbanen Zentrum in Ostafrika, erklärt Kurtz (vgl.Kurtz,1998:4).

Jedwab, Kerby und Moradi beschäftigen sich in ihrem Artikel mit der Frage, ob lokale Voraussetzungen oder historische Vorkommnisse (Schocks) die Hauptdeterminanten für die Verteilung von ökonomischen Aktivitäten im Raum sind (vgl. Jedwab/Kerby/Moradi,2013:1). Sie betonen dabei, dass der Effekt der physischen Geographie der Landschaft eng mit den möglichen Technologien, die in der Ökonomie genutzt werden, zusammenhängt. Die Qualität des technischen Fortschritts wiederum sei verwoben mit der Qualität der Institution. „Therefore, the spatial patterns of development result from the interaction of physical geography, technological progress and institutions“ (ebd.1). Die drei Forscher verbinden den Kaffee-Boom der damaligen Zeit mit dem Bau der Eisenbahn: „the placement of the lines and the timing of rail building were exogenous to the population and coffee booms“ (ebd.3). Der Einfluss kam hierbei von außen und wirkte auf die innere Struktur der kenianischen Siedlungen ein. In den 1920er Jahren wurde das Ostafrikanische Protektorat in eine Kolonie verwandelt und ‚Kenya‘ genannt.[70] In ihrer Untersuchung des Zusammenhangs zwischen der Eisenbahnen und dem Stadtwachstum Kenias, weisen Jedwab, Kerby und Moradi darauf hin, dass in der frühen Unabhängigkeitsphase die eigentlich profitable Eisenbahnstrecke kollabierte (vgl. Jedwab/Kerby/Moradi,2013:2). Im Zuge der Unabhängigkeit, der Flucht der ‚weißen‘ Kolonialherren ins Ausland oder nach Nairobi und dem Niedergang des Kaffeepreises, verloren die Plantagen und die Eisenbahn ihre Profitabilität.

> As a result, locations along the railroad lines have lost their initial advantage in terms of transportation, human capital (the White settlers) and commercial agriculture. Yet today, locations along the railroad lines remain relatively more urban and economically developed today (ebd.3).

Die Siedlungen der kenianischen Bevölkerung blieben bestehen, da die Menschen entlang der Schienen besseren Zugang zur Bildungs-, Transports- und Gesundheitsinfrastruktur hatten (vgl.

[70] Vgl. Ominde http://www.britannica.com/EBchecked/topic/315078/Kenya/38091/The-Uganda-railway-and-European-settlement ; Letzter Zugriff: 25.09.2015

Jedwab/Kerby/Moradi,2013:14). Baltzer betont in seinem Buch zudem den Einfluss der Eisenbahn auf die Kultur, da durch sie das Eindringen der europäischen Kultur und die ‚Zivilisation' vorangetrieben wurde (vgl. Baltzer,1916:23). Ngugi Wa Thiong'o, einer der berühmtesten Schriftsteller Kenias, befasst sich in einem online erschienen Artikel mit Verbindungen zwischen Indien und Kenia, die er in seinem Leben beobachten konnte. Indische Arbeiter wurden zur Konstruktion der Eisenbahn nach Kenia gebracht und stellten laut Wa Thiong'o dabei einen wichtigen Service für die Gemeinschaft bereit: „If European settlers opened the land for large-scale farming for export, the Indian opened the towns and cities for retail and wholesale commerce" (Wa Thiong'o,2012). Er betont hierbei aber auch, dass - vor allem in der post-kolonialen Phase – indische Geschäfte Ziele von gewalttätigen Anschlägen waren, vor allem in Zeiten der Krise (vgl. ebd.). Dabei ist er sich nicht sicher, ob sie deshalb zum Ziel wurden, weil sie Inder waren, oder aber weil sie den sichtbarsten Teil der aufstrebenden Mittelklasse darstellten (vgl. ebd.).[71] Jedwab, Kerby und Moradi verweisen auf den Bericht der Weltbank von 2005, in dem sie die Probleme der fehlenden Investition und des Missmanagement der Kenya Railways Corporation beschreiben. Dort werden unter anderem die veralteten Schienen und die fehlenden Ressourcen für die Instandhaltung, die zu einem schlechten Service und zu nicht planbaren bzw. unvorhersehbaren Transitzeiten führen, angesprochen (vgl. The World Bank zit.n. Jedwab/Kerby/Moradi,2003:13). Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn in Kenia nimmt somit zusehends ab: „In 2002, KRC only had a 15 to 20 percent market share in goods transport, though railroads had a notably larger market share in the transportation of wheat (51%) and coffee (50%)" hält der Bericht der Weltbank fest (The World Bank, zit.n. Jedwab/Kerby/Moradi,2003:13). Wie groß die Bedeutung der Eisenbahn für die Wirtschaft Kenias ist bzw. werden soll, zeigt das Interesse von chinesischen Investoren an der Restauration bzw. einem Ausbau der kenianischen Bahn. Matthew Blake zeigt auf, dass sich China bereit erklärt hat, 90 % der Kosten dafür zu übernehmen.[72]

[71] Auch Gandhi wird von Wa Thiong'o als verbindendes Element genannt, vor allem da Gandhi über 20 Jahre in Südafrika lebte, bevor er 1914 nach Indien ging und dort gegen die koloniale Beherrschung kämpfte und so ein Vorbild wurde: „What India achieved could be realized in Africa!" (WaThiong'o,2012) Vor allem mit Kenia blieb Gandhi verbunden und setzte sich für Harry Thuku , einer der frühen kenianischen Nationalisten, ein, der in den 1920ern verhaftet wurde (vgl. ebd.).

[72] Vgl. Blake, http://www.dailymail.co.uk/news/article-2626051/Return-lunatic-line-China-fund-rebirth-African-railways-pioneered-British-Empire-face-death-disease-Lion-attacks.html ; Letzter Zugriff: 16.10.2015).

3.2. Die Eisenbahn in Indien

Chandrika Kaul erklärt, dass die britische Krone 1858 die Herrschaft über Indien nach der ‚großen Revolution', auch die ‚Indian Mutiny' genannt, von der bis dahin das Gebiet kontrollierenden *East Indian Company* übernahm.[73] Die Revolution richtete sich gegen die *East India Company*, die zwar ein privates Unternehmen war, dennoch zu Mitte des 18. Jahrhunderts die Regierungsgewalt in Indien inne hatte und so alle britischen Angelegenheiten erledigte (Steuereinhebung etc.) (vgl. Döring,2011:123). „In 1773, the Company's governor-general of Bengal, Warren Hastings, was made head of all British operations before the 1784 India Act further centralized British rule" (ebd.123f.). Es sei wichtig, betont Kaul, dabei aber zu bedenken, dass diese sogenannte ‚Raj' nie den gesamten Subkontinent umfasste:

> Two-fifths of the sub-continent continued to be independently governed by over 560 large and small principalities, some of whose rulers had fought the British during the 'Great Rebellion', but with whom the Raj now entered into treaties of mutual cooperation.[74]

Er zeigt auch auf, dass diese Rebellion eine Kluft zwischen der indischen und britischen Bevölkerung Indiens hinterließ.[75] Zur Zeit der kolonialen Beherrschung Indiens durch die Briten, war das Gebiet Indiens noch größer und umfasste die heutigen Staaten Indien, Pakistan, Bangladesch und Burma (vgl. Frohn/Weis,1983:4).

Der Bau der Eisenbahn begann 1850, wobei Hurd und Kerr, sowie Aguiar, darauf verweisen, dass eine Debatte rund um die Vor- und Nachteile des Baus bereits in den 1830er Jahren begann, zu der Zeit aber von britischen Geschäftsmännern und Politikern ausging (vgl. Hurd/Kerr,2012:1; u. 33f.; Aguiar,2011:XIII). Aguiar stellt eine enge Verbindung zwischen dem Eisenbahnbau und den politischen Geschehnissen währenddessen dar. So wurde die Bautätigkeit 1857, während dem der Aufstände, stark gefördert, um die koloniale Sicherheit ausweiten zu können: „By organizing a mobile network for passengers, goods, and information, the railway made colonial India a more manageable state" (Aguiar,2011:XIV). Ende des 19. Jahrhundert wurde laut Hurd und Kerr Kritik rund um die Eisenbahn laut[76], wobei diese Kritiker die Eisenbahn nicht als grundlegend schlecht ansahen, aber deren Bau als Kolonialbahn die Anforderungen des Landes nicht berücksichtigten (vgl. Hurd/Kerr,2012:33). Hurd und Kerr

---

[73] Vgl. Kaul http://www.bbc.co.uk/history/british/modern/independence1947_01.shtml#top ; Letzter Zugriff: 15.11.2015

[74] Ebd.

[75] Ebd. Er nennt hier E.M. Fosters *A Passage to India* als literarisches Beispiel, welches diese Kluft beschreibt und darstellt. Zudem nennt er Rudyard Kipling, welcher sich auch mit dieser ‚rassischen' Teilung in seinen literarischen Werken beschäftigte (vgl.ebd.)

[76] Nähere Ausführungen dazu siehe Hurd/Kerr,2012:33ff..

zeigen dabei auf, dass beispielsweise Gandhi vielfach Kritik gegen das indische Eisenbahnsystem übte:

> Gandhi penned scathing, wide-ranging attacks on the Indian railway system based on the contributions the railways made to the maintenance of British rule, and on an ethically grounded critique of railway-assisted modernity (Hurd/Kerr,2012:35).[77]

Auch Arnold nennt Gandhi als Kritiker der Eisenbahn, die die Technologie des Westens repräsentiert (vgl. Arnold, D.,2000:127). Andere AutorInnen, die Gandhis spezifische Kritik teilen, betrachten die Eisenbahn aber im weiteren Sinne als 'gute Sache' für Indien (vgl. Hurd/Kerr,2012:36). „The problems were not with railways themselves, but with the policies and practices of colonial railway administrations" (ebd.36). Ian J. Kerr hält Gandhis Kritik andernorts für nicht unberechtigt:

> In many ways, Gandhi was right: the railroads became a potent weapon of colonial control. The railroad tie, a sleeper to the British, held the rails securely to the earth to mother India; the rails and their engines of change bound India together, strengthened British control, and tied India more closely to Britain (Kerr,2007:22).

Die Eisenbahn ist fest mit dem indischen Boden verbunden, in derselben Weise, wie Indien an England gebunden erscheint. Aguiar unterscheidet zwei Gruppen von Kritikern am dominanten, kolonialen Diskurs rund um die Eisenbahn: die ‚sozialen' und die ‚moralischen, spirituellen' Kritiker[78] (vgl. Aguiar,2011:49). Wichtig ist dabei, dass die Kritiker der ersten Gruppe vor allem auf die für die indische Bevölkerung nachteilig wirkenden, ökonomischen Entwicklungen im Zuge der Eisenbahn verweisen. Dabei wird beispielsweise argumentiert, dass die Produktion auf die Übersee-Märkte konzentrierte, anstatt auf lokale Märkte (vgl. ebd.52).[79] Zu Beginn des 20. Jahrhunderts steht somit die Kritik an dem kolonialen Eisenbahnbau und das Scheitern des Projekts, in Bezug auf die kolonialen Versprechen, im Vordergrund.

> Together, the ‚drain theorists,' who wrote about political economy, and the progressive writers from Britain and India, […] presented a powerful social critique of the colonial discourse of the railway (ebd.56).

---

[77] Sie verweisen auf die Dissertation von Ritika Prasad („Tracking Modernity: The Experience of Railways in Colonial India,1853-1947" (2009)), welche sich mit Gandhi und der Eisenbahn auseinandersetzt (vgl. Hurd/Kerr,2012:36).

[78] Aguiar unterscheidet hier zwei Gruppen: die ‚sozialen Kritiker' (Nationalisten, proindustrielle Inder, progressive britische Journalisten; argumentieren mittels sog. ‚drain theory'; politische, soziale und ökonomische Kritik am Diskurs; gegen den technologischen Diskurs, der die koloniale Präsenz legitimiert; (für eine detailliertere Darstellung der ‚drain theory' siehe Aguiar,2011:51f.)) und den ‚moralischen Kritikern' (radikale Reformbewegung auf Basis der indischen Tradition; die Maschine als mächtiges Symbol der britischen Beherrschung; Aguiar nennt Rabindranath Tagore hier als Beispiel) (vgl. Aguiar,2011:49).

[79] Dabei wird unter anderem, um ein Beispiel herauszugreifen, auf die Hungersnot 1876 verwiesen, während deren Dauer trotzdem Reis und Weizen nach England exportiert wurde, anstatt vor Ort die Not zu beenden (vgl. ebd.54). Die Eisenbahn wird zu der Zeit nicht, wie von den Kolonisatoren versprochen, als Mittel gegen den Hunger, sondern sogar als einer der Gründe dafür verstanden (vgl. ebd.56).

Zudem deckten diese Kritiker den rassistischen und in Bezug auf die Sicherheit der indischen Bahnarbeiter fahrlässigen Umgang der Eisenbahngesellschaften auf (vgl. Aguiar,2011:57) [80]. Wie auch im ‚Mutterland' England wurde die Eisenbahn von mehreren privaten Eisenbahngesellschaften betrieben (vgl. Frohn/Weis,1983:4).[81] Hurd und Kerr stellen hierbei dar, dass die Direktoren der ‚East Indian Company' bereits 1848 von britischen Geschäftsmännern dazu gedrängt wurden, Verträge mit den beiden wichtigsten Eisenbahngesellschaften zu auszuhandeln. Im März 1849 wurde das Angebot im Rahmen eines ‚Act of Parliament' angenommen: private Unternehmen konnten nunmehr Eisenbahnen in Indien bauen, wobei die finanziellen Risiken auf die indische Bevölkerung abgewälzt wurden. Diese Garantie beinhaltete eine garantierte jährliche Dividende für die Anleger der Eisenbahngesellschaften:

> [I]f the companies did not make enough profit to pay a dividend, then the EIC would provide money extracted from the peoples of India via the revenues of the GOI [Government of India, VK] (Hurd/Kerr,2012:8).

Die erste Teilstrecke wurde von der ‚Great Indian Peninsular Railway' (GIPR) Gesellschaft 1853 eröffnet und führte von Bombay, dem bedeutendsten Hafen im Handel mit England, ins Landesinnere nach Osten (vgl. Frohn/Weis,1983:4). Ein Jahr später eröffnete die andere Gesellschaft – die ‚East Indian Railway' (EIR) – die Strecke von Kalkutta nach Westen (vgl. ebd.4). Bereits Ende der 1870er Jahre betrug die Länge des Eisenbahnnetzes 4.225 Meilen. 1882 waren es bereits ca. 10.000 Meilen, bis 1912 wurde die Streckenlänge nochmals verdreifacht (vgl. ebd.4). Interessant ist, dass der Bau hier keinem Gesamtplan zur Befriedigung von sozialwirtschaftlichen Interessen und Verkehrsbedürfnissen folgte, sondern aufgrund von speziellen Erfordernissen oder Interessen (wirtschaftliche, strategische und Staatssicherheitsgründe) gebaut wurde (vgl. ebd.4). 1920, so Frohn und Weis, existierten 175 solcher Eisenbahngesellschaften in Indien (vgl. ebd.4). Die englische Regierung hatte sich bei diesen Gesellschaften ein Vorkaufs- und Mitspracherecht gesichert, wodurch zu Beginn des Ersten Weltkrieges beinahe alle bedeutenden Eisenbahngesellschaften dem Staat gehörten (vgl. ebd.4). Die letzte private Bahn wurde nach dem Ende der britischen Herrschaft 1947 verstaatlicht, wonach dann alle wichtigen Eisenbahnen zusammengefasst wurden, woraus die ‚Indian Railways' entstanden (vgl. Frohn/Weis,1983:4). Diese indische Eisenbahn, deren Streckennetz 2003 bereits über 63.000 Kilometer umfasste, stehen im Besitz des Staates und werden auch von ihm ope-

[80] Aguiar gibt hier an, dass beispielsweise nur über die britischen Todesopfer während des Eisenbahnbaus Aufzeichnungen geführt wurden (vgl. Aguiar,2011:57).

[81] 1850 wurden die ersten Eisenbahngesellschaften Indiens gegründet: die *Great Indian Peninsular Railway* (GIPR) in Bombay und die *East Indian Railway* (EIR) in Kalkutta (war bis 1912 die Hauptstadt Britisch-Indiens) (vgl. Frohn/Weis,1983:4).

riert (vgl. Hurd/Kerr,2012:2). Frohn und Weis stellen zunächst fest, dass Indien das größte Eisenbahnsystem Asiens und – laut Hurd und Kerr nach wie vor - das viertgrößte der Welt besitzt (vgl. Frohn/Weis,1983:3; Hurd/Kerr,2012:2). Dabei stellen die indischen Eisenbahnen das Hauptverkehrsmittel dar (mehr als zwei Drittel des inländischen Güterverkehrs; zwei Fünftel des Personenverkehrs) (vgl. Frohn/Weis,1983:3). Ian Kerr verbindet in *Engines of Change* die Entwicklung der Verlagshäuser in Punjab zwischen 1880 bis 1905 mit der Eisenbahn, da diese zentral für die Distribution der Bücher war (vgl. Kerr,2007:111).

Hurd und Kerr teilen die Geschichte der indischen Eisenbahn in 6 Zeitabschnitte ein[82], beginnend mit der Debatte und Promotion der Eisenbahn, deren Bau, der immer stärkerer werdenden Bedeutung der Eisenbahn für eine ‚indische Nation', bis zur Teilung des Gebietes zu Indien und Pakistan (vgl. Hurd/Kerr,2012:2). Die beiden betonen aber, dass es sich bei der indischen Eisenbahn zwischen 1830 und 1947 klar um eine Kolonialbahn handelte, die primär zur Befriedigung der kolonialen Bedürfnisse und der Beziehung zwischen England und Indien erbaut wurde (vgl. ebd.3).

> India's railway were operated for almost a hundred years […] to benefit, at least in the first instance […], British interests in India and in Britain, and the administrative, military and economic concerns of the colonial authorities, paramount among which was the security of the British hold on the Indian subcontinent (ebd.3f.).

Die Ende des 19. Jahrhunderts aufkommenden nationalistischen Strömungen beeinflussten die Geschäfte rund um die Eisenbahn (vgl. ebd.4).[83] Ferner vereinfachte sie die Verbreitung des zunehmenden Nationalismus in Südasien, so Hurd und Kerr: „[S]lowly the nationalists and their agendas moved the history of India and its railways along new lines" (ebd.19). Diese Gruppen forderten die ‚Nationalisierung' der indischen Eisenbahn:

> They used the railways to further the cause of struggle for independence – a central example of the complex relationship between the mechanism of colonial control and the efforts to end colonial rule in South Asia (ebd.19).

Dabei wurden unter anderem die problematischen Zustände der Waggons der dritten Klasse ebenso zu einem wichtigen Thema, wie auch die zunehmend problematisch werdende sozio-religiöse Zuteilung der Eisenbahnjobs (vgl. ebd.19). "By 1945, however, the situation had changed completely: almost all the railways of India were state-owned and state-operated"

[82] „(1) promotion and the decisions to build railways in India, *circa 1830 – circa 1853*; (2) the pioneering decades, construction and operation, 1850-1871; (3) expansion, ramification, routinization and institutionalization, *circa 1871-circa 1905*; (4): the railways, nationalism, and the economy: political and economic upheavels, *circa 1905-1947*; (5) *1947-1952*: the Partition of India, the division of railway assets between India and Pakistan, and initial reorganizations; (6) *1952-2010*, railways in post-colonial South Asia." (Hurd/Kerr,2012:2) Diese Daten gelten jedoch nur als Marker einer auffallenden Veränderung und sollen nicht als festen Daten verstanden werden (vgl. Hurd/Kerr,2012:2).

[83] Ian J. Kerr behandelt das Thema des Nationalismus und der Gruppe um Gandhi in Verbindung mit der Eisenbahn ausführlicher in Kerr,2007:113-132.

(Hurd/Kerr,2012:19). In der Zeit nach 1947 wurde den nationalistischen Anforderungen nach der ‚Indianization of the railway workforce' Folge geleistet und realisiert (vgl. ebd.22).

1947 endete die Kolonialherrschaft der Briten in Indien, woraus zwei souveräne Nationalstaate – Indien und Pakistan – entstanden: „India, predominantly Hindu but ostensibly secular, and Pakistan, overwhelmingly Moslem and seen by its proponents to be a Moslem homeland in South Asia" (ebd.20f.). Während der Phase der Teilung 1947-1948, die durch massive Gewalt und hunderttausende Todesopfer begleitet wurde, nahm die Eisenbahn einen wichtigen, zentralen Stellenwert ein: „Trains, especially along the border between West Pakistan […] and India provided one of the most accessible vehicles for the movement of refugees" (ebd.21). Züge waren einfache Ziele für Anschläge, so Hurd und Kerr: „they became trains of death as Hindu gangs massacred fleeing Moslems and Moslem gangs massacred fleeing Hindus and Sikhs. Trains full of corpses reached some destinations" (ebd.21). Da diese Teilung auch das Schienennetz betraf, war man in den ersten post-kolonialen Jahren mit dessen Wiederaufbau und Reorganisation beschäftigt (vgl. ebd.21).

Viele indische AutorInnen betrachten die Eisenbahn als wichtigen Teil zur Formierung einer indischen Identität und der indischen Nation:

> The railways fostered communication between South Asians and in so doing helped to breakdown the barriers – language or, more broadly, regional cultures being the most frequently mentioned – such that Indians could begin to imagine themselves as one, as a national community (ebd.113f.).

Diese Bedeutung für die nationale Vereinigung blieb an der Eisenbahn bis ins frühe 21. Jahrhundert haften, so Hurd und Kerr (vgl.ebd.114). Für die Briten war die Eisenbahn „the technological spearhead of their progressive, civilizing mission; for many Indians, too, the railways were a progressive force but progress was increasingly defined as nation building" (ebd.115). Dies zeigt, dass der Aspekt des 'nation building' im kolonialen Diskurs rund um die indische Eisenbahn sehr verbreitet war. Ein anderer Aspekt, den Aguiar anspricht, bezieht sich auf die Eisenbahn und in Kasten geteilte Gesellschaft, deren Struktur, so meinen zeitgenössische koloniale AutorInnen, durch die Eisenbahn aufgebrochen werden könne (vgl. Aguiar,2011:15).[84] Die Vorstellung, dass die Eisenbahn als Raum die soziale Hierarchie verändern könnte, stellte sich jedoch als falsch heraus. Aguiar betont sogar, dass entgegen dieser Idee die Teilung in den Kategorien „race, class, and gender" sogar verstärkt habe (vgl. ebd.18). Der Rassismus, der die britische Kolonialherrschaft charakterisiert, wird laut Aguiar unter anderem

[84] Aguiar geht hierauf auch genauer auf die Debatte rund um die Brahmin Priester ein vgl. dazu Aguiar,2011:15f.;

in den Gesetzen, die den Raum auf den Plattformen und in den Waggons reguliert sowie indische Personen von höheren Positionen fernhält, evident (vgl. Aguiar,2011:18).[85] Laura Bear zeigt auf, dass die weitreichende Autorität, welche den Eisenbahnangestellten in den Stationen und auf den Plattformen gegeben wurde, zu vermehrten Zwischenfällen führte: „The railway carriage and railway platform increasingly became places of injustice“ (Bear,2007:52). In den 1890ern wurden vermehrt Berichte über Zwischenfälle, die ‚railway outrages' genannt wurden, bekannt (vgl.ebd.52).

Bear beschreibt, dass es Waggons der ersten und zweiten Klasse gab, die wiederum zwischen Abteilen für Europäer, Inder und europäische Frauen getrennt waren (ebd.46). Außerdem wurden offene Dritte-Klasse-Waggons für Inder bereitgestellt, worin ein Abteil nur für indische Frauen reserviert war (ebd.46). Sie betont dabei, dass das Design dieser Wägen von den Europäer übernommen wurde und gleichzeitig für die Segregation der kolonialen Gesellschaft konstruiert waren (vgl. ebd.46).[86]

> Class divisions that made up the structure of the railway carriages enacted racial segregation; even Indians who could afford first- or second-class tickets were forced out of these areas by these practices when Europeans were present (Aguiar,2011:18).

Wie auch in England, verfestigte die Eisenbahn die Klassenunterschiede in Indien, wobei diese Struktur laut Aguiar diese Klassenstruktur zu einem der definierenden Merkmale des kolonialen wie auch post-kolonialen Ordnungssystems wurde (vgl. ebd.19):

> [T]he train forced Indians into class identities imported from Britain through the type of tickets they carried […] these divisions might otherwise have been made on the basis of region, language, religion, occupation, or caste (ebd.19).[87]

Laura Bear zeigt auf, dass im Zuge der Eisenbahnkonstruktion in Indien – im Unterschied zu England in dieser Phase – andere Versionen von technologischen und kommerziellen Räumen entstanden: „such as traditional, domestic railway carriages and railway stations that doubled as lockups and military outposts“ (Bear,2007:36). Als die ersten Eisenbahnstationen in den 1850ern in Indien gebaut wurden, ähnelten diese jenen, die in Europa in den 1830ern erbaut wurden: „Their simple wooden beams and terracotta roofs rendered the station part of the landscape rather than apart from it. The use of local materials made them reminiscent of village and small-town structures” (ebd.37). Dieser Baustil sollte die Hoffnungen der Eisenbahnkonstrukteure repräsentieren, nach welchen die Bahn Europäer und Inder in einem neuen öffentlichen

[85] Sie führt hier als Beispiel frühe Mandate an, welche den indischen Reisenden verbot, früher als ein paar Minuten vor Abfahrt an die Plattform zu kommen (vgl. Aguiar,2011:18).

[86] 1870 wurde erstmals ein neues innovatives Design für die Wägen eingeführt, welche ‚zenana' oder auch ‚family' Wägen genannt wurden (vgl. Bear,2007:46f.).

[87] Sie behandelt dabei auch den Zusammenhang der Segregation mittels der Kategorie Gender im Kontext der Eisenbahn; siehe Aguiar,2011:19f.

Raum verbinden sollte (vgl.Bear,2007:37). „But after the 1857 rebellion the trajectory of development of railway stations in India diverged from that in Britain“ (ebd.37). Nach der Rebellion 1857 und den Anschlägen auf Stationen in Etawah und Arrah, wurden die Stationen vielfach nicht mehr nur in Hinblick auf deren kommerzielle Nutzung erbaut. Militärische Aspekte rückten in den Vordergrund:

> It became an arena for the expression and protection of state authority and hierarchical relationships of command. […] The station therefore came to condense the paradoxical dual face of the colonial state as a liberal ‘reforming’ agency and a military occupation (ebd.37).

Erst in den 1860ern ruderte man zurück und stellte die kommerzielle Nutzung und die Öffentlichkeit und den Aspekt der Begegnung in diesem ‚neutralen‘ Raum in den Vordergrund, so Bear (ebd.40). Die Stationen wurden dann auch mit Referenzen auf den indischen Architekturstil ausgestattet: „The station announced itself as a specific local destination and a public space that belonged in India“ (ebd.40).

Hurd und Kerr weisen darauf hin, dass die Eisenbahn sehr schnell einen ‚Naturalisierungsprozess‘ durchlief: „Railways rapidly became a part of everyday life and entered the folk knowledge of localities” (Hurd/Kerr,2012:123). Der Zug verlor also sehr schnell seinen Sensationscharakter. In einer Liedersammlung aus dem Agra-Bezirk von William Crooke beispielsweise befindet sich ein Lied, in dessen Refrain vom Zug der Briten gesungen wird (vgl. ebd.123). Hurd und Kerr führen noch weitere solche Beispiele an, die alle zeigen, dass die Eisenbahn als Teil des ‚normalen‘, alltäglichen Lebens verstanden wurde. Sie erklären zudem, dass sie einen prominenten Platz in der Literatur einnimmt, ihr Einsatz jedoch nur von kurzer Dauer war (vgl. ebd.123):

> [S]ignification […] was shaped by a reality many knew well through direct experience – representations and the reception thereof were shaped by the fact that the railways were physically present (ebd.99).

Die beiden schließen aber aus der hohen Anzahl der literarischen, fotografischen und cineastischen Beispiele (bspw. Bollywood-Filme á la *27 Down* (1973), *Slumdog Millionaire* (2008)), dass die Eisenbahn in der Populärkultur Südasiens angekommen ist und so über viele Bedeutungs- und Repräsentationsmöglichkeiten verfügt (vgl. ebd.133). Marian Aguiar betont im Vorwort zu ihrem Buch *Tracking Modernity: India’s Railway and the Culture of Mobility*, dass die Eisenbahn eine Symbolgeschichte von mehr als 150 Jahren habe (vgl. Aguiar,2011:XI). Sie erhalte ihre symbolische Macht nicht nur aufgrund ihrer hohe Materialität und ihrer technologische Neuartigkeit, erklärt Ahuja, sondern auch aufgrund ihrer Fähigkeit, die alltäglichen Erfahrungen von Millionen von Menschen zu verändern (vgl. Ahuja,2004:96). „Hence, ‚railways‘

were, to all intents and purposes, used as a synonym for ‚civilization' in the late nineteenth-century political discourse of colonial legitimacy" (Ahuja,2004:96).

4. Die Eisenbahn als Symbol in der Literatur

Nicht nur in Europa, sondern auch in Indien und Kenia spielt die Eisenbahn auf der real-historisch Ebene eine wichtige Rolle. Durch sie wurden Veränderungen auf der gesellschaftlichen, technologischen, wirtschaftlichen und politischen Ebene ausgelöst und vorangetrieben. Nicht nur Aguiar, sondern auch Hurd und Kerr heben in Bezug auf Indien deren weit verbreitete und verschiedenartige Bedeutung als Symbol hervor. Auf symbolischer Ebene, erklärt Aguiar, wurde der Zug zum Paradigma für die Moderne in Indien: „The new technology was seen as a *force* of cultural change by both the British and Indians (Aguiar,2011:XIV). Hierbei versteht sie ‚Moderne' als dynamische imaginative Form[88], als eine Art Rhetorik, die durch einen Kluster von Abbildungen und materiellen Bräuchen funktioniert (vgl. ebd.XIII). Der Zug wurde so in kolonialer Rhetorik als Mittel zur Befreiung von alten Traditionen beworben (vgl. ebd.XIV). Die neue Technologie, nicht nur die Eisenbahn, wurde so zu einem Symbol der progressiven Orientierung und Entwicklung (vgl.ebd.12). Zum Symbolkomplex der Eisenbahn gehören dabei auch Zugstationen, Tunnel und Brücken, da sie selbst Teil des Repräsentationsprozesses wurden – als Beispiel führen sie den großen Lahore-Bahnhof an, dessen Aussehen eines der Imperative der Kolonialherrschaft repräsentiere, erklären Hurd und Kerr (vgl. Hurd/Kerr,2012:99).[89]

Die Eisenbahn als Element von literarischen Texten, wurde bereits von mehreren ForscherInnen untersucht, wobei sich die meisten Arbeiten auf europäische und amerikanische Literatur beziehen. [90] Beaumont und Freeman weisen darauf hin, dass die Eisenbahn in der Kunst in verschiedenen Genres aufgegriffen wurde: vom Realismus bis zum Surrealismus, in fiktionalen wie auch nicht-fiktionalen Texten kann sie gefunden werden (vgl. Beaumont/Freeman,2007:9). Schivelbuschs Auseinandersetzung mit der Eisenbahn wird dabei vielfach als wichtigstes ‚Eisenbahnbuch' genannt, da er erstmals über die wirtschafts- und kulturgeschichtlichen Daten

[88] Aguiar erklärt, dass sie unter ‚Moderne' einen emblematischen Prozess verstehe: „an emblematic process that illuminates how modernity came to be constituted within the Indian context through a body of images inspired by a particular technology of movement" (Aguiar,2011:XIII).

[89] Als weiteres Beispiel dient ihnen der luxuriöse Victoria Bahnhof in Bombay, der – 1887 eröffnet – die Macht und den Stolz, des durch die Briten erbauten Eisenbahnsystems repräsentiere: „a railway building designed to represent the progressive qualities of the railways and, at the same time, to function as a liminal space" (Hurd/Kerr,2012:99).

[90] Mit der Eisenbahn in der Literatur haben sich bereits mehrere ForscherInnen beschäftigt. Martina Ernst beispielsweise befasst sich in ihrer Dissertation mit der *Phantastik und der Eisenbahn* (1992); Johannes Mahr mit dem *Wandel des Motivs der Eisenbahn in der deutschen Dichtung* (1982); Die auf französische Literatur orientierte Studie von Baroli, Marc (1964): *Le Train dans la littérature francaise*; zur amerikanische Literatur siehe beispielsweise Darcy Zabels *The (underground) railroad in African American literature* (2004).

hinausgeht und die ‚neuen' Raum-, Zeit-, Landschafts- und Gemeinschaftserlebnisse darstellt (vgl. Mahr,1982:13). Diese bisherigen Auseinandersetzungen mit der literarischen Eisenbahn bieten eine wichtige Grundlage für die vorliegende Arbeit, da darin mögliche Bereiche des Bildes ausgearbeitet und analysiert wurden. Dabei wird sie meist mit dem Einzug der Moderne in Verbindung gebracht, wobei sie dabei sowohl negativ als auch positiv bewertet wird, so Beaumont und Freeman: "Trains have thus both embodied the spirit of rationalism and invoked the spectres of irrationalism" (ebd.13). Im *Metzler Lexikon für literarische Symbole* wird auf drei relevante Aspekte der Symbolbildung der Eisenbahn hingewiesen: die Bindung an die Schienen und Fahrpläne; die kollektive Beförderungsart und drittens, die selektive Verwendung einzelner Elemente (bspw. Bahnhof, Lokomotive, Brücke) (vgl. Parr,2012:89). Die Eisenbahn wird dann als Symbol des Fortschritts, der Risiken und außergewöhnlichen Lebensläufe, als Symbol für den menschlichen Organismus und Sexualität, als Symbol des Kollektiven (bspw. im Gegensatz zur individuellen Bewegungsfreiheit des Autos) und als Symbol für die eingeschränkte Freiheit genannt (vgl.ebd.90).

In Bezug auf die Verbreitung und Veränderung der Eisenbahn in kolonisierten Ländern liegen hauptsächlich historische Arbeiten vor. Reichart-Burikukiye weist in ihrer Auseinandersetzung mit der Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika auf deren symbolische Bedeutung als ‚Zivilisierungsinstrument' hin, wie sie in den Berichten der Europäer über Afrika zu finden sei: „als Zeichen einer Inbesitznahme dieser fremden Welt, als Wegbereiter und Vorreiter der neuen Epoche" (Reichart-Burikukiye,2004:17). Die Eisenbahn ermöglichte Grenzen zu überwinden und bisher unbekanntes Gebiet zu erschließen, wird also im kolonialen Diskurs als Symbol für diese Erschließung von gefährlichen, unbekannten Gebieten und als Botschafter der Modernität, die von den Kolonialherrn in das ‚primitive' Umfeld gebracht wird, verstanden (vgl. ebd.17). Dies bestärkt wiederum den Glauben an die ‚Höherwertigkeit' der Europäer bzw. deren Werte und Normen, so Reichart-Burikukiye (vgl. ebd.27). Selbiges zeigen auch Hurd und Kerr: „[T]he railway network seemed […] to furnish irrefutable proof of their material superiority and their commitment to ‚civilizing' […] India" (Hurd/Kerr,2012:105f.). Ähnliches wird auch von G.O. Trevelyan vorgebracht, auf welchen Elleke Boehmer in der Einleitung zur Anthologie der kolonialen Literatur verweist. Sie beschreibt 1864 die imperiale englische Eroberung Indiens als in der indischen Eisenbahn repräsentiert:

> Images of engineering and technology in general – not only the railway but also canals and dams […] or the telegraph […] – bulked large in colonial writing as symbols of the advancement white men claimed to bring (Boehmer,2009:XVII).

Die Eisenbahn gehört zu den neuen Kommunikationsmitteln dieser Zeit und wird als ein Element der 'Moderne' betrachtet. Hurd und Kerr erkennen zwei Lesarten des Eisenbahnsymbols:

> (A) for the British the railways were a multi-faceted, beneficent instrument of the colonial presence: the railways caused and represented progress and facilitated the British civilizing mission (Hurd/Kerr,2012:105).

Für viele Inder ist sie auch weiterhin ein Symbol des Fortschritts, steht aber immer enger in Verbindung mit dem Entstehen des modernen Staates (vgl.ebd.105). Viele indische AutorInnen übernehmen somit die symbolische Bedeutung des Zuges von den Briten. Erst Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts wurden sie der Eisenbahn gegenüber kritischer, so Hurd und Kerr, wobei aber trotzdem die vorteilhaften Veränderungen die dominante Repräsentation ausmachten (vgl. ebd.112). Der koloniale Diskurs hat den Zug einerseits als Emblem einer universellen, rationalen Utopie, welche als Englands Geschenk an Indien gesehen wurde, implementiert und andererseits als Platz der Artikulierung von Differenz zwischen Indien und England festgelegt, so Aguiar (vgl. Aguiar,2011:48). Von diesem ‚Raum' der Differenz aus erheben sich aber immer kritischere Stimmen, so Aguiar, die sich gegen die dominante Narrative des Zuges richten und so auch gegen die Kultur des Kolonialismus (vgl. ebd.48). Als Beispiel für die Kritik gegen die Maschine als Repräsentant für Emanzipation und Fortschritt, nennt sie Rabindranath Tagore, der wie viele andere dieser kritischen Gruppe, die Maschine vielmehr als Symbol für die Beherrschung durch die Briten versteht (vgl. ebd.49). Die Kritiker, die den dominanten Diskurs rund um die Eisenbahn kritisieren, nutzen die Bahn als Symbol für die Versklavung, Erpressung und Demütigung der indischen Bevölkerung (vgl. ebd.50). Sie stellen die Versprechen der Kolonisatoren in Bezug auf die Eisenbahn ebenso in Frage, wie die koloniale Rhetorik und die tatsächlichen Auswirkungen des Baus auf die indische Bevölkerung, so Aguiar (vgl. ebd.50f.). „Finally, they seized the image of the railway, which was a simulacrum for colonial presence, and used it to challenge the colonial enterprise" (ebd.51).[91] Der Import der Technik-Symbole wurde durch diese Kritiker verändert, weg von den Paradigmen der kolonialen Rhetorik hin zu neuen Bildern und Begriffen für den Zug (vgl. ebd.53f.). Während der Zug im kolonialen Diskurs als bewegliche ‚Box', die sich entlang der Vektoren des Fortschritts bewegt und dabei Unterschiede beseitigen kann, dargestellt wird, humanisieren die nationalistischen Kritiker die Darstellung des Zuges durch Personifikation und bildliche Darstellung von neuer Arbeitsformen, die zuvor quasi nicht vorhanden waren, so Aguiar (vgl. ebd.54). Nach der Unabhängigkeit Indiens war der Zug für viele das Symbol für das unabhängige Indien, erklärt Aguiar, aber sie wurde auch zum Schauplatz von religiös motivierter Gewalt, und erhält somit

[91] Als Vertreter dieser Kritik mittels 'drain theory' nennt Aguiar unter anderem Dadabhai Naoroji (deckte die Arrangements zwischen britischen u. indischen Investoren auf); G. V. Joshi (Eisenbahn als einer der Gründe für die ‚underdevelopment'; Umorientierung der Produktion auf Märkte in Übersee, statt auf lokale) (vgl. Aguiar,2011:52).

eine neue Bedeutungsebene (vgl. Aguiar,2011:72). 1947 symbolisierte der Zug für viele die Reise in eine moderne, nationale Unabhängigkeit (vgl. ebd.84).

Auch in der kenianischen Literatur wird die Eisenbahn nach der Unabhängigkeit überwiegend als Symbol für die britische Kolonisierung dargestellt. Dabei spielen die ökonomischen Veränderungen (dargestellt durch neue Arbeitsformen, etc.) eine ebenso wichtige Rolle, wie der Einfluss des Zuges auf die Natur und der Bevölkerung. Sie ist Symbol der leeren Versprechen der Kolonialherrn, aber auch für eine bessere Zukunft Kenias. Gandhi bezeichnet die Eisenbahn als „‘symbol‘ of sin, and ‚badges‘ of slavery“ (Gandhi zit.n. ebd.64). Sie wurde zum materiellen Symbol des britischen Imperialismus‘ (ebd.65). wobei dies sowohl für Indien, als auch für Kenia gilt.

5. Analyse der indischen Literaturbeispiele

Tobias Döring erklärt, dass im Bereich der anglophonen Literatur indischer AutorInnen allgemein zwischen zwei Gruppen unterschieden wird: die in der Diaspora lebenden, und die in Indien lebenden AutorInnen. Die zweite Gruppe wird zudem zwischen der ‚Anglo-Indian‘[92] und der ‚Indo-Anglian‘ Literatur unterschieden (vgl. Döring,2011:128). Erstere bezeichnet die Arbeiten von englischen AutorInnen, die eine prägende Zeit in Indien verbracht haben, vielleicht sogar dort geboren wurden und ihre lokalen Erfahrungen im literarischen Prozess verarbeiten (vgl. ebd.128).[93] Die zweite Gruppe, aus welcher auch der Korpus der vorliegenden Arbeit besteht, bezieht sich auf die Arbeiten von indischen AutorInnen, die Englisch als ihr kreatives Medium nutzen (vgl. ebd.128). Srinivasa Iyengar erklärt zu dem Begriff ‚Ando-Inglian‘, dass dieser auch eine auf ‚Rasse‘ bezogene Konnotation besitzt (vgl. Srinivasa Iyengar,1984:2). Er favorisiert daher den Begriff ‚Indo-Anglian‘ bzw. ‚Indo-English‘: „‘Indo-Anglian‘ is reasonably handy and descriptive, and serves our purpose well enough“ (ebd.4). Als Beginn der literarischen Tradition dieser Gruppe nennt Döring das von S.D. Mahomet publizierte Werk aus 1794 *The Travels of Dean Mahomet, a Native of Patma in Bengal, Through Several Parts of India […], Written by Himself.* (vgl. Döring,2011:129). Im *Oxford English Dictionary* wird

[92] Aguiar erklärt, dass diese Gruppe der ‚Anglo-Indian‘ eng mit der Eisenbahn verbunden sei, und betont, dass die Definition dieses Begriffs sehr schwierig und von einer von Mal zu Mal unterschiedliche Verwendung geprägt ist: „historically considered not quite European by those in Britain and not quite Indian by many nationalists“ (Aguiar,2011:21). Sie erklärt weiters, dass die enge Verbindung zur Eisenbahn darin entstand, da 1923 fast die Hälfte dieser Gemeinschaft dort angestellt war, was wiederum auf die koloniale Politik zurückzuführen ist (vgl. ebd.21) als Beispiel für die literarische Verarbeitung dieses Themas nennt Aguiar John Masters *Bhowani Junction* (1954) (vgl. ebd.22); detaillierte Beschreibung der engen Beziehung zwischen der Eisenbahn und der ‚Anglo-Indian community‘ siehe Bear,2007:8ff.).

[93] Als Beispiel für diese Gruppe führt Döring E.M. Forsters *A Passage to India* (1924) und Rudyard Kiplings Arbeiten an (vgl. Döring,2011:129).

'Indo-Anglian' als Adjektiv und Hauptwort definiert, welches zur Bezeichnung von Literatur in englischer Sprache, die von indischen AutorInnen verfasst wurde, verwendet wird[94].

Ian J. Kerr klärt in seiner Untersuchung *Engines of Change* auf, dass nicht nur koloniale, britische AutorInnen Reiseliteratur über Indien verfassten, in denen die Eisenbahn eine zentrale Rolle einnahm. Er nennt hier vor allem die gebildeten Bengalis der Mittelschicht, deren Reiseromane ab den 1860ern bis ins frühe 20. Jahrhundert ein kommerziell sehr erfolgreiches Genre der bengalischen Literatur bildeten (vgl. Kerr,2007:107).[95] Sie alle betonen die Bedeutung der Geschichte, die zum Verständnis der indischen Gesellschaft beitragen soll, erklärt Kerr (vgl.ebd.107). Dabei nimmt der Zug oftmals eine bedeutende Rolle ein, da beispielsweise anhand detaillierter Beschreibungen der Verhältnisse in den Abteilen und der am Fenster vorbeiziehenden Landschaft gesellschaftliche Unterschiede und Konflikte reflektiert werden:

> The Bengali travelers noted what they shared with other Indians but they also noted what differentiated them: differences of class, caste, and religion; differences that established boundaries to comfortable social interaction but did not prelude traveling together within the trains (ebd.107).

Erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts treten Hindi-AutorInnen in den Vordergrund, welche das ganze Bildfeld der Eisenbahn in ihren literarischen Werken verarbeiten: „Stations in particular were described as new settings to be experienced with some excitement and a good deal of trepidation" (vgl. ebd.107f.). Dabei nutzten die Schriftsteller die Zugreise, um viele der sozialen und religiösen Spannungen darzustellen, die dabei in größerer Intensität wirken, beispielsweise die Trennung nach Kaste (vgl. ebd.108).

Döring verweist auf die Untersuchung Mukherjees, der betont, dass sich kein Autor im postkolonialen Kontext nur auf eine literarische Tradition oder nur auf einen Strang des kulturellen Wissens beziehe (vgl. Döring,2011:130). Er nennt R.K. Narayan, Raja Rao und Mulk Raj Anand als die drei wichtigsten Romanautoren, deren Werke kurz vor der Unabhängigkeit Indiens publiziert wurden (vgl. ebd.130).

> Born in the early years of the twentieth century, all three were shaped by the tumultuous times of Gandhi's great campaigns and all three sought for literary ways to come to a fuller understanding of what India, as a new nation beyond imperial confines, could mean or could become (ebd.130).

Diese Werke werden der Tradition des sozialen Realismus zugeschrieben, so Döring, und beschäftigen sich mit spezifischen regionalen und sozialen Räumen am Rande des offiziellen Indiens (vgl. ebd.130). Im Bereich der postkolonialen, indischen Literatur nennt Döring Vikram

---

[94] Vgl. ‚Indo-Anglian' in http://www.oed.com/view/Entry/94667?redirectedFrom=Indo-Anglian#eid517449 ; Letzter Zugriff: 17.10.2015).

[95] Als Beispiel führt Kerr das in Bengali verfasster Werk *Pather Katha* (1911) von Fakirchandra Chattopadhyaya. (vgl. Kerr,2007:107).

Seths *A Suitable Boy* (1993) und zeigt auf, dass sich die realistische Erzählung auch hier finden lässt (Döring,2011:131). Darauf, so Döring, bauen die postmodernen und experimentellen Erzählungen Salman Rushdies und Shashi Tharoors auf (vgl. ebd.131). Marian Aguiar beschäftigt sich in ihrem Werk mit der Moderne und der Eisenbahn in indischer Literatur (und Filmen), wobei sie koloniale AutorInnen, ‚Indo-Anglian' und ‚Anglo-Indian' sowie postkoloniale literarische Texte in ihre Analyse miteinbezieht. Ihre Arbeit bietet eine gute Grundlage für die vorliegende, wobei sie sich dennoch von der Auswahl der literarischen Beispiele unterscheidet. In der vorliegenden Arbeit besteht dieser Teil des Analysekorpus aus Romanen, die von indischen AutorInnen, die ihren Hauptteil ihres Lebens in Indien verbrachten und auch dort geboren wurden, verfasst und in Englisch geschrieben und publiziert wurden. Eine Bestimmung eines Begriffs dafür, erscheint – schon allein aufgrund der breiten Debatte darüber, deren Wiedergabe hier keinen Platz hätte – nicht unbedingt nötig. Die Auswahl der literarischen Beispiele bezieht sich auch auf die Darstellung wichtiger historischer Ereignisse darin, wie beispielsweise die Teilung Indiens. Beginnend mit einem Roman von Raja Rao, in welchem durch die verbindende Eisenbahn neue Ideen ins Dorf transportiert werden, spielt im zweiten Roman von Kushwant Singh die Teilung Indiens eine bedeutende Rolle. In R.K. Narayans Roman binden der Zug und der Bahnhof das Dorf in ein größeres Netz von Räumen ein, wohingegen in *Voices in the City* von Anita Desai, der Zug als Fluchtmittel aus der Stadt beschrieben wird.

5.1. Eisenbahnverbindungen - Raja Raos *Kanthapura*

Mallikarjun Patil nennt Raja Raos Roman *Kanthapura* eines der bedeutendsten Werke in der indisch-englischen Literatur (vgl. Patil, 2001:112). Dabei beschreibt Raos Geschichte die unbeständige Phase des indischen Befreiungskampfes (zwischen Gandhis Danid Marsch 1930 und dem Gandhi-Irwin-Pakt 1931), erklärt Gajendra Kumar, und vermischt dabei „the contemporaneous socio-political history with the rich and religious mythology" (vgl. Kumar,2001:61f.). Patil macht hierbei drei Ebenen aus: die des politischen Kampfes, der religiösen und der sozialen Transformationen (vgl. Patil, 2001:112). In dem dörflichen Hauptschauplatz Kanthapura leben Menschen aller Klassen, Kasten und religiösen Ansichten. Es stellt so das Panorama der gesellschaftlichen und sozialen Umstände Indiens dieser Zeit dar. Darauf verweist auch Kumar und zitiert Narasimhaiah: „Symbolically, Kanthapura is India in microcosm: what happened there is what happened everywhere in India during those terrible years" (Narasimhaiah zit.n. Kumar,2001:62). Patil betont, dass die in dem Roman beschriebenen Geschehnisse in Kanthapura mit historischen Ereignissen in Indien verbunden werden können (vgl. Patil,2001:114). Vor allem Gandhis Lehre und seine Ansichten, welche im Roman unter anderem mit Hilfe der

Figur Moorthy dargestellt werden, können mit der historisch realen Person Gandhi und der von ihm ausgehenden nationalistisch-geprägten Bewegung vergleichbar gemacht werden.

Die Erzählerin, genannt Achakka, erzählt die Geschichte des indischen Dorfes Kanthapura und seiner Bevölkerung, vor allem deren Zusammentreffen mit den Lehren Mahatma Gandhis. Srinivasa Iyengar betont dabei, dass die Erzählerin eine Großmutter sei, was typisch für die reiche Tradition des ‚storytelling' in Indien ist:

> [T]he story-teller is a 'grandmother' (the most gifted of story-tellers because the art of story-telling is second nature to the Indian grandmother!) who narrates for the edification of a newcomer the annals of her village long after the actual events in which she had herself participated (Srinivasa Iyengar,1984:390).

Dabei steht der Umbruch, welcher durch die Ideale und Ideen (bspw. Verweigerung von ausländischer Kleidung usw.), die Moorthy bei einem Treffen mit Gandhi kennenlernt (siehe Rao,2008:35f.), hervorgerufen wird, im Vordergrund. Durch diese Erzählfigur gelingt es Rao den Stil des Romans mit den oralen indischen Erzählformen, Legenden und Liedern des Dorfes, worauf Raja Rao bereits im Vorwort eingeht, zu vermischen (vgl. ebd.VI). In diesen einleitenden Worten des Autors wird zudem auf die Sprachenproblematik und die traditionell sehr starke Mythologie Indiens verwiesen: „There is no village in India, however mean, that has not rich *sthala-purana*, or legendary history, of its own. […] In this way the past mingles with the present" (ebd.V).[96] Diese Mythen und Geschichten über Götter, die etwas mit dem Dorf und seiner Umgebung zu tun haben, werden im Roman immer wieder eingeflochten und erzählt. So erklärt die Erzählerin:

> Kenchamma is our goddess. Great and bounteous is she. She killed a demon ages, ages ago […]. Kenchamma came from the Heavens […] and she waged such a battle and she fought so many a night that the blood soaked and soaked into the earth, and that is why the Kenchamma Hill is all red (ebd.1f.).

Dabei gibt die Erzählerin auch Preislieder wieder und stellt eine Preiszeremonie, beispielsweise der Göttin Kenchamma, dar (siehe ebd.2f.). Im Text sind zudem immer wieder, vornehmlich bei der Darstellung des Kampfes zwischen Soldaten und Gandhi-Anhängern, Lieder und Leitsprüche zu finden (siehe bspw. ebd.182). Rao betont zudem das unterschiedliche Tempo des Stils in Erzählungen: „The tempo of Indian life must be infused into our English expression" (ebd.V). Diese indischen Begriffe werden durch die Kursivsetzung hervorgehoben und entweder gleich im Anschluss durch eine Umschreibung der Bedeutung, oder durch das Glossar im hinteren Teil des Buches, erklärt. Srinivasa Iyengar betont, dass dies nicht das „'babu' Eng-

[96] Der Autor erklärt im Glossar, welches beispielsweise in der Auflage des New Direction Verlags von 1963 angefügt ist, das ‚Sankara-jayanthi' eine öffentliche Rezitation eines Ereignisses eines Gottes durch einen Brahmin, ein Angehöriger der höchsten Kaste (eine Art Priester), ist (vgl. Rao,1977:188).

lish“ sei, sondern die ‘natürliche’ Sprache des ruralen Bevölkerung, welche ins Englische umgewandelt wurde. (vgl. Srinivasa Iyengar,1984:391). Der Stil ist dabei an die gesprochene Sprache angelehnt, wie Walsh erklärt: „[H]e is able to use the rhythms of speech – and particularly the intimate, sharing rhythm of folk speech – to indicate character, feeling and a vast tissue of assumptions and beliefs” (Walsh,1990:68). Srinivasa Iyengar weist dem Roman eine besondere Rolle zu und erklärt warum:

> It is this singular fusion of poetry and politics, the perennial with the present, that makes *Kanthapura* a distinctive novel, almost a new species of fiction. Again and again poetry floods the parched plains like monsoon showers, for when it rains it never rains but literally pours (Srinivasa Iyengar,1984:394f.).

Im Dorf erscheint es so, als ob eine räumliche Trennung zwischen den Hindus und den Muslimen bestünde, da beispielsweise der Polizist Badè Khan als Muslim nicht in jeder Straße wohnen kann (vgl.Rao,2008:14). Daraufhin geht dieser zur Skeffington Coffee Estate, wo ihm eine Hütte zugeteilt wird (vgl.ebd.14). Diese Kaffeeplantage repräsentiert die ökonomische Ausbeutung und kann als Symbol des Einflusses der Industrialisierung auf das traditionelle Leben im Dorf interpretiert werden, zeigt Srinivasa Iyengar (vgl. Srinivasa Iyengar,1984:393). Walsh beschreibt dies ähnlich:

> Outside this village, and a warning to the villagers of what might befall them without their village and its close-knit society, stand the Skeffington Coffee Estate which had lured armies of starving coolies to work there as serfs for the Red-man, ‘a four-anna bit for a man hand’ (Walsh,1990:70).

Für diese Interpretation spricht zudem die Beschreibung des Besitzer („the Sahib, a tall, fat man with golden hair“ (Rao,2008:50)) und der ersten Stunden dieser ‚coolies‘ auf der Plantage, in denen sie, ähnlich der Beschreibungen von Sklaven, unter dem Befehl des ‚maistris‘ leben und arbeiten müssen (siehe ebd.50f.).

Die erzählte Geschichte beginnt mit einer räumlich-geografischen Kontextualisierung des Dorfes und ihrer Bewohner (vgl.ebd.1). Bereits im ersten Absatz wird die Geschichte auch zeitlich kontextualisiert und zwar durch die Erwähnung des kolonialen Handelsverkehrs:

> There, on the blue waters, they say, our carted cardamoms and coffee get into the ships the Red-men bring, and, so they say, they go across the seven oceans into the countries where our rulers live (ebd.1).[97]

Die Analyse in Bezug auf die syntagmatische Expansion des Eisenbahnbildes zeigt, dass der Zug vornehmlich als Transportmittel von Personen und Gütern dargestellt wird. Dabei überwiegt vor allem der ökonomische Aspekt des Transportes: einerseits als Teil des kolonialen

[97] In der Ausgabe, die durch den New Directions Verlag erstmals 1963 publiziert wurde und das Glossar der indischen Begriffe enthält, erklärt der Autor ‚Red-men‘ als umgangssprachlichen Ausdruck für die Briten (Rao,1977:185).

ökonomisches Handelsweges (vgl.Rao,2008:18), andererseits als Instrument des Transportes der sogenannten ‚coolies'[98] von einem Arbeitsort zum anderen (vgl.ebd.48ff. u. 56). Zunächst wird der Zug als Transport für die sogenannten ‚Harikatha'-Sänger erwähnt: Moorthy versucht im Dorf Geld für die Zugtickets dieser Sänger zu sammeln, um sie nach Kanthapura bringen zu können (vgl. Rao,2008:9). *Harikatha* wird in der *Garland Enzyklopädie der Weltmusik* als eine Art ‚storytelling' in Verbindung mit Musik und Tanz erklärt (vgl.Arnold,A.,2000:106). Als Hauptziel dieser Erzählart wird darin die Kommunikation mit nicht-literalen, aber auch literalen Personen genannt (vgl.ebd.106). Rao selbst erklärt, dass *Harikatha* wörtlich ‚Geschichte von Gott' bedeute und der Performer eine Geschichte, die auf indische Legenden basiert, mit Musik und Tanz darstellt (vgl.Rao,1977:189). Als Moorthy in Karwar war, wurden dort das Rama[99] und das Ganapati[100] Festival mit solchen Harikathas gefeiert. Nun will er dies auch ins Dorf bringen, und zwar mit Hilfe der Eisenbahn. Sie ist damit eine Verbindung zwischen der urbanen und der ruralen Umgebung, die aber nur durch die Überwindung des finanziellen Hindernisses (Zugticket) genutzt werden kann. Sie ist aber auch ein wesentliches Mittel der Verbreitung von Ideen, welche durch Moorthys Tätigkeiten in der Stadt und seine von dort mitgebrachten Ideen, die er im Dorf verbreitet, klar zum Vorschein tritt. Die zentrale Bedeutung der Eisenbahn für den kolonialen Handelsweg steht im Mittelpunkt der Erklärungen Moorthys über deren nachteilige Wirkung auf die Bevölkerung in Kanthapura. Der von ihm dargestellte ‚Weg' des in der Umgebung des Dorfes angebauten Reis[101], entspricht der oben besprochenen kolonialen Wirtschaft und ähnelt den Vorkommnissen während der Hungersnot 1876. Der Zug ist hierbei festes Teil des kolonialen Apparates und bringt die unterschiedliche wirtschaftliche Stellung der Kolonisierten und der Kolonialherrn zum Vorschein.

Die Eisenbahn als Teil der Darstellung der Differenz zwischen den Kolonisierten und den Kolonisierenden wiederholt sich im Roman. Rangamma, die von der Erzählerin als „no village kid" bezeichnet wird (vgl. Rao,2008:30), gibt ihre Erfahrungen aus der Stadt und Geschichten von anderen Reisenden wieder und erzählt dabei von einem Händler, der ihr von einem großartigen Land erzählte: „the great country across the mountains […], the country of the hammer

[98] In der *Encyclopaedia Britannica* wird der Begriff als pejorativer, vornehmlich von Europäern verwendeter Name für ungelernte Arbeiter oder Lastenträger aus dem ‚Fernen Osten', die für einen niedrigen, oder Minimallohn arbeiten, erklärt. Der sogenannte ‚coolie trade' begann in den 1840ern als Antwort auf die sinkende Zahl an Niedriglohn-Arbeitern, die durch die Beendigung der Sklaverei hervorgerufen wurde (vgl. http://academic.eb.com/EBchecked/topic/136194/coolie ; Letzter Zugriff: 17.10.2015).

[99] Dabei handelt es sich um das Ramnavami Fest, welches zum Geburtstag des Lord Rama gefeiert wird, und bei welchem das Ramayana rezitiert wird (vgl. Deb/Sinha,2001:184f.).

[100] Dies ist ein Fest zur Feier des hinduistischen Gottes Ganesha (vgl. http://www.sscnet.ucla.edu/southasia/Culture/Festivals/Ganpati.html ; Letzter Zugriff: 15.10.2015 ; siehe auch Deb/Sinha,2001:66ff.).

[101] Der Reis wird von den Bauern verkauft, mittels des Zuges weitertransportiert und weiterverschifft oder in den Lagern der ‚Red-Man', wie sie im Buch bezeichnet werden, gelagert. Wird der Reise bei schlechter Ernte von den Bauern selbst benötigt, muss dieser zu einem erhöhten Preis gekauft werden (vgl. Rao,2008:17ff.).

and sickle and electricity […] this country, far, far away“ (Rao,2008:31). In diesem Land benötigen die Menschen kein Geld für die Eisenbahn oder die Schulen ihrer Kinder (vgl.ebd.31). Die Eisenbahn ist hier wieder Teil des Bildes, mit welchem die oben genannte Unterscheidung betont wird. Sie kann dabei als synekdochisches Symbol bezeichnet werden: als Teil, der symbolisch für das ganze koloniale System interpretiert werden kann.

Im ganzen Roman wird die Eisenbahn realistisch dargestellt. Nur einmal beschreibt die Erzählerin den Zug mit Eigenschaften eines Körpers: „and the trains moved on with the coolies […] and the trains sneezed and wheezed and snorted and moved on" (Rao,2008:49). Interessant ist hierbei, dass die 'coolies' als Ware behandelt werden, wohingegen der Zug beinahe 'menschliche' Eigenschaften erhält. Die Eisenbahn ist dabei auch ein Transportmittel der 'coolies' und damit wieder eng mit dem ökonomischen Bereich verbunden:

> [A]nd the trains came and they got into them, and the maistri bought them a handful of popped-rice for each […] and the trains moved on with the coolies, men, women, children; […] and the coolies all came out at Karwar and marched on, by the road and street and footpath (ebd.49).

Die Eisenbahn erhält in Raos Roman somit die Funktion der Verbindungslinie zur Stadt bzw. der Welt außerhalb Kanthapuras. Dabei bilden die Weltvorstellungen und Ideen, die Moorthy aus der Stadt mitbringt, den Startpunkt der Veränderungen im Dorf, die die Erzählerin beschreibt. Der Zug bringt dabei die Idee des Widerstandes gegen diejenigen, die ihn erbaut haben. Am bedeutendsten ist der Zug aber im Zusammenhang mit der kolonialen Wirtschaftspolitik. Rao stellt dabei die auch in der real-historisch auch für den Eisenbahnbau wichtigen ‚coolies' dar, die wie Ware mit dem Zug von einem Ort zum anderen transportiert werden. Die Bedeutung der Eisenbahn als Instrument zur Ausbeutung der Bevölkerung ist in diesem Roman somit offensichtlich. Diese Beziehung zwischen dem Bild der Eisenbahn und dieser Bedeutung schafft Rao selbst, indem er beispielsweise die Umstände im Abteil der ‚coolies' beschreibt. Die Eisenbahn bedeutet damit einerseits eine Veränderung, eine Öffnung hin zur ‚Außenwelt' des Dorfes und dabei ist sie im Roman aber auch gleichzeitig ein Symbol der kolonialen Beherrschung. Die symbolische Bedeutung des ‚Fortschritts', wie sie Link anspricht, ist in diesem Fall zwar auch ‚Fortschritt', aber nicht in technologischem Sinn, sondern im gesellschaftlichen und politischem Sinne, anders gesagt ein durch die Eisenbahn ermöglichtes Fortschreiten in Richtung Unabhängigkeit.

5.2. Ghosttrains in *Train to Pakistan* – Kushwant Singh

Die politische Entscheidung zur Teilung Indiens und Pakistans 1947 zog eine Periode der Vertreibung, interethnischen und systematischer sexueller Gewalt nach sich, so Aguiar (vgl.

Aguiar,2011:73).[102] Die Eisenbahn spielte in dieser Phase eine wichtige Rolle. Viele flüchteten mittels Zügen, so Aguiar: „The trains carried more than a million and a quarter Hindus and Sikhs to India from Pakistan from August to November of 1947“ (Aguiar,2011:74). Es wurden Sonderzüge für die Flucht arrangiert, da der Zug von den Entscheidungsträgern als sicheres Fortbewegungsmittel angesehen wurde (vgl. ebd.75):

> The state-sponsored refugee trains on the border of West Pakistan represented the protection of the nation; symbolically, the Muslims fleeing west and the Hindus fleeing east sought refuge in the nation as they boarded refugee trains (ebd.75).

Dabei wurde die Eisenbahn als nationaler, säkularer Raum wahrgenommen, der die religiösen Differenzen, die unter anderem zu dieser Gewalt führten, überwinden kann (vgl.ebd.75). Der Schutz des Staates fehlte aber, so Aguiar, und so wurden diese Züge zur Todesfalle für die flüchtenden Personen (vgl. ebd.75). „The massacres, beatings, and rapes in an around the trains eroded the ideal of the secular nation, breaking down the civil dreams of modernity“ (ebd.75). Aguiar betont, dass sehr viele schriftliche Aufzeichnungen – Memoiren, Briefe etc. – für diese Zeit vorhanden sind. Zudem gibt es einige literarische Werke, die diese Vorkommnisse rund um die Teilung Indiens behandeln (vgl. ebd.80). „Arguably, however, the train has become the dominant trope for representing the violence of Partition” (ebd.83). Der Zug ist in dieser Zeit ein Symbol für das Versagen der modernen, nationalen Einheit: „The train represented in material form the promises of secular modernity – and showcased the failure of these ideals of security and freedom“ (ebd.85). Ian Kerr nennt als literarisches Beispiel die Urdu Kurzgeschichte, übersetzt als *Peshawar Express* von Krishan Chander, in welcher eine Lokomotive dieser Flüchtlingszüge der Erzähler ist und alles beschreibt, was sie sieht (vgl. Kerr,2007:134). AutorInnen und Filmemacher haben die symbolische Bedeutung der Eisenbahn, als Repräsentant der modernen, säkularen Nation, seit der Teilung transformiert, bezeugt Aguiar:

> Partition literature has produced counternarratives of modernity; these counternarratives turn time backwards, transform technology into a body, ascribe the machine with an uncanny presence, and mark the train carriage as a communal space embedded in the local world around it (ebd.87).

Einst ein Symbol für Mobilität und Freiheit, wird der Zugwaggon zu einem Raum, in dem Menschen ihren Tod erwarten (vgl. ebd.87).

Khushwant Singhs Roman *Train to Pakistan (1956)* beschreibt diese Zeit nach der Teilung Indiens und Pakistans. Nicht nur in der realen Geschichte nahm die Eisenbahn dabei eine zentrale Rolle ein, auch in Singhs Erzählung ist der Bildbereich der Eisenbahn zentral. Aguiar, die

[102] Aguiar betont hierbei, dass die Gewalt komplexer war als nur zwischen zwei religiösen Antagonismen und nennt hier den Begriff des ‚communalism‘, der auf der Idee basiert, dass Muslime und Hindus zwei separierte, antagonistische Gemeinschaften bilden: „communalism gained force through its form as a political movemet and it took legitimacy in the shape of nationalism“ (vgl. Aguiar,2011:77).

den Roman im Hinblick auf die Eisenbahn und die Moderne untersucht, zeigt auf, dass das Bild des Zuges dazu gebraucht wird, die sich verändernden lokalen und nationalen Identitäten in symbolischer Form wiederzugeben (vgl.Aguiar,2011:87). Die bereits erfolgte historische Kontextualisierung ist besonders bei diesem Text interessant und zeigt, dass Singh sehr viele realhistorische Ereignisse verarbeitet. Einige der indischen Begriffe, die beispielsweise indische Konzepte wie den ‚*lambadar*' oder ‚*mausem*' bezeichnen, sind im Romantext erklärt bzw. durch den Kontext beschrieben und dabei in Kursiv gesetzt. Andere, hauptsächliche jene, die offenbar keiner Erklärung bedürfen (beispielsweise „*Allah-o-Akbar*" (Singh,2007:4) oder „*Chakravartyrajagaoplachari*" (ebd.97), sind auch in Kursiv gehalten, jedoch erfolgt keine genauere Definition. Dennoch verändern sie die englische Sprache im Text und betonen die ‚indische' Seite.

Der Roman beginnt mit einer zeitlichen und geografischen Kontextualisierung: „The summer of 1947 was not like other Indian summers" (ebd.1). Aber dieser Sommer ist anders als die zuvor, nicht nur die politischen Umstände, auch das Wetter hat sich verändert: „No one could remember when the monsoon had been so late. […] People began to say that God was punishing them for their sins" (ebd.1). Der Erzähler erklärt, dass den Sommer zuvor gewalttätige Aufstände - ausgelöst durch die Teilung des Landes in ein hinduistisches Indien und in ein muslimisches Pakistan (vgl. ebd.1) – stattfanden:

> Muslims said the Hindus had planned and started the killing. According to the Hindus, the Muslims were to blame. The fact is, both killed. Both shot and stabbed and speared and clubbed. Both tortured. Both raped (ebd.1).

In diesem Sommer 1947 wurde die Gründung des neuen pakistanischen Staates formal ausgerufen und Millionen von Muslimen, Hindus und Sikhs waren auf der Flucht, erklärt der Erzähler (vgl.ebd.2). Bei der Schilderung dieser Fluchtbewegung wird zum ersten Mal die Eisenbahn erwähnt:

> They travelled on foot, in bullock carts, crammed into lorries, clinging to the sides and roofs of trains. Along the way – at fords, at crossroads, at railroad stations – they collided with panicky swarms of Muslims fleeing to safety in the west. (ebd.2).

Der Zug ist hier das Fluchtmittel beider Gruppen und steht mit anderen Transportmitteln in einer Reihe. Die Darstellung der Funktion des Zuges im Roman ist die gleiche, wie die realhistorische Funktion während dieser Zeit.

Die Bahnstation wird als Ort der Begegnung beschrieben, wo sich die muslimischen Flüchtlinge, die nach Westen – nach Pakistan, und die Sikh- bzw. Hindu-Flüchtlinge, die nach Indien fliehen, begegnen. Ein paar entlegene Orte, klärt der Erzähler auf, wurden von den Aufständen bisher verschont: einer dieser Orte ist Mano Majra, der Hauptschauplatz der Handlung

(vgl.Singh,2007:2). Aguiar gibt dabei zu bedenken dass Singh diesen Ort als ‚Oase des Friedens' illustriert und, wie viele andere Erzählungen dieser Phase, das Leben und die Beziehungen der Bevölkerung davor idealisiert (vgl.Aguiar,2011:87). Der Ort besteht aus drei Ziegelhäusern, wovon zwei ein Sikh und ein muslimischer Tempel sind und das dritte, das Haus des Kreditgebers Lala Ram Lal, dessen Familie die einzigen Hindus des Ortes sind (vgl.Singh,2007:2). „The rest of the village is a cluster of flatroofed mud huts and low-walled courtyards" (ebd.2). Bekannt ist der Ort durch die Eisenbahnstation, zu der Züge über die große Brücke über den Fluss Sutlej gelangen: „Since the bridge has only one track, the station has several sidings where less important trains can wait, to make way for the more important" (ebd.3). Diese Brücke ist von besonderer Bedeutung im Roman, da sie den Ort mit der pakistanischen Grenze verbindet und somit den einzigen Fluchtweg darstellt. Sie wird als ‚magnificent' beschrieben, „its eighteen enormous spans sweep like waves from one pier to another" (ebd.3). Ravi Ahuja bezeichnet den Bau der Eisenbahn als Grundpfeiler des politischen und ökonomischen Imperialismus', der die grundlegende Legitimität der kolonialen Beherrschung legte und gibt als Beispiel die Konstruktion der Brücken:

> Consider, for instance, the construction of iron-girder bridges for railways – bridges that were pre-produced in British factories to the last rivet, transported via the recently opened Suez Canal to modernized colonial ports by steamships and from there onwards to the interior of India by rail, where they were assembled to span her mighty and previously uncontrollable rivers (Ahuja,2004:95).

Diese Konstruktionen bezeichnet Ahuja als sichtbares Symbole für die Überlegenheit der 'europäischen Zivilisation', zudem wird dadurch die Endgültigkeit und Entschiedenheit des britischen Raj repräsentiert (vgl. ebd.96). Er beschäftigt sich in seiner Untersuchung vornehmlich mit der Kurzgeschichte von *The Bridge-Builders* von Rudyard Kipling, in der die Zugbrücke über den Ganges als Symbol der imperialen Rationalität interpretiert werden kann (vgl. ebd.98). Die Eisenbahnbrücke stellt eines der zentralen Elemente des Bildfeldes der Eisenbahn dar, da sie der einzig mögliche Weg nach Pakistan bzw. Indien, also der einzige Rettungsweg, ist.
Noch detaillierter beschreibt der Erzähler aber die Zugstation Mano Majras, die meist von einer kleinen Kolonie von Geschäftstreibenden und Straßenhändlern umgeben ist, welche ihr Essen, die Blätter der Betelnuss, Tee und Kekse verkaufen: „This gives the station an appearance of constant activity and its staff a somewhat exaggerated sense of importance" (Singh,2007:3). Die Station wird wieder als Begegnungsort beschrieben, der hierbei aber von ökonomischer Bedeutung ist. Der Symbolkomplex der Eisenbahn wird vom Erzähler noch weiter vergrößert: er erklärt den Macht- und Aufgabenbereich des ‚stationmasters' und seines Gehilfen (vgl.ebd.3).

Dabei wird klar, wie groß seine Macht auf der Eisenbahnplattform und in der Station ist, wobei dies mit Bears Darstellung übereinstimmt. Sie erklärt, dass die Bahnhofsvorsteher einen breiten Aufgaben- und Machtbereich zugesprochen bekamen.

> All passengers and property were under their charge, and they were responsible for the safety and regularity of the whole. They were the keepers of the timepiece that measured the progress and punctuality of the journey (Bear,2007:68).

Die strikte Hierarchie, die dabei vorherrschte, basierte laut Bear auf militärischen Modellen und einer moralischen Verpflichtung (vgl.ebd.69).

> Not many trains stop at Mano Majra. Express trains do not stop at all. Of the many slow passenger trains, only two, one from Delhi to Lahore in the mornings and the other from Lahore to Delhi in the evenings, are scheduled to stop for a few minutes. The others stop only when they are held up (Singh,2007:4).

Die vorbeifahrenden Züge, deren Pfiffe und Motorengeräusche strukturieren und regulieren den Tagesablauf der Bewohner Mano Majras.

> All this made Mano Majra very conscious of trains. Before daybreak, the mail train rushes through on its way to Lahore, and as it approaches the bridge, the driver invariably blow two long blasts on the whistle. In an instant, all Mano Majra comes awake (ebd.4).

Wenn der Passagierzug um 10:30 Uhr einfährt, sind die Bewohner des Dorfes bereits bei der Arbeit, die Männer sind auf dem Feld, die Frauen mit ihren täglichen Aufgaben beschäftigt (vgl.ebd.5). Zu Mittag erreicht der Express die Station, um eine Pause zu machen, wobei zu dieser Zeit auch Bewohner ihre Mittagspause machen und wieder zu ihrer Arbeit gehen, wenn der nachmittägliche Passagierzug aus Lahore vorbeirauscht (vgl. ebd.5). „When the goods train steams in, they say to each other, 'There is the goods train.' It is like saying goodnight" (ebd.5f.). Die Züge bestimmten den Tagesablauf der Bevölkerung: sie strukturieren die Zeit anstelle einer Uhr. Marian Aguiar betrachtet die zeitliche Präzision, die durch die industrielle Technologie eingeführt wurde, als Zeichen der Modernität:

> [T]he railway emblematized the modern in two ways: First, it spatialized time in the form of timetable, and second, it ritualized time through scheduled arrivals and departures marked by a signal (ebd.12).

Die Geräusche der Züge spielen dabei eine nicht unwesentliche Rolle, so wird das Rumpeln mit einem Schlaflied verglichen:

> The goods train takes a long time at the station […]. The older people wait for its rumble over the bridge to lull them to slumber. Then life in Mano Majra is stilled […]. It had always been so, until the summer of 1947 (ebd.6).

Die Eisenbahn reguliert die Abläufe. Sie fungiert an anderer Stelle auch als Signal für jene Gruppe, die Ram Lal beraubt und ermordet:

> The engine gave two long whistle blasts, and the train moved off towards the bridge. ‚Now,' the leader said. [...] By the time the train had reached the bridge, the men

> had skirted the pond and were walking up a lane […]. They came to the house of Lala Ram Lal (Singh,2007:8).

Die Angabe der Geräusche und des Weges des Zuges dient zur Messung der Zeit und gleicht der Angabe von fortschreitenden Uhrzeigern. Dieselbe Funktion übernimmt der dargestellte fahrende Zug auch an anderer Stelle, als Juggut Singh, einer der beiden Protagonisten, sich mit seiner heimlichen Freundin Nooro treffen will. Der Erzähler stellst selbst klar: "For him, as for the dacoits, the arrival of the train that night was a signal" (ebd.11). An dieser Stelle übernimmt der Zug eine andere, metonymische Bedeutung: "The goods train engine whistled twice and with a lot of groaning and creaking began to puff its way towards the bridge" (ebd.13). In dieser Szene versucht Juggut seine Freundin Nooro dazu zu überreden, ihre Beziehung auf einer körperlichen Ebene fortzusetzen, was durch die Beschreibung des ‚stöhnenden' Zuges bereit auf symbolischer Ebene vorausgedeutet werden kann. Der fahrende Zug wird auch an anderer Stelle in enger Verbindung mit einer körperlichen Annäherung dargestellt: Hukum Chand, der Magister und ‚deputy commissioner' des Distrikts, hat sich ein junges Mädchen aus dem Dorf erkauft. Bei der Darstellung dieser Szene verläuft die Beschreibung der Annäherung Chands an das Mädchen proportional zur Entfernung des Zuges, der darin dargestellt wird:

> The goods train had dropped the Mano Majra wagons and was leaving the station for the bridge. […] The train's rumble got fainter and fainter. Its passing brought a feeling of privacy. Hukum Chand helped himself to another whiskey. […] The magistrate was not particularly concerned with her reactions. He had paid for all that. He brought the girl's face nearer his own […] He could not hear the goods train any more. It had left the countryside in utter solitude (ebd.32f.).

Hukum Chand erreicht Mano Majra und nächtigt in dem Haus nördlich der Brücke, welches ursprünglich für den Ingenieur, der diese Brücke konstruierte, erbaut wurde (vgl.ebd.8f.). Chand trifft sich mit dem zuständigen Subinspektor, um die Lage im Dorf an der Grenze zu Pakistan zu klären, da andernorts bereits Züge mit ermordeten Sikhs gefunden wurden (vgl.ebd.20).

> 'I hope we do not get trains with corpses coming through Mano Majra. It will be impossible to prevent retaliation. […] If possible, get the Muslims to go out peacefully. Nobody really benefits by bloodshed (ebd.23).

Der Autor stellt noch ein weiteres Elemente der Erzählung zur zeitlichen Markierung bereit: Die Schüsse, die die Verbrecherbande im Haus des Lal Ram Lal abgeben, stören die Zweisamkeit Jugguts (vgl.ebd.14f.) und die Annäherungen Hukum Chands an das junge Mädchen (vgl.ebd.33f.). Juggut Singhs Liebe zu seiner muslimischen Freundin und dessen Aufenthalt im Gefängnis, gemeinsam mit Iqbal, rahmen die Geschichte ein. Während die beiden in der Zelle

der örtlichen Polizeiwache eingesperrt sind, finden im Dorf die im Roman beschriebenen Ereignisse, die alle eng mit der Eisenbahn verbunden sind, statt. Nach dem Raubmord an Lal Ram Lal beschreibt der Erzähler eine Veränderung im Dorf:

> The morning after the dacoity the railway station was more crowded than usual. […] Some Mano Majrans […] liked to see the few passengers who might get on or off at Mano Majra, and they also enjoyed endless arguments about how late the train was on a given day and when it had last been on time (Singh,2007:34).

Er erklärt, dass sich seit der offiziellen Teilung die zeitliche Regularität und Pünktlichkeit der Züge verändert habe:

> Now the trains were often four or five hours late and sometimes as many as twenty. When they came, they were crowded with Sikh and Hindu refugees from Pakistan or with Muslims from India (ebd.34).

Vor der Teilung, versichert der Erzähler, waren die Züge pünktlich (vgl.ebd.34). Im September verspäten sich die Züge noch mehr: „Trains became less punctual than ever before and many more started to run through the night“ (ebd.81). Der Erzähler erklärt, dass der Tagesablauf in Mano Majra durch diese Veränderung des Zeitplanes des Zuges durcheinander geraten sei:

> People stayed in bed late without realizing that times had changed and the mail train might not run through at all. Children did not know when to be hungry, […]. In the evenings, everyone was indoors before sunset and in bed before the express came by […]. Goods trains had stopped running altogether, so there was no lullaby […]. Instead, ghost trains went past at odd hours between midnight and dawn, disturbing the dreams of Mano Majra (ebd.81).

Die Beschreibung der zeitlichen Verspätung und des überfüllten Zuges, - „People perched on the roofs with their legs dangling, or on bedsteads wedged in between the bogies. Some of them rode precariously on the buffers“ (ebd.34) – kann dabei symbolisch für die chaotischen Umstände und die Unruhen im ganzen Land angesehen werden. Durch deren genaue Darstellung erscheint es als ein geschlossenes Symbol, wie es Hoffmann beschreibt. Diese beinahe gleiche Bild wird noch zwei weitere Male wiedergegeben (siehe dazu ebd.42 u. 47). Durch diese Wiederholung des Bildes werden die chaotischen, gefährlichen Umstände verdeutlicht und deren Bedeutung verstärkt. Bei letzterer Erwähnung stellt der Erzähler die Erleichterung beim Erreichen der Grenze dar:

> The train picked up speed after crossing the bridge. The engine driver started blowing the whistle and continued blowing till he had passed Mano Majra station. It was an expression of relief that they were out of Pakistan and into India (ebd.46).

Aguiar hebt dabei hervor, dass der Zug metonymisch für einen kommunalen Körper wird: die Flüchtlingszüge sind entweder muslimische oder Sikh-Züge. Zudem erscheinen die beschriebenen Züge als eine Kreuzung aus Mensch und Maschine, betont Aguiar (vgl. Aguiar,2011:89): “The character of the train has changed from the instrument of reason (the clock) to a body and then to a spectre” (ebd.90).

Der Zug, in dem der zweite Protagonist der Erzählung, Iqbal, in Mano Majra ankommt, war, ähnlich der Umstände vor der Teilung, beinahe pünktlich. Nur wenige Reisende verlassen den Zug in der Station: „The guard blew his whistle a second time and waved the green flag. Then, from the compartment just behind the engine, armed policemen emerged" (Singh,2007:35). Am anderen Ende des Zuges verlässt Iqbal den Zug. Die Ankunft der Polizei steht in enger Verbindung mit dem Verbrechen an dem Geldverleiher Lal Ram Lal, und wird bereits erwartet, erklärt Meet Singh, ein alter Sikh im Tempel, in welchem Iqbal nächtigt (vgl.Singh,2007:38).

Im Roman Khushwant Singhs werden auch die schlechten Verhältnisse in den Abteilen der dritten Klasse dieser Fluchtzüge sehr genau beschrieben:

> „He [Iqbal, VK] had spent the night sitting on his bedroll in a crowded third-class compartement. Every time he had dozen off, the train had come to a halt at some wayside station and the door was forced open and more peasants poured in with their wives, bedding and tin trunks. The same thing was repeated again and again, till the compartment meant for fifty had almost two hundred people in it, sitting on the floor, on seats, on luggage racks, on trunks, on bedrolls, and on each other, or standing in the corners (ebd.42).

Die Räumlichkeiten des Zuges und Umstände der Reise erscheinen dabei als sehr realistisch, also in großer Ähnlichkeit zum realen Bezugsobjekt stehend. Die Fluchtzüge während dieser Phase in Indien wurden im Kapitel der historischen Kontextualisierung ähnlich beschrieben. Als die Mitreisenden bemerken, dass Iqbal eine Ausbildung genossen hat, lesen kann und Englisch spricht, bezeugen sie den auch unter diesen chaotischen Umständen geltenden Klassenunterschied: „They had all looked at him. He was educated, therefore belonged to a different class. He was a babu" (ebd.42). Dabei fungiert das Abteil als metonymisches Symbol für die in Klassen bzw. Kasten eingeteilte Gesellschaft Indiens: Die ungebildeten Menschen der unteren sozialen Klasse fahren in der dritten Klasse des Zuges. Die Reaktion seiner Mitreisenden, er müsse eigentlich in einer anderen Klasse des Zuges sitzen, bestätigt diese Interpretation. Aguiar bezieht sich beim Unterschied des inneren und äußeren Raumes auf Michel de Certeau, der hervorhebt, dass der ‚ideale' Zugwaggon den Regeln der ‚rationalen Utopie' folgt: Der innere Raum ist strukturiert und reguliert, wohingegen das Außen als chaotisch wahrgenommen wird (vgl.Aguiar,2011:28).[103]

Aguiar betont hier aber, dass dieses Ideal nur in der ersten Klasse, der nur europäischen Fahrgästen bereitsteht, zu finden sei – demgegenüber werden das Äußere des Zuges und die anderen Zugklassen als chaotisch und nur den Indern gehörend dargestellt, wobei selbiges auch für die

[103] Beaumont und Freeman verweisen auch auf Michel de Certeau, der in Foucault'scher Art, der das Zugabteil als fahrenden Kerker beschreibt: „a ‚rationalized cell', ‚a bubble of panoptic and classifying power, a module of imprisonment that makes possible the production of an order, a closed and autonomous insularity.'" (deCerteau zit.n. Beaumont/Freeman,2007:151; siehe auch de Certaus *The Practice of Eveyday Life* (1984).

Bahnhöfe und Stationen gilt (vgl. Aguiar,2011:28). Die Räume der ersten Klasse, die rein europäisch besetzt werden, werden so in totalem Gegensatz zu den anderen, ‚indischen' Räumen des Zuges beschrieben. Die Wägen der zweiten und dritten Klasse des Zuges erscheinen so mit den Außenräumen verbunden: „The idea of separation is, of course, one of fantasy because a carriage is always part of the world around it: A train is never truly impermeable" (ebd.28).

Auf die sich immer vergrößernden Unregelmäßigkeiten des Zugplanes folgt die Ankunft von Sikh-Soldaten, die ihre Zelte neben der Eisenbahnstation aufbauen und auf der Plattform patrouillieren (vgl.Singh,2007:81). Von da an halten alle Züge, die von Delhi kommen, in der Station und wechseln die Fahrer und Wachen, bevor sie nach Pakistan weitergeführt werden. „Those coming from Pakistan ran through with their engines screaming with release and relief" (ebd.81). Güterzüge wurden generell eingestellt. Eines Morgens erreicht ein Zug aus Pakistan die Station und erscheint zunächst wie alle Züge in den Zeiten des Friedens: "But somehow it was different. There was something uneasy about it. It had a ghostly quality" (ebd.85). Diese Beschreibung des Zuges lässt bereits ahnen, dass es sich dabei um einen der ‚Geisterzüge' handelt, wie sie bereits von Hukub Chand beschrieben wurden. Nach dessen Ankunft wird die Entscheidung getroffen, den Zug und seine ermordeten Passagiere zu verbrennen: „Red tongues of flame leaped into the black sky. […] And then – a faint acrid smell of searing flesh. The village was stilled in a deathly silence" (ebd.88). Nach diesem Ereignis beginnt der lang ersehnte Monsun und der Erzähler erklärt: „Roads, railway tracks and bridges go under water. […] With the monsoon, the tempo of life and death increases" (Singh,2007:98). Der anhaltende Regen verstärkt die düstere Stimmung im Dorf und bringt alles zum Stillstand:

> The train had disappeared as mysteriously as it had come. The station was deserted. […] There was no smouldering fire nor smoke. In fact there was no sign of life – or death (ebd.124).

Die einzigen Lebewesen, die sich in der Zeit auf der Plattform tummeln, sind Geier (vgl.ebd.124), wodurch das düstere Bild des Todeszuges nur noch weiter verstärkt wird.

Wird die Eisenbahn als Symbol für die koloniale Beherrschung verstanden, dann kann sie im folgenden Beispiel als Betonung des paradoxen Verständnisses der Bevölkerung von Mano Majra bezeichnet werden: Iqbal erklärt den Anwesenden, warum die Briten das Land verlassen haben und warum eine reale ökonomische Unabhängigkeit wichtig für die Nation sei. Der ‚lambardar' meint dazu aber: "'We were better off under the British. At least there was security.' There was an uneasy silence. An engine was shunting up and down the railway line rearranging its load of goods wagons" (ebd.53). Die Eisenbahngleise werden im Laufe der Erzählung immer wieder dargestellt, so verläuft beispielsweise der Weg zum Gefängnis – Jugga und Iqbal wurden beide als Verdächtige des Mordes verhaftet – parallel zu den Gleisen (vgl.ebd.70).

Die Verbindung zwischen der Polizei und der Eisenbahn wird zudem durch die Beschreibung der beiden Zellen auf der Wache nochmals hervorgehoben:

> There were only two cells in the police station. These were on one side of the court-yard facing the policemen's barracks. The wall of the farther end of the square was covered by a railway creeper (Singh,2007:74).

Der Begriff ‚railway creeper' bezeichnet eine Art der Familie der Windengewächse, eine Blume die besonders oft in indischen Bahnhöfen gefunden werden kann.[104] Durch den Regen und den erhöhten Wasserstand des Flusses wird der einzige Fluchtweg – die Brücke – gesperrt und es können keine Züge mehr passieren (vgl.ebd.146f.).

Die Geschichte erreicht hierbei ihren Höhepunkt: Im Fluss werden offensichtlich ermordete Leichen herangeschwemmt (vgl.ebd.148f.). In dieser ohnehin düsteren Szenerie erreicht ein weiterer Zug das Dorf:

> There was a rumbling sound. They listened again. Of course, it was a rumble; it was a train. Its puffing became clearer and clearer. Then they saw the outlines of the engine and the train itself. It had no lights. There was not even a headlight on the engine. Sparks flew out of the engine funnel like fireworks. As the train came over the bridge, cormorants flew silently down the river and terns flew up with shrill cries. The train came to a halt at Mano Majra station. It was from Pakistan (ebd.149).

Bereits die Beschreibung des Zuges – kein Licht, nur die Funken des Feuers, die Vögel, die davonfliegen – lässt ihn gespenstisch erscheinen. Diese Beschreibungen des herannähernden Zuges lassen bereits nur einen Schluss zu. Die Leichen dieses zweiten Zuges werden in der Nähe der Zugstation vergraben (vgl.ebd.152). Die dargestellte Geschichte endet mit einem von einer Gruppe Sikh geplanten Attentat auf einen Flüchtlingszug, der Mano Majra passieren soll. Es wird aber von einer in unheimlicher Weise dargestellten Figur vereitelt:

> A man started climbing on the steel span. […] The man stretched himself on the rope. His feet were near the knot; […] The train got closer and closer. The demon form of the engine with sparks flying from its funnel came up along the track. […] The man hacked the rope vigorously (ebd.189).

Die Attentäter beginnen auf den Mann zu schießen und versuchen ihn daran zu hindern, das gespannte Seil zu zerschneiden.

> The leader raised his rifle to his shoulder and fired. He hit his mark and one of the man's legs came off the rope and angled in the air. […] Somebody fired another shot. The man's body slid off the rope, but he clung to it with his hands and chin. […] The rope had been cut in shreds. Only a thin tough strand remained. He went at it with the knife, and then with his teeth. […] The rope snapped in the centre as he fell. The train went over him, and went on to Pakistan (ebd.190).

[104] Vgl. ‚railway creeper' in http://www.oed.com/view/Entry/157567?redirectedFrom=railway+creeper#eid26963003 ; Letzter Zugriff: 29.10.2015.

Leer macht in Bezug auf diese Szene darauf aufmerksam, dass sich die Erzählperspektive hier hin zur Bürgerwehr der Sikh ändert, aber diese doch immer noch zum Zug hin schauen (vgl. Leer,2001:50). Der Name der Figur, die den Zug aufhält, wird nicht genannt. Leer vermutet dahinter Juggut Singh und stellt fest, dass die Figur „appears […] like the embodiment of a personal anagnorisis, allowing time and history to move on from this place, with only one fatality" (ebd.50).

Das Bild der Eisenbahn wird in diesem Roman detailliert dargestellt. Im Laufe des Romans entwickelt sich so ein Symbolkomplex, der auf die grundlegend ähnlichen Eigenschaften ihrer Elemente basiert. Die Lokomotive, die Waggons und auch der Bahnhof werden Teile des Symbols des ‚Geisterzuges'. Werden die Züge zu Beginn des Romans noch als ‚halb Mensch, halb Maschine' beschrieben, ist am Ende alles an ihnen tot, technisch (kein Licht, keine Geräusche) und auch menschlich (keiner der an Bord befindlichen Personen lebt) gesehen. Damit verhält sich die Beschreibung des Zuges direkt proportional zu seiner Ladung bzw. den Passagieren: wird der Zug als dunkel und ohne Licht beschrieben, sind seine Passagiere bereits tot. Die Bedeutung der Brücke verändert sich im Laufe des Romans: Ist sie zu Beginn noch der einzige Rettungsweg, verliert sie diese Bedeutung durch die sie überquerenden Geisterzüge. Durch das Opfer Jugguts erhält sie diese Bedeutung am Ende aber zurück. Die enge Verbindung zwischen Mensch und Maschine wird auch durch den Entschluss beide zu verbrennen evident.

Die von Link angesprochene Isomorphie-Relation zwischen dem Symbolisant und dem Symbolisaten ist in diesem Text klar vorhanden. So übernimmt der Zug die Nationalität seiner Passagiere. Außerdem lässt sich durch die Richtung, in die er fährt bzw. an der Seite, an der die Lokomotive steht, erkennen, welche Passagiere sich darin befinden.

Die indische Literatur dieser Zeit hat die viktorianische Trope des Geisterzuges ausgebaut. In England, beispielsweise in Dickens *The Signalman*, war sie noch Ausdruck einer Furcht vor der neuen Technologie, erklärt Aguiar unter Verweis auf Ian Carter (vgl. Aguiar,2011:16). Nunmehr ist sie Teil dieser gewalttätigen Phase der Geschichte Indiens und dies nicht nur in den literarischen fiktionalen Texten.

5.3. Der postkoloniale Zug – *The Guide* von R. K. Narayan

Marian Aguiar führt an, dass die Eisenbahn ihre ideologische Schlüsselrolle, die sie in der kolonialen Rhetorik und im kolonialen Diskurs einnahm, auch nach der Unabhängigkeit weiter inne hat: „The train, previously a symbol of colonial rule became the sign of an independent, industrialized nation" (Aguiar,2011:101). Vor allem die Beziehung zwischen der ruralen und der urbanen Gebiete der neuen Nation, um die in der ersten Phase der Unabhängigkeit debattiert wurde, beeinflusste die kulturelle Rolle der Eisenbahn, so Aguiar (vgl. ebd.101). Der Zug wurde

zum Instrument in einer Debatte um Differenzen (seien sie ethnisch, religiös, sprachlich oder Differenzierung durch Kaste bzw. Klasse) der indischen Bevölkerung, die in dem neuen Indien vereint werden sollten (vgl. Aguiar,2011:101).

> In the mid-twentieth century, the railway enabled Indians to grasp the nation imaginatively; it did so in official rhetoric as well as in symbolic references, icons, and narratives that constructed national identity (ebd.101).[105]

Die verlegten Eisenbahngleise und die damit erreichte Verbindung von verschiedenen Gebieten Indiens, entwarf den ‚nationalen Raum', so Aguiar (ebd.102). Er definiert die Punkte im Netzwerk als Orte: Aguiar erklärt beispielhaft, dass die Zugstation die rurale Umgebung für den Reisenden identifiziert, wohingegen der Zug eine Beziehung zwischen dem ruralen Gebiet und der Nation herstellt (vgl. ebd.105). Der vorbeifahrende Zug oder auch nur der Anblick der Gleise verbindet den Betrachter mit der Nation. Als literarisches Beispiel dieser symbolischen Bedeutung des Zuges gibt Aguiar R.K. Narayans ersten Roman *Swami and Friends* an, in welchem die Nation in Beziehungen zu einem größeren Netzwerk repräsentiert wird (vgl. ebd.105).

> The train might be coming or going from the station, or it might pass through […] but in either case, it signals an outside world just over the horizon where the parallel lines converge (ebd.105).

Geographischer Raum wurde so in ein System von zirkulierenden Körpern und Gütern verwandelt und sichert so das Bestehen der nationalen Ökonomie (vgl. ebd.102f.). „In this way, the railway during the postcolonial period has come to produce the nation through the economies and practices of movement" (ebd.103). Diese Verbindung durch die Eisenbahn markiert ein Umdenken des Selbstverständnisses der Menschen, ihrer Umgebung und ihrer imaginierten Zukunft im ‚neuen' Indien, so Aguiar (ebd.106).

Mit dem Bau der Eisenbahn und ihren Stationen wurden Räume erschaffen, die die Räume in Beziehung zu anderen Orten sowie in ein übergeordnetes ‚Netz' von Räumen, setzen: „Railways create a relational space where none existed, linking not only the rural to the urban space but also connecting the city to the country" (ebd.106f.). In der Folge dieser Verbindung verändern die Züge den angebundenen Ort: Sie ermöglichen eine Entwicklung durch die Produkte, Ideen und Personen, die sie transportieren. Aguiar verweist dabei auf den Roman von R.K. Narayan *The Guide*, in welchem die Eisenbahn als 'Vector' verstanden werden kann, der nicht nur das Dorf, sondern auch die Lebensweisen der Bewohner und der Reisenden verändert (vgl. ebd.107). Das Dorf in den Romanen Narayans wird Malgudi genannt und entwickelt sich im Laufe seiner literarischen Arbeiten.[106] Leer nennt dabei den Roman *The Guide*, in welchem die

[105] Aguiar verweist hier als Beispiel auf die Pläne des Eisenbahnausbaus des Premierministers Jawaharlal Nehru (vgl. Aguiar,2011:101f.).

[106] Zur Entwicklung Malgudis im Oeuvre Narayans siehe Srinivasa Iyengar,1984:361f. und Kumar,Malreddy Pavan (2011): „Cosmopolitanism Within": The Case of R.K. Narayan's fictional Malgudi.

Eisenbahn bereits in den Alltag des Ortes eingebunden wurde: „In fact, throughout Narayan's Malgudi stories, the railway seems to be a chronotope for *new stories arriving* in Malgudi" (Leer,2001:51).

Die Erzählung *The Guide (1958)* beginnt mit einer kurzen Szene am Fluss: Raju, der Protagonist, ist gerade aus dem Gefängnis entlassen worden. Die Erzählung teilt sich in zwei zeitliche Ebenen: einer gegenwärtigen und einer vergangenen erzählten Zeit. Raju erzählt seine Geschichte rückblickend: „My troubles would not have started (Raju said at a later stage in the course of narrating his life-story to this man who was called Velan) but for Rosie" (Narayan,1958:8f.). Wird die erzählte Gegenwart dargestellt, tritt ein auktorialer Erzähltypus in den Vordergrund (erstmalig siehe ebd.5f.). Die erzählte Vergangenheit behandelt das Aufeinandertreffen und die gemeinsame Zeit Rajus mit Rosie und deren Ehemann Marco (nur Raju nennt ihn so: „I wanted to call this man Marco, […] and I have not bothered to associate him with any other name since." (ebd.9)). Die gemeinsame Geschichte dieser drei Figuren beginnt auf dem Bahnhof, auf welchem Raju auf Touristen wartet (vgl.ebd.9).

> You may want to ask why I became a guide or when. I was a guide for the same reason that someone else is a signaller, porter, or guard. It is fated thus. Don't laugh at my railway associations. […] I felt at home on the railway platform, and considered the station-master and porter the best company for man, and their railway talk the most enlightened. I grew up in their midst. Ours was a small house opposite the Malgudi Station (ebd.10).

Raju gehört zur ersten Generation, die mit der Eisenbahn aufwuchs und für die sie bereits ein alltägliches Fortbewegungsmittel ist. In diesem Fall spricht er sogar von ihr als Teil seines Körpers: „The railways got into my blood very early in life. Engines with their tremendous clanging and smoke ensnared my senses" (ebd.10).

Der Bau der Eisenbahn und die Eröffnung der Bahnstation kann in der von Raju erzählten Geschichte seines Aufwachsens als Marker verstanden werden. Sein Vater besitzt ein kleines Geschäft an den entstehenden Gleisen und zieht bereits während des Baus wirtschaftliche Vorteile daraus (vgl.ebd.21f.). Durch die enge Verbindung des Lebens von Raju und seiner Familie, dessen Geschäft und Haus direkt am später erbauten Bahnhofsgebäude heranreicht, ist die Eisenbahn für Raju nicht nur Teil seines Eigentums (vgl. ebd.22), sondern, wie oben bereits erwähnt, Teil seines körperlichen Verständnisses.

> One fine day, beyond the tamarind tree the station building was ready. The steel tracks gleamed in the sun; the signal posts stood with their red and green stripes and their colourful lamps; and our world was neatly divided into this side of the railway line and that side (ebd.33).

Die Eröffnung der Station und die Ankunft des ersten Zuges in Malgudi wird als Feiertag ausgerufen und auf der Plattform, zu der aber nur die wichtigsten Persönlichkeiten des Dorfes zugelassen werden, gefeiert. Erst nachdem der Zug die Station verlassen hat, wird sie für alle anderen geöffnet (vgl.Narayan,1958:33). Für das Geschäft Rajus Vaters ist die Eisenbahn, nicht nur der Tag der Eröffnung, in wirtschaftlicher Hinsicht, ein großer Vorteil, da es ihm erlaubt wird, im Bahnhofsgebäude ein Geschäft zu eröffnen: "My father was given the privilege of running a shop at the railway-station. What a shop it was!" (Narayan,1958:36). Dieses Privileg erhält er vom Bahnhofsvorsteher und ist damit auch von seiner Gunst abhängig. Narayan stellt hier die hierarchisierte Beziehung zwischen dem Vorsteher, seinem Gehilfen und den anderen Personen am Bahnhof dar (vgl.ebd.37). Auf die weitreichende Macht des ‚stationmaster' wurde oben bereits hingewiesen und zeigt sich auch in diesem Roman wieder. Rajus Vater steht nunmehr in einem Abhängigkeitsverhältnis zum Bahnhofsvorsteher, dem er so auch Kredit geben und seinen Wünschen und Forderungen Folge leisten muss (vgl.ebd.37): „The stationmaster was his palpable God now and he cheerfully obeyed all his commands" (ebd.37).

Nachdem die Eisenbahnbrücke fertig gestellt wurde, erzählt Raju, begann der regelmäßige Zugverkehr in der Station und Raju übernimmt das Bahnhofsgeschäft anstatt seines Vaters (vgl. ebd.38). Während dieser Zeit steht für Raju die Lektüre von Büchern im Mittelpunkt seines Alltags: Er musste aufgrund des Erfolgs des Geschäfts die Schule abbrechen und verschlingt jedes vergessene Buch (vgl.ebd.42). "The station platform literally becomes his new school as he sits between trains sorting and reading the pages of printed matter", erklärt Aguiar (Aguiar,2011:108). Nach dem Tod seines Vaters bringt er Bücher, Magazine und Zeitungen als neue Produktlinie in seinem Geschäft am Bahnhof ein (vgl.Narayan,1958:42).

> My bookselling business was an unexpected offshoot of my search for old wrapping-paper. […] During the intervals between trains, when the platform became quiet, there was nothing more pleasing than picking up a bundle of assorted books, and lounging in my seat and reading, […]. I learnt much from scrap. (ebd.43f.).

Aber nicht nur für Raju besteht eine Verbindung zwischen der Eisenbahn und Bildung bzw. Lektüre: Nach der Eröffnung der Station wird in Malgudi auch eine Schule gebaut (vgl.ebd.42f.). Der Bahnhof und die Eisenbahn sind nicht nur zu dieser Zeit ein zentraler Bestandteil der Erzählung Rajus: sie wird sogar Teil seiner Identität und seins Namens: "I came to be called Railway Raju" (ebd.49). Aguiar zeigt hierbei auf, dass die Eisenbahn nicht nur Teil seines Namens ist: "Raju takes on a subjectivity of traffic – a life of movement and impermanence" (Aguiar,2011:109). Die Eisenbahn teilt nicht nur das Dorf, sondern auch Raju in zwei Teile, erklärt Aguiar:

> He remains very much a rural subject, but one who has lost his sense of place through a mobility comprised of both literal movement, as he guides tourists, and

> metaphorical movement, represented by his constantly changing sense of self (Aguiar,2011:109).

Seine Tätigkeit als Touristenführer macht ihn berühmt und er erklärt seiner Mutter:

> 'This is a far better job I am doing than the other one […]. Do you know how well-known I am? People come asking for me from Bombay, Madras and other places, hundreds of miles away. They call me Railway Raju and have told me that even in Lucknow there are persons who are familiar with my name. It is something to become so famous, isn't it, instead of handing out matches and tobacco?' (Narayan,1958:52).

Hier zeigt sich eine der Veränderungen, die die Eisenbahn mit sich brachte: Die ‚alten', traditionellen Arbeitsformen, beispielsweise am Feld oder auch, wie Rajus Vater, in einem kleinen Geschäft, sind für Raju, der mit der Eisenbahn aufwuchs, nicht mehr genug. Die Eisenbahn trennt Malgudi in zwei Teile, so Aguiar, und dies wörtlich und im übertragenen Sinn (Aguiar,2011:107). Die beiden Geschäfte des Vaters des Protagonisten Raju, können dabei symbolisch betrachtet werden, so Aguiar (vgl.ebd.108). Die durch die Züge im Dorf ankommenden neuen Leute, die Touristen, bringen auch neue Arbeitsformen und –gebiete mit sich. Srinivasa Iyengar beispielsweise weist darauf hin, dass unter anderem in diesem Werk Narayans immer mehr Figuren von außerhalb Malgudis kommen: "Less and less can dear old Malgudi maintain its former sheltered existence. Malgudi is madly fanning out" (Srinivasa Iyengar,1984:373). Auch Aguiar erkennt den Bahnhof als solchen 'modernen' Ort:

> Even though they [Touristen, VK] imagine themselves stepping into tradition, the station actually marks a modern locus, the meeting point between urban and rural (Aguiar,2011:107).

Während die Mutter auf einen traditionellen Lebensweg – Arbeit im Geschäft, Heirat mit der Tochter ihres Bruders – drängt (vgl.Narayan,1958:52f.), nutzt Raju die neuen Lebensumstände für sich: „I began to think of myself as a part-time shopkeeper and a full-time tourist guide" (ebd.53). Die Eisenbahn funktioniert hier symbolisch als ‚Trennwand' zwischen der traditionellen und der modernen Lebensweise. Srinivasa Iyengar verweist auch auf die Veränderungen in Malgudi und zieht dabei auch andere Texte Narayans mit ein:

> [T]he imperatives of tradition are exceeded by the impact of change, and stability and certainty are no more. Sampath, Margayya and Raju – how easily they respond to the blandishments of the hour, stifling the 'inner mumble' and pursuing the phantom 'success'" (Srinivasa Iyengar,1984:373).

Der Bahnhof und die Eisenbahn als Verbindung zu anderen Teilen des Landes stehen zu Beginn der Erzählung Rajus im Mittelpunkt. Der Bahnhof als Ort der Begegnung verschiedenster Teile der Bevölkerung und als Ort des wirtschaftlichen Erfolgs Rajus, einerseits des Geschäfts, welches er nach dem Tod seines Vaters übernimmt, und andererseits als Ort, an welchem er Kunden für seine Tätigkeit als Touristenführer anspricht. Der Bahnhof gehört somit zu den wichtigsten

Orten zu Beginn der Erzählung und ist zentral für den Verlauf der Handlung. Zudem trifft er hier zum ersten Mal auf Rosie (vgl.Narayan,1958:58), die zwar mit Marco verheiratet ist, aber dennoch eine Affäre mit Raju beginnt. Marco selbst erforscht in Malgudi Zeichnungen in einer Höhle. Wichtig ist dabei, dass er durch die Liebe zu Rosie, die anderen geschäftlichen Möglichkeiten vernachlässigt: „The shop was my main source of income, together with what Marco gave me as my daily wage […] My reputation had survived my interest in the job" (ebd.102f.). Diese Konzentration auf Rosie und diesem exklusiven Engagement als Touristenführer führt dazu, dass Raju auch seine Reputation und somit seine Arbeitsaussichten verliert. Als die Affäre bekannt wird, verlässt Marco Rosie und entlässt Raju, welcher nunmehr kein Interesse mehr an seinem Bahnhofsgeschäft und an seinem Job als Touristenführer zeigt:

> I felt bored and terrified by the boredom of normal life, so much had I got used to a glamorous, romantic existence. […] I began to avoid the railway station. I let the porter's son meet the tourists. […] I had become dull-witted, and they probably preferred the boy, as he was at least as curious and interested as they in seeing places. Perhaps he was beginning to answer to the name of Railway Raju too (ebd.123).

Wurde Rajus Leben bereits zuvor durch die Ankunft und Abfahrt von Zügen bzw. der Touristen bestimmt, strukturiert die Eisenbahn im Folgenden auch das ‚neue' Leben von Raju und Rosie, die zudem ihren Namen zu Nalini ändert, da sich dieser laut Raju besser vermarkten lässt. Wieder steht die Eisenbahn im Mittelpunkt des Lebens von Rosie und im Folgenden auch von Raju. Marco verlässt mit dem abfahrenden Zug nicht nur Malgudi, sondern auch Rosie. Da er für sie kein Ticket zurück nach Madras gekauft hat, bleibt sie dort zurück:

> 'One day he started packing up […] then I packed up my things too, and followed him […] and at train time he went with the baggage to the railway station. I followed him mutely. […] When the train arrived the porter carried only his baggage, and he took his seat in a compartment. […] When I tried to step into the compartment he said, 'I have no ticket for you,' and he flourished a single ticket and shut the door on me. The train moved. I came to your home' (ebd.135).

Ihr wird der Zugang zum Zug und die Reise zurück nach Madras, in das ‚alte' Leben des Ehepaars, verwehrt (vgl.ebd.156). Umso länger die Beziehung zwischen Raju und Rosie dauert, umso schlechter laufen die Geschäfte am Bahnhof bzw. seine Beziehung zur Eisenbahn:

> My sales were poor, as the railways were admitting more peddlers on the platforms. My cash receipts were going down and my credit sales alone flourished. […]Suddenly the railways gave me notice to quit. I pleaded with the old stationmaster and porter, but they could do nothing; the order ad come from high up. […] and I knew my railway association was now definitely ended. It made my heart heavy (ebd.138f.).

Damit endet zwar nicht die Verbindung Rajus mit der Eisenbahn, aber er distanziert sich immer mehr von ihr und ändert seine ‚Identität' weg von Railway Raju, wie er selbst bemerkt: „I too

felt changed; I had ceased to be the old Railway Raju and I earnestly wished that I too could bury myself, as Rosie had done, under a new name“ (Narayan,1958:157). Rosie bzw. nunmehr Nalini begibt sich von da an in die Hände von Raju, der zu einer Art Manager für sie und ihre Tanzshow geworden ist:

> When I told her to get ready for the train, she got ready; when I asked her to come down, she came down; she got in and out of trains at my bidding. I don't know if she ever noticed what town we were in. […] Where there was no railway, a car came to fetch us from the rail-head. Someone met us at the platform, led us to a limousine waiting outside (ebd.171).

Die abfahrenden Züge bestimmen das Leben der beiden, wobei der Zeitplan der Bahn nun auch zum Zeitplan des Lebens wird, welches nach und nach nur noch aus Routine besteht:

> [I]t soon began all over again, getting down at another station, going through another performance, and off again […] we always had to catch another train so as to fulfil another engagement. We were going through a set of mechanical actions day in and day out (ebd.172).

Am Ende der täglichen Routine steht immer die Eisenbahn, mit der sie am Ende jeden Tages wieder zurück nach Malgudi reisen. Raju, der Nalini die Organisation dieser Reisen nicht selbst zutraut, zeigt sich überrascht, als diese ihre Unabhängigkeit beweist, da Raju wegen Betrugs ins Gefängnis muss. Hier zeigt sich, dass Rosie bzw. Nalini eine unabhängige Frau ist bzw. zu einer wurde, wie Rajus Mutter zu Beginn meinte: "You are not like us uneducated women. […] You can ask for your railway ticket, call a policemen if somebody worries you, and keep your money" (ebd.126).

Hieran schließt sich der Kreis der Erzählung, die mit der Entlassung Rajus aus dem Gefängnis begann. In der erzählten Gegenwart wird die Eisenbahn nur in kurzen Erinnerungssequenzen erwähnt, als sich Raju an ein bestimmtes Mahl erinnert, welches er nur am Bahnhof bekommen hat (vgl. ebd.91). Raju, der mittlerweile durch Lügen zu einer Art Swami wurde, wird von der Bevölkerung verehrt und als Ratgeber und spiritueller Führer anerkannt. Durch ein Missverständnis wird Raju dazu gezwungen zu fasten, um den lang ersehnten Regen herbeizuführen. Das 14-tägige Fasten, das ihm auferlegt wurde, verschlechtert seine Gesundheit zusehends, so dass er zum Ende des Romans zu seinem täglichen Gebet kaum aufstehen kann (vgl.ebd.217f.). Die Malgudi-Zugstation wird dabei nur mehr im Zusammenhang mit dem großen Publikum, welches zu Rajus Schlaf- und Wohnstelle pilgert, erwähnt:

> The railways were the first to feel the pressure. They had to run special trains for the crowds that were going to Malgudi. People travelled on footboards and on the roofs of coaches. The little Malgudi Station was choked with passengers (ebd.214).

Die Figur Raju verändert sich stets: Er wird vom Inhaber eines Geschäfts, zum Manager einer Tänzerin, landet im Gefängnis und wird dann zu einem Guru und durch seine Lügen zum Fasten

gezwungen. Aguiar merkt an, dass man zum Ende zwar nicht weiß, ob Raju noch lebt, aber man weiß: „Raju is no longer in motion“ (Aguiar,2011:109).

Ähnlich wie in Kushwant Singhs Roman bestimmt auch in diesem Beispiel der Zug das Leben der Protagonisten. Die Regelmäßigkeit der ankommenden und abfahrenden Züge wird auf das Leben von Raju und Rosie übertragen und zur alltäglichen Routine. Zudem wird der Raum des Bahnhofes im Text zu einem ökonomisch nutzbaren Raum. Durch den Bau der Eisenbahn wird Raju, und vor ihm sein Vater, wirtschaftlich erfolgreich. Die mit den Zügen im Dorf ankommenden Personen verändert nicht nur das Leben im Dorf, sondern ganz besonders Rajus Leben. Erst als Raju aus dem Gefängnis entlassen wird, hat die Eisenbahn keine Bedeutung mehr in seinem Leben. Somit erhält der Symbolkomplex der Eisenbahn in diesem Roman die Funktion der Verbindung des Dorfes mit der Umwelt und - dies wird vor allem durch die beschriebenen Reisen Nalinis evident - mit der ganzen Nation Indien.

5.4. Der Zug und die Stadt – Anita Desais *Voices in the City*

In Anita Desais Roman *Voices in the City* erhält die Eisenbahn eine weniger wichtige Bedeutung für den Handlungsverlauf als in Kushwant Singhs Text. Durch sie hervorgerufene Veränderungen und das Abschiednehmen gehören aber auch in diesem Text zur symbolischen Bedeutung des Symbolkomplexes der Eisenbahn. Anita Desais Roman *Voices in the City* (1965) wird vielfach als existenzialistische Fiktion über die Bedeutungslosigkeit des Lebens bezeichnet, erklärt Harveen Sachdeva Mann:

> [T]he meaninglessness of lives devoid of commitment to a cause, a study of the predicament of the artist torn between aesthetic and material values, a narrative about the deleterious effects of urban living, and a portrait of the dark, nocturnal side of Calcutta (Sachdeva Mann,1992:75).

Die Technik des ‘stream of consciousness‘, wie Imam Alam Khan es nennt, die Desai in diesem Text nutzt, ist im Bereich der indischen Literatur neu (vgl.Khan,2015:43). „This new technique enables her to explore the inner actions as well as the inner natures of the character of her novel“ (ebd.43). Walsh erklärt, dass Desais frühe Romane – *Cry the Peacock* (1963) und *Voices in the City* (1965) – vor allem um den Themenkreis des Aufeinanderprallens von Moderne und Tradition kreisen, wodurch traditionelle Bräuche und Glaubensansichten geschwächt wurden (vgl.Walsh,1990:111).

Voices in the City, Desais zweiter Roman mit dem sie den ‚Sahitya Akademi Award‘ 1978 gewann, beginnt mit einer Beschreibung des wartenden Zuges im Bahnhof. Einer der Protagonisten, Nirode, verabschiedet sich dort von seinem Bruder Arun. Der Roman ist in vier Teile geteilt: Im ersten Teil steht Nirode im Mittelpunkt, der zweite Teil besteht aus den Tagebucheinträgen Monishas, Nirodes Schwester. Amlas Perspektive, die zweite Schwester Nirodes,

steht im dritten Teil des Romans im Vordergrund; der vierte Teil wird als ‚mother' bezeichnet, beinhaltet zunächst aber die Beschreibung des Suizids Monishas und der Reaktion ihrer Familie (vgl.Desai,2013:236ff.). Alle Figuren befinden sich auf der Suche nach dem Sinn des Lebens. Nirode scheitert an allen Versuchen, sich finanziell ein besseres Leben zu verschaffen; Amla sträubt sich gegen das Leben als Ehefrau und Mutter, steht am Ende jedoch zwischen der Liebe zu zwei Männern; Monisha will sich ihrem Leben als Ehefrau flüchten und begeht am Ende Selbstmord.

Die Mutter lebt noch immer in Kalimpong - allein, da alle ihre Kinder weggezogen sind, und ihr Ehemann verstarb. Durch die Mutter, die ein sehr ärmliches Leben lebt, stellt Desai dar, wie die Menschen, vor allem die ärmeren Bevölkerungsschichten, dazu gezwungen werden, aufgrund des Geldes ihre moralischen Werte aufzugeben (vgl.Sankar,2014:2). Sankar betont, dass hier vor allem die materialistische Welt, in der Menschen Geld mehr Respekt zollen als Humanität, in den Vordergrund rückt (vgl.ebd.2). Auch das Leben der Schwester Monisha wird von materiellen Gütern bestimmt: Sie lebt mit ihrem Ehemann Jiban im Zentrum Kalkuttas bei dessen Familie, in der, wie Sankar beschreibt, das „'feet before faces' syndrome" das Leben bestimmt (vgl. ebd.2). Von dieser Familie wird sie nicht respektiert, da sie noch kein Kind gebären konnte. Auch sie fühlt sich in der Stadt gefangen, stellt Mallikarjun Patil dar: „The city, to her, has two faces; its devilish look and its hapless, vacant one" (Patil,2004:16). Durch die Figur Amla, erklärt Sankar, wird das Leben der höheren Klasse dargestellt: Sie verabscheut die Stadt und die niedere Klasse, in der sich ihr Bruder Nirode, bewegt: „To Amla, the city and its people appear like a monster" (Sankar,2014:2). Tiwari erklärt, dass Desais Konzept in diesem Roman aus den "conflicting, confusing, muddling sounds of a city" bestehe: "the filth on the streets has gone onto the minds of the inhabitants" (Tiwari,2004:6). Desai beschreibt die Stadt im vorliegenden Roman als eine Art Monster: "On all sides the city pressed down, alight, aglow and stirring with its own marsh-bred, monster life that, like an ogre, kept one eye open through sleep and waking" (Desai,2013:42). Anita Desai verbindet dabei die Lautfolge ihre Namens mit dem Fahren eines Zuges und dem ‚Puls' der Stadt:

> Calcutta, Calcutta-like the rattle of the reckless train; Calcutta, Calcutta – the very pulsebeat in its people's veined wrists. The streets were slaughtered sheep hung beside bright tinsel tassels to adorn oiled black braids and a syphilitic beggar (ebd.42).

Der Roman beginnt mit der Darstellung des wartenden Zuges:

> The train began to pant, as though in preparation for a battle, sending jets of white steam violently into the night sky and on the platform people loitered in various attitudes of nervousness, impatience and regret, turning now and then to the lights at the head of the platform, waiting for them to change (ebd.7).

Das Bild des Zuges im ersten Satz dieser Szene beinhaltet die Beschreibung des Zuges als etwas Lebendiges, vor allem durch das Verb ‚to pant' und den Vergleich des wartenden Zuges mit Kampfvorbereitungen. Kurz bevor er abfährt, ruckelt er, so als ob er die Bewegung nicht gewohnt wäre und vor der langen Reise nochmals üben müsste (vgl.Desai,2013:8).

Die auf der Plattform wartenden Menschen, deren Stimmung als nervös, unruhig und bedauernd beschrieben wird, spiegeln die Gefühle der beiden Figuren Nirode und Arun wider, die sie selbst nicht ausdrücken können (vgl.ebd.7). Arun verlässt die Stadt. Nirode bleibt zurück und beneidet seinen Bruder dafür. „They both turned to watch the lights unashamedly, breathing with difficulty the acrid air of Howrah station and separation" (ebd.8). Der beißende Geruch der Station ist der Geruch der Trennung. Die enge Verbindung des bald abfahrenden Zuges mit Trennung und Abschied wird durch die Beschreibung eines frisch vermählten Ehepaares, die in den Zug einsteigen, verstärkt:

> [T]he groom in a white sharkskin suit, loaded with garlands of great, odorous marigolds, looking harried and damp, while the bride hid behind a fold in her sequined *sari* and decorously sniffed. […] The women hung back, in a cluster, weeping heartbrokenly for the daughter (ebd.8).

Der Zug ist hier das Mittel zur Flucht weg aus der Stadt, weg aus Kalkutta. Die Bedeutung der Eisenbahn für die Händler, die den Passagieren ihre Waren durch die Zugfenster anbieten, nimmt kurz vor der Abfahrt des Zuges nur eine Nebenbedeutung ein (vgl.ebd.8).

Obwohl der Zug bereits die Station verlassen hat, beschreibt der Erzähler, dass Nirode noch immer den Arm seines Bruders spürt: „Nirode felt his brother's arm and shoulder still, their solidit beneath the light material of his clothing" (ebd.8). Diese Verbindung, befürchtet Nirode, wird er nie wieder spüren, auch nicht wenn Arun tatsächlich zurückkehren sollte: „For Nirode each moment rang with iron finality" (ebd.8). Die Gefühle werden in dieser Szene zu den Gefühlen vieler:

> Those who felt him brush past them – the grimy station master, the tea-vendor, the coolie – thought nothing of a young man in haste, perhaps in despair, so many such passed them each day (ebd.9).

Alle zerreißen ihre Tickets, sobald diese am Ausgang kontrolliert wurden und werfen sie in den Abfluss, der bereits von diesen Schnipseln gefüllt ist: „the drain was choked with the sodden remnants of partings and farewells (ebd.9).

Nirodes Neid gegenüber seinem Bruder wird als Mischung von Gefühlen beschrieben:

> How this envy was corroded with hate and how, yet, he loved him but, above all, envied oh envied him for being on the train, speeding out of this dark pandemonium into the openness and promise of the bare country, crossing the land from east to west" (ebd.9).

Der Zug wird zum Instrument der Flucht weg aus der Stadt, in eine neue, 'hellere' Zukunft; weg von der beengten, dunklen Stadt Kalkutta in das weite, vielversprechende, offene Land. Nirode will auch aus Kalkutta ausziehen, kann es aber nicht. Sein Vater hat nur für einen seiner Söhne Geld für ein Studium gespart. Hätte er nicht, stellt der Erzähler dar, lieber Verse in sein Buch geschrieben als Sport zu betreiben und zu reiten, wäre er derjenige, der in den Zug einsteigen könnte (vgl. Desai,2013:9). „If Arun had not been the favourite and Nirode a congenital failure" (ebd.9), würde Nirode in den Zug einsteigen. Diese Beschreibung erfolgt während Nirode über eine Brücke in Kalkutta geht: „Striding off the bridge into the coagulated blaze of light and sound and odour that was the city of Calcutta" (ebd.9). Seine Ausrufe über sein unfaires Leben werden durch den lauten Verkehr in dieser Stadt kaum wahrgenommen (vgl.ebd.9f.). Durch diese Beschreibungen entsteht eine binäre Opposition zwischen den Brüdern: jener, der mit dem Zug wegreisen kann („Arun's future as an undimming brightness" (ebd.10)) und jener, der im ‚Dunkel' dieser Stadt zurückbleiben muss. Nirodes ungewolltes Bleiben an einem Ort wiederholt sich dabei. Der Erzähler beschreibt Nirodes Versuche von zu Hause wegzulaufen, die jedoch alle scheitern: „Caught, run away again and captured once more" (ebd.11). Er wird als eine Art stillstehender Reisender beschrieben, der nicht wegreisen kann:

> [T]his was no actual journey but a nightmare one in which one is unable to start. The suitcase is never packed, the tickets never purchase […]. He was not one of those born with a destination (ebd.11f.).

An anderer Stelle kann Nirode die Pfiffe eines kleinen vorstädtischen Zuges kaum aushalten, da dieses Geräusch für ihn das Geräusch der Verabschiedung bedeutet:

> [The, VK] train went shrilling by, hoot-toot-tooting a long and melancholy whistle that made Nirode […] raise his arms above his head and cry, ‚God, that makes me want to get away! Pack up and clear out as far as I can get from here! There's nothing but good-bye, good-bye in that sound' (ebd.39).

Die Bedeutung des Zugsymbols kann hier klar bestimmt werden: der Abschied in eine bessere Zukunft, welche Nirode jedoch verwehrt bleibt. David hingegen, mit dem Nirode in dieser Szene umher spaziert, erklärt, dass für ihn dieses Geräusch eine Einladung beinhaltet: „I enjoy that sound […]. It makes me think of the many places I still have to visit" (ebd.9). Sankar hebt den Unterschied zwischen diesen beiden Figuren ebenso hervor: "Nirode wants to pack up and escape from Calcutta, but he can't (as David does) because he is doomed to failure" (Sankar,2014:2). Nirodes Versagen besteht aber eher in seiner Unsicherheit und seinem fehlenden Mut. So beschreibt Nirode seine Angst und seinen Zweifel vor dem Einstieg in den Zug:

> I pack my bags, I arrive at the station and when I have one foot in the train, I hesitate. That's my undoing – this lack of faith and this questioning. I just stand and watch

> the train rush off, leaving me behind like a ghost in a bloody nightmare (Desai,2013:39).

Während David meint, all seine Fragen werden auf dem Zugticket beantwortet, erklärt Nirode, dass für ihn darauf nur Fragen zu finden seien (vgl.ebd.39). Davids positive Einstellung demgegenüber wird in der Beschreibung seiner Zugreise weg aus Kalkutta nochmals betont (vgl.ebd.43f.). Dabei beschreibt er auch ein Kind, welches dem vorbeifahrenden Zug begeistert zuwinkt und nennt dieses Bild ‚Symbol eines Wanderers' (vgl.ebd.44). Interessant ist dabei auch seine Beschreibung dieses Bildes, in dem das Kind stillsteht und sich – zumindest ist dies das Bild für die Vorbeifahrenden – nicht mehr bewegt:

> [T]he bright bird may remain always in the air, taut and rippling with static speed and desire in the moment […] and that the small boy remain always in mid-air, in the ecstasy of his jump, never to land on his feet (ebd.44).

Dabei unterscheidet sich der Innenraum des Zuges, dessen Insassen mit dem Zug in Bewegung sind, sich in eine ‚Zukunft' bewegen, vom Außenraum, der in dieser Beschreibung still steht, sich also nicht fortbewegt. Amla reist mit dem Zug nach Kalkutta, wo sie eine neue Arbeitsstelle bekommen hat. Dort trifft sie auf Monisha und ihre Tante. In dieser Szene beschreibt der Erzähler Monisha, die ihre Schwester betrachtet und dabei ihre Sehnsucht nach einer Reise weg aus Kalkutta in dieses Bild hinein projiziert:

> Monisha only smiled and her eyes seemed to look beyond her newly-arrived sister to a vision of the railway tracks that had brought her here, spanning jungle, parched earth, a great swift river (ebd.141).

Die Vorstellung Monishas über das Land jenseits Kalkuttas – Dschungel, Erde und Wasser – steht hierbei im Gegensatz zu der Beschreibung der Stadt. Diesen von ihr erträumten Raum wird sie jedoch nicht erreichen.

Die Eisenbahn ist in diesem Roman somit hauptsächlich ein Instrument zur Flucht aus der Stadt bzw. für diejenigen, die zurückbleiben, eine Sehnsucht bzw. ein Wunsch in einen Zug einzusteigen. Dadurch entwickelt sich eine binäre Opposition mittels des Zuges: diejenigen, die flüchten bzw. wegreisen und diejenigen, die es nicht tun und in Kalkutta bleiben. Eine Verbindung des Eisenbahnsymbols mit der kolonialen Geschichte Indiens bzw. einer politischen Ebene lässt sich in diesem Text nicht mehr nachweisen. Wie sich zeigte, wird dem Einsteigen in einen Zug aber eine wichtige Bedeutung hinsichtlich des Fortschritts des Lebens zugemessen. Amla reist mit dem Zug, wodurch sich ihr Leben und ihre Einstellung hinsichtlich des Ehelebens verändert, wobei selbiges auch für Arun und David gilt. Nirode hingegen betritt nie ein Zugabteil und kann Kalkutta somit nicht verlassen. Der Zug ist somit in diesem Roman ein Symbol für den individuellen Fortschritt. Die nicht in den Innenraum des Zuges einstiegen können, bleiben zurück und entwickeln sich nicht fort. Alle Elemente des Eisenbahnbildes, die in

diesem Roman dargestellt werden – Bahnhöfe als Ort der Verabschiedung, die Zugreise als Flucht aus der Stadt – folgen dieser symbolischen Bedeutung.

6. Analyse der kenianischen Literaturbeispiele

In Kenia findet man eine elaborierte, jahrzehntealte Tradition oraler und schriftlicher ‚Swahili-Literatur' (beispielsweise *hadithi* (Fabeln), Liebesdichtung, religiöse Schriften und epische, historische Versdichtung) in verschiedensten regionalen Dialekten, beschreibt Kurtz (vgl.Kurtz,1998:13). Die ersten Romane wurden von Siedlern und Reisenden verfasst (beispielsweise Isak Dinesen, Elspeth Huxley und Robert Ruark), nur einige wenige ethnographische und autobiographische Werke kenianischer AutorInnen wurden bereits vor der Unabhängigkeit publiziert, wobei Kurtz Jomo Kenyattas *Facing Mount Kenya* (1938), eine Beschreibung der Kikuyu-Traditionen als Beispiel anführt (vgl.ebd.21).

Erst nach der Unabhängigkeit konnte sich die anglophone kenianische Literatur entwickeln, erklärt Kurtz (vgl.ebd.17). In den 1970ern, nach der Unabhängigkeit Kenias, gehört die Literatursprache, die in den Werken gewählt wird, ebenso zu den Kernthemen im Diskurs über Literatur, wie die verwendeten literarischen Formen und die Beziehung von Literatur und Gesellschaft (vgl.ebd.18). Simon Gikandi setzt sich mit dem kolonialen Faktor in der afrikanischer Literatur auseinander und erklärt, dass die afrikanischen AutorInnen, die die moderne afrikanische Literatur begründeten, Produkte kolonialer Institutionen seien und als ‚koloniale Subjekte' bezeichnet werden können (vgl.Gikandi,2008:379).

> From the eighteenth century onwards, the colonial situation shaped what it meant to be an African writer, shaped the language of African writing, and overdetermined the culture of letters in Africa (ebd.379).

Auch die postkolonialen literarischen Werke setzen sich mit diesen Themen auseinander. Gikandi betont, dass koloniale wie auch postkoloniale Literatur von denselben Imperativen geleitet werden, die er als „the desire to understand the consequences of the colonial moment" zusammenfasst (vgl.ebd.380). Während dieser Phase, die Kurtz auch als ‚golden age' bezeichnet, setzte ein Boom bezüglich der Quantität der publizierten Romane ein (vgl.Kurtz,1998:20). Ngugi Wa Thiong'os Roman *Weep Not, Child* (1964) gehört zu den ersten kenianisch-anglophonen Romanen und steht somit am Beginn einer noch immer wachsenden literarischen Produktion (vgl.ebd.3). In dieser Phase werden in der Literatur sozial-politische Themen aufgegriffen: Die Darstellung der vorkolonialen und kolonialen Ära sowie die Beschreibung von Konflikten zwischen einem traditionellen und modernen Lebenswandel zählen ebenso zu den Themen in den kenianischen Romanen, wie die Ernüchterung, die nach der Unabhängigkeit einsetzt (vgl.ebd.36).

6.1. Die Eisenbahn als ökonomisches Element – Grace Ogot *The Promised Land*

Ariel Bookman erklärt, dass Grace Ogot zu den afrikanischen Autorinnen gehöre, die die Grundlage für Spätere schufen:

> As the first East African woman to publish literature in English, Ogot was in the vanguard of postcolonial writers who domesticated European languages and literary forms to represent African realities idiomatically (Bookman,2014:1).

Ihr Roman *The Promised Land* (1966) war das erste literarische Werk, welches von einer Frau verfasst und vom ‚East African Publishing House' publiziert wurde (vgl.Kurtz,1998:28). Dabei beinhalten ihre Romane Beschreibungen und Erklärungen vieler Luo-Bräuche, was laut Kurtz nicht unüblich für die früh publizierten Werke ist: „[M]any early […] writers felt the need to explain local custom and practice" (vgl.ebd.28). Dabei werden Begriffe aus dem Swahili, wie beispielsweise ‚*kuon*' im Text in Kursiv gesetzt und durch den Kontext erklärt (vgl.bspw.Ogot,1974:13).

Grace Ogot stellt in ihrem Roman *The Promised Land* das Ehepaar Ochola und Nyapol in den Mittelpunkt, die – entgegen des Wunsches Nyapols und ihrer familiären Umgebung – nach Tanganyika (Tansania) ziehen, um sich dort ein besseres Leben aufzubauen. Der Roman beginnt mit der Beschreibung der neuen Lebensumstände Nyapols, die nach der Hochzeit mit Ochola in dessen Dorf und familiären Umgebung leben muss (vgl.Ogot,1974:7f.) Kathleen Flanagan weist dabei auf die Gegensätzlichkeit dieser beiden Figuren hin: Ochola begrüßt und nutzt die technischen Erneuerungen und deren Möglichkeiten, die ihm durch den Kolonialismus präsentiert werden, wohingegen Nyapol sich an die Traditionen klammert bzw. klammern will (vgl.Flanagan,1996:382). Ochola und seine Frau Nyapol sind in die nächstgrößere Stadt Kisumu gereist, um mit einer Fähre nach Taganyika zu immigrieren. Während der Wartezeit erreicht ein Güterzug den Hafen: „Within minutes, the wagon was surrounded by half naked men, some of whom had quickly climbed on to it. Then a song broke out, ‚*Harambee! ee!*'" (Ogot,1974:52). Harambee ist ein Begriff aus dem Swahili und bedeutet übersetzt Synergie oder auch ‚Lasst uns etwas bewegen' und befindet sich auch auf dem kenianischen Wappen.[107] In dieser Szene taucht keine europäische Figur auf. Darauf verweist auch Kurtz und erklärt, dass europäische Figuren in diesem Roman generell keine Bedeutung erhalten (vgl.Kurtz,1998:29). Ogot stellt die afrikanische Bevölkerung und ihre Sicht in den Mittelpunkt ihres Romans. Dies wird nicht zuletzt durch die Verarbeitung von Liedern klar, die beispielsweise die Sicht der kenianischen Bevölkerung auf den Weltkrieg darstellt (vgl.Ogot,1974:59f.).

[107] „*Harambee*" in Oxford Dictionaries Language Matters. http://www.oxforddictionaries.com/de/definition/englisch_usa/harambee ; Letzter Zugriff: 19.11.2015.

Die Arbeiter und ihr Arbeitslied in Kiswahili verweisen darauf, dass die Arbeit nicht als Sklavenarbeit geleistet wird. Dies betont auch Ochola, der seiner Frau erklärt:

> ‘The men have chosen the job themselves. They are neither slaves nor prisoners: they are just normal men who have come to town to earn money to buy things for their wives‘ (Ogot,1974:54).

Der Gegensatz, der durch die einem Sklaven ähnlich erscheinenden Arbeiter und die darauf folgende Erklärung Ocholas, dass sie diese Arbeit als Vertragsarbeiter leisten, erscheint in Anbetracht der Beschreibung der Arbeiter und auch Nyapols Meinung nach falsch:

> It was not anger that made Nyapol’s eyes sting with tears. It was pity. [..] Their worn out backs were white-washed with dust from the bags, while their once protruding bellies were now sunken (ebd.52f.).

Kurtz betont hierbei die Verbindung dieser neuen Arbeitsbeziehung, dem urbanen Kapitalismus und der Hexenkunst, die Nyapol erzeugt: „Only bewitched men could willingly choose such a job! A man whose wife is bewitched as well“ (ebd.54). Der ankommende Zug und die anderen Transportmöglichkeiten (bspw. Dampfschiff) sind für Nyapol etwas Neues, dass sie vorher noch nicht kannte. Der ankommende Zug zieht auch die Blicke der anderen Wartenden auf sich. Die Eisenbahn wird noch nicht als Teil des normalen Alltags verstanden. Sie ist in diesem Roman Teil der ökonomischen Ausbeutung, was durch die Beschreibung der sklavenähnlichen Arbeitsbedingungen verstärkt wird.

Sie erreichen Tanganyika, bauen sich dort ein Leben auf und kommen zu Wohlstand. Jedoch zieht Ochola den Zorn eines einheimischen Hexers auf sich, der ihn mit einer Art Fluch belegt. Ocholas Gesundheitszustand verschlechtert sich zusehends und sein Äußeres verändert sich: „[H]is face and limbs were like that of a human being but his flesh was completely covered in thorn-like warts. He looked like a human porcupine“ (ebd.145). Da ihm weder der einheimische Medizinmann noch der britische Doktor helfen können, ist der einzige Weg zur Heilung seine Rückkehr nach Kenia, wobei sie alles zurücklassen müssen.

Die Eisenbahn wird in diesem Roman von Grace Ogot nur dieses eine Mal dargestellt. Sie wird dabei im Text in einer Reihe mit anderen Transportmitteln (bspw. das Dampfschiff) genannt. In der oben beschriebenen Szene ist der Zugwaggon das Verbindungselement zwischen der kenianischen Bevölkerung und der kolonialen Ökonomie. Durch die Beschreibung der sklavenähnlichen Umstände ihrer Arbeit erscheint der Verweis auf die ‚Freiwilligkeit‘ aber als wenig glaubwürdig. Das Bild der Arbeiter steht so im Gegensatz zu den Erklärungen Ocholas, die den Argumenten im kolonialen Diskurs (diese prekären Arbeitsverhältnisse würden zum Wohlstand der ArbeiterInnen beitragen und freiwillig eingegangen werden (siehe bspw. ‚Abschaffung‘ der Sklaverei beim Eisenbahnbau) ähnlich sind. Die Eisenbahn wird als Arbeitgeber und folglich als wirtschaftliches Instrument dargestellt, die die traditionellen Arbeitsformen verändert und

der kolonialen Ausbeutung von (menschlichen und natürlichen) Ressourcen Vorschub leistet. Die textinterne Bedeutung dieses Bildes stimmt somit größtenteils mit dem textexternen Kontext überein. Dabei kann die Eisenbahn in diesem Roman als synekdochisches Symbol verstanden werden, da sie als Teil des kolonialen, ökonomischen Apparates dargestellt wird.

6.2. Die Eisenbahn im Befreiungskampf– Godwin Wachiras *Ordeal in the Forest*

Zu den frühen literarischen Arbeiten gehört neben Ogots Werk auch der Roman *Ordeal in the Forest* (1967) von Godwin Wachira, in dem die Perspektiver junger Kenia auf die Mau Mau Revolte dargestellt wird, erklärt Kurtz (vgl.Kurtz,1998:30f.).

Der Kampf der Mau Mau resultierte aus der britischen Beherrschung und wurde durch die Erklärung des ‚State of Emergency' ausgelöst, erklärt David Maughan-Brown (Maughan-Brown,1985:179). Diese Phase der kenianischen Geschichte bezeichnet er als „most traumatic episode", welche das Leben und das Denken der Kenianer auch Jahre nach der Unabhängigkeit beeinflusst (vgl.ebd.179). Die ‚Afrikanisierung' der kenianischen Ländereien, Betriebe und der Politik brachte vornehmlich ‚Kikuyu'-Kenianer in höhere Positionen, was dazu führte, dass die Kikuyu über die wichtigsten Instrumente in Kenia verfügten: das Militär und den Offizierskorps (vgl.ebd.182). Deren Meinung über und ihr Umgang mit Anhängern der Mau Mau beschreibt Maughan-Brown dabei als zweideutig, wenn nicht feindlich gesinnt (vgl.ebd.182).[108] Die ‚forest-fighters', wie die Mau Mau oft genannt wurden, und deren Sympathisanten wurden von wirtschaftlichen Privilegien (bspw. bei der Neuverteilung von Land) ferngehalten (vgl.ebd.183). Maughan-Brown betont mehrmals, dass Kenyatta darauf drängte, diese Gruppierung zu vergessen und zitiert aus einer seiner Ansprachen:

> 'Let this be the day (Kenyatta Day 1964) on which all of us commit ourselves to erase from our minds all the hatreds and difficulties of those years which now belong to history. Let us agree that we shall never refer to the past' (Kenyatta zit.n. ebd.186).

In kolonialen literarischen Werken werden diese ‚forest-fighters' meist als feig, inkompetent und illoyal dargestellt, erklärt Maughan-Brown, wobei auch Autoren wie Wachira sie zwar in zweideutiger Weise darstellen, aber er mit seinem Roman gegen das geforderte ‚Vergessen' eintritt (vgl.ebd.186).

[108] Kenyatta beispielsweise sprach in einer Rede zum Jubiläum des Tages, an welchem der ‚State of Emergency' deklariert wurde und welcher als ‚Kenyatta Tag' bezeichnet wurde, in welcher er beteuert: „We are determined to have independence in peace, and we shall not allow hooligans to rule Kenya […] Mau Mau was a disease which had been eradicated, and must never be remembered again'" (Kenyatta zit.n. Maughan-Brown,1985:182). Kenyatta wurde an diesem Tag inhaftiert, woraufhin eine Revolte ausbrach, erklärt Maughan-Brown (vgl.ebd.182).

Der Befreiungskampf und die Eisenbahn stehen im Roman *Ordeal in the Forest* von Godwin Wachira in enger Verbindung. Die Zugfahrt ist für die Figuren eine Fahrt in den Befreiungskampf: Nundu, Kato, Iru und Choti fliehen von der Missionarsschule und ihrem Heimatdorf, um für die Befreiung Kenias zu kämpfen (vgl. Wachira,1968:7). Godwin Wachira verwendet einige Begriffe aus dem Swahili in seinem Roman, die alle in Kursiv gehalten sind. Eine Erklärung dieser ergibt sich teilweise aus dem Kontext, teilweise aus dem im hinteren Teil des Buches angeführten Glossars, in dem einige dieser Begriffe in alphabetischer Ordnung erklärt werden (siehe ebd.289-291). Der Erzähler beschreibt zunächst die Lebensumstände der vier Protagonisten und erklärt, obwohl Irus Vater auf einer Kaffeefarm arbeitet, leben sie in ärmlichen Verhältnissen: „[P]overty was reflected in the shoddy, uncared for appearance of the hut and its surroundings“ (ebd.1). Alle vier Väter der Jungen haben Arbeit, trotzdem leben sie in Armut, da beispielsweise das Aufbringen des Schulgeldes als problematisches Unterfangen bezeichnet wird (vgl. ebd.1f.). Nundu wird als undisziplinierter Gauner beschrieben, der die Position seines Vaters als Polizeibeamter ausnutzt: „Nundu became a thief and a liar“ (ebd.2). Die vier beschließen am nächsten Morgen, unter dem Kommando Nundus, ihr Heim und die Schule zu verlassen, um in Naro Arbeit zu finden (vgl.ebd.3): „Let’s make ourselves rich and powerful. We’ll never get that by staying in this dump“, überzeugt Nundu die anderen (vgl.ebd.4). „The plan was that they were to leave, apparently for school, at the usual time the next day, and hide until three p.m. when they had to go to the station and catch their train” (ebd.4f.).

Die Zuru-Zugstation wird als zwischen der Aberdare Range und dem Mount Kenya liegend beschrieben und steht dabei genau zwischen der Farm eines ‚white settlers‘ und einem der kenianischen Wahrzeichen (vgl.ebd.5).[109] Dadurch entsteht eine binäre Opposition zwischen der kenianischen Natur und dem Eindringen der Kolonialmacht mit Hilfe des Zuges, der den Raum in einen kenianischen und einen britischen Siedlerbereich teilt. Um nicht von allzu vielen Menschen gesehen zu werden, besteigen sie den Zug in letzter Minute, wobei Nundu ihn beinahe verpasst und sich verletzt:

> The train started to move out of the station. Nundu raced out, threw the bags through one of the windows, caught hold of the guard rail and hoisted himself onto the steps. His outstretched leg hit the signal post as the train gathered speed (ebd.5).

Die Szene erhält dadurch eine dramatische Komponente und erscheint eher als Flucht in letzter Sekunde. Dieser Aspekt wird durch Nundus Aussage noch verstärkt: „‘We’ve got away, do you hear? Got away. Now we are free’” (ebd.7).

[109] Der Erzähler beschreibt die Bedeutung des Mount Kenyas, der auch ‚Kirinyaga‘ genannt wird, und hebt dabei umso mehr den Gegensatz des Bildes – die Farm, die Zugstation, kenianische Natur - hervor (vgl.Wachira,1968:5).

Während der Zugfahrt betrachten sie die Landschaft. Hier ist vor allem die Unterscheidung des Innen- und Außenraumes während dieser Fahrt interessant. Ghafele untersucht die Zugmetapher in den Berichten der WTO und stellt fest, dass dabei die Linearität von Geschichte und Zeit vorausgesetzt wird. „Diejenigen, die im Zug sind, können mit ihm durch die Zeit reisen, die anderen bleiben in der Vergangenheit zurück“ (Ghafele,2002:184). Dabei wird die Innengegen die Außenwelt sowie die Passagiere im Zug und diejenigen, die nicht im Zug mitfahren, abgegrenzt (vgl. ebd.184). Auch Aguiar führt den Bedeutungsunterschied des Innen- bzw. Außenraumes beim Zug als bedeutenden Aspekt an:

> [T]o be inside the train is to be inside modern times, while the outside space hangs in the suspension of prehistory. […] The division between interior and exterior space of the railway becomes a concrete rearticulation, a continual reenactment and reinforcement, of hierarchies already in place (Aguiar,2008:79).

Die Berücksichtigung dieser Unterscheidung ergibt im vorliegenden Fall eine interessante Komponente: außerhalb des Zuges wird die Landschaft, welche durch europäische Siedler und der kolonialen Herrschaft geprägt ist, beschrieben; die vier Figuren im Zug reisen, nach Aguiars Feststellung, in ‚moderne Zeiten‘, bei Wachira in den Befreiungskampf. ‚Außerhalb‘ des Zuges sehen sie die ‚Church of Scotland Mission‘ und deren Krankenhaus und eine Ranch von einem europäischen Siedler (vgl. Wachira,1968:7f.). Die Bedeutung der Zugfahrt und der Landschaft für die fortschreitende Handlung wird vom Erzähler selbst betont: „[T]he impressive Range, which was to play such an important part in their lives, in a future they could not see“ (ebd.8). Nachdem sie diese Ranch passiert haben, ändert sich die Landschaft:

> Soon the landscape changed completely. Arid plains dotted with thorn trees […] Some of the land near the river was completely inaccessible […] The ground will not yield a good crop as it is too hot to grow anything successfully (ebd.8).

Bei dieser Beschreibung der Zugfahrt zeigt sich die ‚Teilung‘ des Landes durch die Kolonialherrn: das fruchtbare Land wird von den ‚weißen‘ Siedler besetzt, das unfruchtbare Areal wird den Kenianern zugeteilt. Außerdem beschreibt der Autor in dieser Szene die indischen ImmigrantInnen, die große Teile des Handels in den größeren Städten übernommen haben: „‘On the left‘, stated Nundu, ‚is a small trading centre, like at home, except that the shops belong to our people, not to those cheating Indians“ (ebd.8). Nach einem Stop ändert sich die Landschaft erneut:

> [T]he scenery had changed yet again, and they frequently travelled through open-topped tunnels blasted through small hills. The line passed over wild country, covered in high grass and abundant in shrubs and trees (ebd.8f.).

Nach diesem unbewohnten Land passiert der Zug wieder ein Areal der europäischen Siedler und es folgt eine Beschreibung ihrer Farmer:

> Now, instead of hundreds of mud huts dotted around like beehives, they could see that they were drawing into a ‚settled area'. The fields were fenced with barbed wire and cedar poles. Cattle and sheep in very large numbers were being herded by drovers, and farm roads intertwined leading from one European stone and *mabati* house to another (Wachira,1968:9).

Die Reise mit dem Zug und die vorbeiziehende Landschaft hebt die Benachteiligung und Unterdrückung der einheimischen Bevölkerung nochmals hervor und verstärkt den Wunsch der Befreiung der Männer: „It is ours, we'll get it back off those white men, even if it means war", bezeugt Nundu (ebd.9). Das Bewusstsein über die koloniale Beherrschung und der Wunsch das Land zu befreien, entwickeln sich und werden durch diese Zugreise verstärkt. Aber erst durch die Ankunft Togas, der in der britischen Armee im Weltkrieg kämpfte, und den Einfluss Njogus, der zu der Gruppe der 40[110] gehört, werden sie in diese kämpferische Bewegung integriert (vgl.Wachira,1968:35). Nundu wird durch sein Eintreten in diese Gruppierung, deren interne Organisation von Wachira sehr genau dargestellt wird[111], zu einer der bedeutendsten Figuren der Handlung. Nach seiner Inauguration und dem Kennenlernen der wichtigsten Personen der Organisation in Nairobi, kehrt Nundu zu seiner Arbeit auf der Farm Major Cooks zurück: „The train slid lazily over the rails, and Nundu was lulled into a false sense of security" (ebd.80). Besonders interessant ist, dass der Zug bzw. die Zugfahrt ihm ein Gefühl der Sicherheit gibt, welches der Autor als ‚falsch' bezeichnet. Nundu träumt von der endgültigen Befreiung des Landes und einer Niederlage des ‚weißen Mannes' (vgl. ebd.80). Als der Zug in der Nähe von Nundus Ausstiegsstation hält, wird dies wie folgt beschrieben:

> He dozed awhile, and woke with a start when the train jerked to a sudden stop at a station about four miles from Naro. Reality was four miles away! (ebd.80).

Der Verweis darauf, dass die Realität erst mit dem Ausstieg aus dem Zug beginnt, scheint darauf hinzuweisen, dass die endgültige Befreiung des Landes ein Traum bleiben wird. Hierbei zeigt sich wieder der Gegensatz zwischen dem Innenraum, in dem Nundu vom Sieg träumt und sich sicher fühlt, und dem Außenraum, der hier als Realität beschrieben wird und in welchem die Kolonialmächte nach wie vor die Macht innehaben. Da er von seiner Tätigkeit auf der Farm Major Cooks entlassen wird, übernimmt er die Administration der Organisation seiner Gegend. Er steht in direktem Kontakt mit dem Personal der Eisenbahn, die der Gruppe Altmetall zukommen lassen, aus dem Toga Waffen fertigt (vgl.ebd.86). Nundu wird zum Feldoffizier ernannt und ist für die Operation vor Ort verantwortlich:

---

[110] Die Gruppe der 40 bezeichnet hier die in Nairobi gegründete Untergrundbewegung, die für die Befreiung Kenias kämpft. Njogu erklärt: „All the young people belong to the ‚age group of 40'. This means that they are all prepared to lay down their lives for the freedom of their country. It is a kind of password: they were born in 40, educated in 40 and circumcised in40, and believe me, we will win our battle in 40 too'" (Wachira,1968:23).

[111] Vor allem die Bedeutung und Abläufe der Eide, die alle Mitglieder ablegen müssen, werden dabei detailreich beschreiben (vgl.ebd.73ff.).

> It was he who was to give the word to start the fight in the area when he was so directed from Nairobi […] the guerrilla warfare training was highly intensified. Weapons and ammunition from the various depots were being secretly distributed and hidden in the caves of the house on Cook's farm (Wachira,1968:87).

Die Eisenbahn nimmt während dieser Zeit eine ambivalente Position ein: sie wird einerseits als den Guerilla-Kämpfern dienlich beschrieben; andererseits steht sie aber noch immer der kolonialen Regierung und der Polizei zur Verfügung. Dies zeigt sich vor allem als die Polizei Nundu in der Zugstation eine Falle stellen will.

> When Nundu returned in the late evening a couple of days later, he was still completely unaware of the trap that was awaiting him. He had succeeded in getting a lift home in a car instead of travelling by train, and so did not see the askaris waiting at the railway station (ebd.89).

Mrefu, ehemals Lehrer, nun eine wichtige Person in der Eisenbahngesellschaft und der Gruppe der Mau Mau, verhilft Nundu zur Flucht. Dabei zeigt sich, dass die Eisenbahn eine wichtige Rolle innerhalb der Gruppe innehat: sie ist die Verbindung zum Hauptquartier in Nairobi. Mrefu arbeitet bei der Eisenbahngesellschaft und kann durch seinen starken Einfluss, eine sichere Reise im Zug gewährleisten (vgl.ebd.95). Die Züge sind seit der Deklaration des Ausnahmezustandes die einzige Transportmöglichkeit und Verbindung:

> The railways were now the only transport available since all the local buses had been halted by the Declaration of Emergency, so his employment gave him an influential position (ebd.101).

Die Züge sind Teil der ‚Lebensader' der ‚forest fighters', da sie darin Lebensmittel und Nachschub an Waffen und Munition transportieren: „[W]e have decided on points along the railway line at which supplies can be dropped" (ebd.105). Das Personal der Eisenbahngesellschaft wird bestochen, erklärt der Erzähler, dies bleibt von der Regierung jedoch nicht unbemerkt: "[A]ll the Kikuyu employees in the railways were dismissed as the administration felt that they were using the trains for their own purposes – which of course they were" (ebd.162). Zuzüglich zur Deklaration des Ausnahmezustands im Land, wird ein Ausgehverbot (außer für die Europäer) ausgerufen und alle afrikanischen Transporte untersagt (vgl.ebd.98). Im gesamten Gebiet finden Kämpfe der Guerillabewegung gegen die Polizei und die von der Regierung eingesetzten 'Johnnies' (so wurden die britischen Soldaten genannt) statt (vgl. ebd.112). Mrefu, der im letzten Teil des Buches die Funktion des Protagonisten übernimmt, wird gefangen genommen, verhört und von dem Gefangenenlager in ein Gefängnis transportiert. Nachdem Mrefu aus der Haft entlassen wird, fährt er mit dem Zug in sein Heimatdorf zurück: "He had a hurried breakfast, was given his railway ticket […]. Half an hour later, he was sitting in the train – bound for home" (ebd.270). Im Epilog wird Mrefus Heimreise beschrieben:

> He awoke with a start as the train roared under a bridge, and he sat still for a moment, bewildered at his surroundings, blinking in the strong sunlight that shone through the carriage window (Wachira,1968:271).

Während dieser Reise reflektiert er über die Ereignisse vor seiner Gefangenschaft (vgl.ebd.271ff.). Die Zugreise ist hier eine Art Reise in die Vergangenheit für Mrefu, sowohl gedanklich als auch physisch. Martina Ernst erklärt, dass die Außenwelt im Fahrtprozess eine Nebenrolle einnimmt und häufig eine Introversion, einem Zustand intensiver Versunkenheit, bewirkt, aus dem das Individuum durch den plötzlichen Stillstand des Zuges herausgerissen wird (vgl. Ernst,1992:43f.) In Wachiras Roman passiert der Zug einen Tunnel, der in dieser Szene ein Trugbild herbeiführt. Das Fenster funktioniert als Grenze der Innen- und Außenwelt im Zug, wobei der Außenraum als die reale Welt und der Innenraum als ‚Traum-, oder ‚Gedankenwelt' interpretiert werden kann. Im Tunnel wirft das Fenster das Spiegelbild des Schauenden zurück und beide Räume scheinen ineinander zufallen. Mrefu reflektiert zuvor über seine Vergangenheit und den Kampf um *Uhuru* (die Unabhängigkeit) und fühlt seinen Anteil am Kampf als gerecht und die Gewalt als gerechtfertigt:

> Can I ever justify my action in my own eyes, let alone those of the world? Yes, I think I can now.' He gazed at his reflection in the window as the train went through a tunnel. His reflection grinned back at him, and the lines on its worn, now old, face seemed to picture pride and achievement rather than suffering and failure. […] ‚Well,' he said to it, ‚as far as I am concerned, […] I think I have exonerated myself, and paid my debt.' His reflection nodded and grinned back at him, obviously in complete agreement, and then he dozed off again (ebd.273).

Das Zugfenster wird bei der Tunneldurchfahrt zum Spiegel seiner selbst und das Spiegelbild - wobei dieses durchaus als Bild seines Innersten gelesen werden kann - stimmt seinen Entscheidungen zu. Als er geweckt wird und seine Ausstiegsstation erreicht, stellt er mit Erstaunen fest, dass vieles zerstört wurde und sich seine heimatliche Umgebung grundlegend verändert hat (vgl.ebd.273f.). Was zu Beginn des Romans vom Erzähler gesagt wurde, erscheint hier wieder zu gelten: die Realität befindet sich außerhalb des Zuges. Die im Roman als real verstandenen Umstände haben sich nach den Kämpfen nicht großartig verändert. Die Erzählung endet mit der Ernennung Mrefus zum Anführer der Organisation, deren Mitglieder sich, nachdem sich die Kämpfe beruhigt haben und wieder Ruhe eingekehrt ist, nach wie vor treffen und für die Unabhängigkeit Kenias kämpfen wollen (vgl.ebd.287ff.).

Die Beschreibung der Zugreisen rahmt die Erzählung ein. Aber nicht nur auf narrativer Ebene als Textelement eine wichtige Rolle. Die Unterscheidung zwischen dem Innenraum (als Traumwelt) und dem Außenraum (reale Welt) ist in Wachiras Roman von besonderer Bedeutung. Wie dargestellt wurde, bietet die Beschreibung der vorüberziehenden Landschaft der Figuren eine Art Mikrokosmos der kolonialen Welt Kenias. Die Bedeutung des Symbols für den Kampf der

Mau Mau in Wachiras Roman ist hauptsächlich kolonial konnotiert. Die Eisenbahn steht im Besitz der kolonialen Macht. Auch wenn die Kämpfer die Züge für eigene Zwecke nutzen, ändert sich deren Bedeutung nicht, da diese Aktionen als illegal dargestellt werden und in der Entlassung aller Kikuyu Arbeiter endet. Auch in diesem Text ist die Verbindung zur Stadt eine wichtige Komponente, da die Kämpfer dort ihr Hauptquartier haben und somit Befehle, Waffen und Nachschub über die Züge in die Wälder transportiert werden. Das Eisenbahnsymbol kann hierbei als synekdochisches Symbol bestimmt werden, da sie auch im Text als Teil des kolonialen Machtapparates beschrieben wird.

6.3. Postkoloniale Kritik - Ngugi wa Thiong'os *Petals of Blood*

Das folgende Kapitel behandelt den Roman von Ngugi wa Thiong'o, der zu den bekanntesten kenianischen AutorInnen gehört. Wie Wachiras Text, nimmt auch *Petals of Blood*, wie viele andere Werke von Wa Thiong'o, auf real-historische und sozio-politische Ereignisse Bezug. Ngugi gilt als der Begründer des kenianischen Romans, erklärt Kurtz, da sein Roman *Weep Not, Child* (1964) zu den ersten anglophonen literarischen Werken Ostafrikas zählt (vgl.Kurtz,1998:22). R James Ogude beschäftigt sich in seinem Buch mit den Romanen Wa-Thiong'os sowie der afrikanischen Historiographie und betont, dass Ngugis Arbeiten Teil der kenianischen Geschichtsschreibung seien: „Ngugi's writing is not just laying a claim to the terrain of culture, but also to radically ‚revised visions of the past tending towards a postcolonial future" (Ogude,1999:2). In seinen literarischen Arbeiten versucht er die afrikanische Geschichte neu zu imaginieren, da auch die afrikanische Historiographie vom Kolonialismus unterdrückt wurde (vgl.ebd.2).

> Ngugi posits narrative here as an agent of history because it provides the space for challenging our notions of national identities, uses of history, and ways in which they are deployed in power contestation (ebd.2).

In all seinen Werken nehmen soziale und politische Themen eine bedeutende Rolle ein, wobei die koloniale und postkoloniale Phase und der Einfluss aus Europa auf das Leben in Kenia in beinah all seinen Romanen (vor allem aber seine ersten) behandelt werden (vgl.Kurtz,1998:23). Laura Wright verweist auf Glenn Hooper, der Wa Thiong'os Roman *Petals of Blood* als Meilenstein in der postkolonialen Literatur Afrikas bezeichnet (vgl. Hooper zit.n.Wright,2010:29). Ogude zeigt dabei auf, dass Ngugis Romane durchaus zur Rubrik der ‚counter-narratives' zur kolonialen Geschichte gezählt werden können (vgl.Ogude,1999:44). Dabei stellt sich in der vorliegenden Arbeit die Frage, ob das Symbol der Eisenbahn in Wa Thiong'os Roman als Teil dieser ‚counter-narrative' bezeichnet werden kann.

Wa Thiong'o leitet diesen Roman mit zwei Zitaten ein: ein Zitat aus der Bibel und ein Auszug aus Walt Whitmans Gedicht *Europe - The 72d and 73d Years of These States*. Für die vorliegende Arbeit ist das zitierte Gedicht von Whitman von großem Interesse, da bereits hier die Eisenbahn in Erscheinung tritt:

> Each comes in state, with his train – hangman,
> Priest, tax-gatherer,
> Soldier, lawyer, lord, jailer, and sycophant (Whitman zit.n.WaThiong'o,1977:1).

Relevant ist, dass in diesem Zitat von einem Zug gesprochen wird, der jeden – egal mit welchem Ziel - in das Land bringt. In seinem Roman *Petals of Blood* wird die Geschichte von Munira und dem kleinen Dorf Ilmorog nach der Zeit des Kolonialismus dargestellt. Die neue afrikanische Elite, die die wirtschaftliche und politische Macht in Kenia übernommen hat, der noch bestehende Einfluss ausländischer Konzerne, die leeren Versprechen von Organisationen, die dem Dorf helfen sollten und der Kampf der ländlichen Bevölkerung ums Überleben werden in dem Roman verhandelt. In diesem Kontext spielt das oben genannte Zitat eine besondere Rolle, da es auf die Einflussnahme von fremden Mächten verweist, die mit Hilfe der Eisenbahn das Land in Besitz nehmen und ausbeuten können. Wright verbindet die Eisenbahn und den Highway und hebt Wa Thiong'os Kritik daran hervor: „*Petals of Blood* […] also indicts the neocolonial state for its role in perpetuating these capitalist-originated projects that result in wanton environmental destruction" (Wright,2010:35).

Der Roman beginnt mit einer vagen temporalen Kontextualisierung: „They came for him that Sunday" (WaThiong'o,1977:2) und der Beschreibung von Godrey Munira, der von der Polizei Ilmorogs zum Verhör von seinem Haus abgeholt wird (vgl.ebd.2). Auch die drei anderen ProtagonistInnen – Abdulla[112], Wanja und Karega – werden in dieser Weise von den Beamten abgeholt und so vorgestellt (vgl.ebd.2f.). Erst im fünften Teil des ersten Kapitels erfährt der Leser warum. WaThiong'o gibt hier einen Zeitungartikel der ‚Daily Mouthpiece' wieder, in dem vom Mord an einem Industriellen und zwei Pädagogen berichtet wird (vgl.ebd.4f.).

Die erzählte Zeit wechselt im gesamten Roman zwischen der erzählten Gegenwart, in der die vier von der Polizei verhört werden, und deren Darstellungen ihrer Lebensgeschichten in Ilmorog, welche vor 12 Jahren beginnt und in Rückblenden erzählt werden (vgl.ebd.5). Dabei sind der Kampf der Mau Mau und der Einfluss der britischen Kolonialmacht wichtige Themen,

[112] Ogude betont, dass die Figur Abdulla als Symbolfigur gelesen werden kann: er ist ein Veteran der Mau Mau Aufstände und somit eine Reinkarnation der kenianischen kolonialen Vergangenheit. Sein verlorenes Bein ist hier ein Symbol für die Opfer, die während dieses Krieges gebracht wurden. (vgl.Ogude,1999:53)

wobei auch auf die ‚Westernisierung' der Umgebung mehrfach hingewiesen wird. In Wa-Thiong'os narrativem Diskurs, erklärt Ogude unter Bezugnahme auf diesen Roman, verlaufen die Vergangenheit und die Gegenwart auf allen Ebenen der Gesellschaft parallel:

> [I]f colonialism led to degradation of black life and exploitation […], then these forms of human degradation repeat themselves in the postcolonial state, except with the minor difference that […] now exploiters are black working with their masters in Europe (Ogude,1999:54).

In diesem Werk hebt Wa Thiong'o die Zerstörung der Natur durch den Bau der Eisenbahn und deren Einfluss auf die rurale Bevölkerung hervor. Zunächst weist der Erzähler auf den wirtschaftlichen Nutzen und die dafür notwendige Verbindung des Dorfes Ilmorog mit der nächstgrößeren Stadt Ruwa-ini:

> The road had once been a railway line joining Ilmorog to Ruwa-ini. The line had carried wood and charcoal and wattle barks from Ilmorog forests to feed machines and men at Ruwa-ini (WaThiong'o,1977:11).

Der Autor nutzt hierbei das Verb ‚eat': „It had eaten the forests" (WaThiong'o,1977:11), um die Zerstörung der natürlichen Räume zu Gunsten des Schienenbaus zu beschreiben. Durch das ‚Essen' der Natur erscheint die Eisenbahn als Tier, dass sich ihren Weg frei'frisst'. Der Mensch bzw. in diesem Fall die Männer, wird auf gleiche Ebene gestellt wie die Maschinen, welche von den transportierten Rohstoffen ernährt werden. Von Bedeutung ist in dieser Szene auch, dass die Eisenbahnschienen – nachdem sie keinen wirtschaftlichen Nutzen mehr hat und keine Profitabilität mehr vorweisen kann – einfach entfernt werden und der Weg sich selbst überlassen wird. Er wird einfach als Straße weitergenutzt, wobei Ngugi hier das passive Verb ‚became' nutzt: „the ground became a road – a kind of a road – that now gave no evidence of its former exploiting glory" (ebd.11). Der Schienenweg wurde zu einer Straße, die weder gebaut, noch asphaltiert wurde.

Ein interessanter Aspekt im Kontext der kenianischen Geschichte, der im Roman mehrfach angesprochen wird, ist der Plan der Regierung einen ‚Africa Trans Highway' zu bauen, der auch durch Ilmorog führen und die dortige Wirtschaft ankurbeln soll. In diesem Zusammenhang beschreibt der Erzähler die Landenteignung, die Ingenieure und Forscher, die in das Dorf kommen um Daten zu sammeln, und die Zweifel der Bewohner an der Durchführung - da schon zuvor eine Gruppe im Dorf war und versprach Brunnen und Wasserleitungen zu bauen (vgl. ebd.34). Dieselben Schritte wurden bereits für den Bau der Eisenbahn vorgenommen. Die Verkehrsgeschichte in Kenia scheint sich hier zu wiederholen: Zunächst wurde die Eisenbahn gebaut, nach dem Ende ihrer Rentabilität wird der Bau eines Highways, der ebenso wie die Eisenbahn durch ganz Afrika verlaufen soll, veranlasst. Beide Formen verfolgen dasselbe Ziel:

die Einbindung der Region in die Ökonomie des Landes. Diese Verbindung wird später noch einmal angeführt:

> It was these foreign and local giants of capital, together with the Mombasa-Kisumu-Kampala charcoal and wood-eating railway engines which had depleted forests near and far. Ruwa-ini had had an air of prosperity and growth before the wattle extract was replaced by synthetic tanning materials and the charcoal-eating engines by those powered by diesel oil (WaThiong'o,1977:86).

Die koloniale Bewirtschaftung mit Cash Crops, die nur für den globalen oder den Markt des ‚Mutterlandes' produziert werden, hat die Natur in der Umgebung von Ruwa-ini zerstört. Der Autor spricht hier zudem die doppelte, schädliche Einflussnahme der kolonialen Eisenbahn an: die Destruktion des Bodens und der indigenen afrikanischen Wirtschaft durch den Anbau von Cash Crops und synthetischen Materialien, und die zunehmende Schädigung der natürlichen Umgebung durch die zunächst mittels Kohle, dann mittels Dieselöl angetriebene Eisenbahn.
Aber nicht nur ihr Einfluss auf wirtschaftlicher Ebene und auf die Umwelt wird im Roman in kritischer Weise dargestellt, sondern auch die damit einhergehenden Veränderungen auf der Ebene der Gesellschaft. So gibt der Erzähler eine Diskussion zwischen Einwohnern Ilmorogs wieder, die sich um Politik und die Kolonialherrschaft dreht. Dabei verbinden sie die Züge mit der Landflucht der jungen Bewohner des Dorfes:

> It had always been so, these many many past years, and the only thing that pained them was this youth running away from the land. The movement away had started after the second Big War … No … before that … No, it was worse after Mau Mau War … No, it was the railway … all right, all right … even this had always been so since European colonists came into their midst, these ghosts from another world. (WaThiong'o,1977:19).

Interessant ist dabei, dass der Bau der Eisenbahn auf derselben Ebene, bezogen auf der durch sie ausgelösten Veränderungen in der Gesellschaft, mit dem Zweiten Weltkrieg und der Mau Mau-Revolte genannt wird. Bei allen drei Ereignissen begannen die jüngeren Bewohner aus dem Dorf wegzugehen, um entweder als Soldaten zu dienen oder in der Stadt Arbeit zu finden. An anderer Stelle wird die Eisenbahn in einer Reihe mit den Missionaren, den beiden Weltkriegen, der Mau Mau-Aufstände und der postkolonialen Phase genannt (vgl. ebd.340). Er nennt hier zunächst die Missionare, die in die afrikanischen Länder eindrangen und mit der Verbreitung ihres Glaubens auf die Kultur der Bewohner Einfluss nahmen. Erst danach beginnt mit der Eisenbahn die wirtschaftliche Inbesitznahme des Landes. Der Autor stellt dies in dem Roman sehr treffend dar:

> The missionary […] carried the Bible; the soldier carried the gun; the administrator and the settler carried the coin. Christianity, Commerce, Civilisation: the Bible, the Coin, the Gun: Holy Trinity (ebd.88).

Der Zug wird in diesem Roman, wie auch in Wa Thiong'os *A Grain of Wheat* (1967), mit tierähnlichen Eigenschaften in Verbindung gebracht. Das im Roman dargestellte ‚Freifressen' der Eisenbahn steht in enger Verknüpfung mit der Zerstörung der Natur, die zuvor als idyllisch dargestellt wird:

> The land was also covered with forests. The trees called rain. They also cast a shadow on the land. But the forest was eaten by the railway. You remember they used to come for wood as far as here – to feed the iron thing. Aah, they only knew how to eat, how to take away everything. But then, those were Foreigners – white people (WaThiong'o,1977:82).

Die Eisenbahn wird so zur Natur und der natürlichen Umgebung in Opposition gestellt. Ganze Wälder werden abgeholzt und ihr zum Fraß vorgeworfen. Aber nicht nur die Bäume fielen der Eisenbahn zum Opfer: Durch die Einbindung des Dorfes in das nationale und internationale Geschehen, verließen viele junge Männer das Dorf, um im Weltkrieg zu kämpfen. Ilmorog wird zuvor als erfolgreiche Gemeinschaft beschrieben, durch den Bau der Eisenbahnlinie begann jedoch die Depopulation und der Verfall: „The second European war saw more youth flee Ilmorog to the cities […] and what was once the centre of trade and farming became just another village, a pale shadow of what it was yesterday…" (WaThiong'o,1977:123).

Der Bau der Eisenbahn gehört im Roman zum festen Bestandteil der Geschichte Kenias. Dies wird nochmals am Ende deutlich: Munira erwartet seinen Strafprozess und bekommt Besuch von seinen Eltern. Beim Anblick seines Vaters, der aufgrund seines Alters die koloniale und auch post-kolonialen Geschichte des Landes erlebte, reflektiert Munira über die Geschichte Kenias:

> He […] had seen the pre-colonial, feudal clan-heads and houses decline and fall; who had witnessed the coming of missionaries; of the railway; the first and second war; the Mau-Mau upheavals; the post-Independence trials (ebd.340).

Auch hier wird der Bau der Eisenbahn in einer Reihe mit dem Ankommen der Missionare, den Weltkriegen und Mau Mau-Aufständen genannt. Die politische Bedeutung der Eisenbahn in diesem Kontext ist daher kaum zu übersehen. Sie ist definitiv ein Symbol der kolonialen Beherrschung. Die Isomorphie-Relation des Kollektivsymbols, wie sie von Link dargestellt wurde, ist hierbei klar nachvollziehbar: die Eisenbahn verhält sich zur kenianischen, indigenen Gesellschaft wie die Weltkriege. Im Roman wird oftmals darauf hingewiesen, dass in beiden Fällen die jungen Männer und Frauen aus den Dörfern geholt wurden und oftmals nicht mehr zurückkehrten. Zudem wird unter anderem mit Hilfe des ehemaligen Schienenweges auf deren ehemalige wirtschaftliche Bedeutung verwiesen. Gleichzeitig zeigt sich anhand dieses Bildes aber auch deren Vernachlässigung, sobald die wirtschaftliche Profitabilität schwindet. Der Erzähler zeigt außerdem die Zerstörung der Natur durch den Bau und Inbetriebnahme der ‚Wälder

fressenden‘ Eisenbahn. Die Eisenbahn steht so in Opposition zur Natur, die durch ihre Konstruktion und Inbetriebnahme zerstört wird. Die Eisenbahn wird im Roman als synekdochisches Symbol dargestellt: sie steht stellvertretend für die koloniale Beherrschung.

6.4. Stadt und Land – die Zugverbindung – Mwangi Ruheni & Meja Mwangi

Der Schienenweg verbindet in Wa Thiong’os Roman bereits zwei Räume: das Dorf Ilmorog und die größere Stadt Ruwa-ini. Die Dichotomie von ruralen und urbanen Gebieten in Kenia ist ein wichtiger Aspekt, nicht nur aber vor allem nach der Unabhängigkeit. Tom Odhiambo verweist auf den Optimismus der neuen Regierenden bezüglich die ökonomische Entwicklung des Landes, der Bedeutend des Landeigentums und verbindet diesen mit einem kulturellen Nationalismus, der hauptsächlich durch die propagierten Bilder und positiven Slogans á la „Harambee“, oder „Uhuru na Kazi“ verbreitet wurde (vgl. Odhiambo,2008:74). Da aber nur ein Viertel des kenianischen Landes für agrarkulturelle Produktion brauchbar war und die meisten, durch das koloniale Systems des Landeigentums, kein Land besaßen[113], sahen viele KenianerInnen bessere Chancen in den urbanen Zentren (vgl. Odhiambo,2008:74). Viele junge gebildete Männer und Frauen migrierten in die Städte, um dort Arbeit zu finden und der sich herausbildenden Arbeiterklasse angehören zu können (vgl. ebd.75).[114] Kurtz stellt in seiner Untersuchung der Stadt in anglophonen kenianischen Romanen fest, dass in diesem Raum grundlegende Konflikte und Gegensätze der afrikanischen Gesellschaft verhandelt werden (vgl.Kurtz,1998:7). Er erkennt dabei drei wichtige Räume der Geografie des postkolonialen Afrikas: das rurale Hinterland, die Städte und die Metropolen (die ökonomischen Zentren Europas, Amerikas und Asiens): „The city is where the hinterlands meet the metropoles“ (ebd.7). Diese Migrationsbewegung und die Hoffnung auf eine bessere Zukunft beschreibt Mwangi Ruheni in seinem Roman *The Future Leaders* (1973). Odhiambo erklärt, dass Mwangi Ruheni und Meja Mwangi zu jener Gruppe gehören, die ihre Karrieren in den 1970ern begannen und dabei auf die bereits bestehenden Arbeiten beispielsweise Ngugi Wa Thiong’os aufbauen konnten (vgl.Odhiambo,2008:72). Viele Werke aus dieser Zeit behandeln die Übergangsmomente von der kolonialen Herrschaft zur Selbstherrschaft und den Erfahrungen der neuen, postkolonialen Subjekte (vgl.ebd.73). Dabei führt Odhiambo bestimmte Themen an, die immer wieder behandelt werden: Beispielsweise das Aufeinanderprallen von Tradition (oftmals mit afrikanischer Kultur gleichgesetzt) und Moderne (mit europäischer Kultur verbunden), Generationskonflikte,

[113] Odhiambo verweist hier auf Ngugi Wa Thiong’o, dessen literarische Arbeiten sich vielfach mit dieser Thematik beschäftigen (vgl. Odhiambo,2008:74).
[114] Odhiambo nennt auch Meja Mwangis Romane *Kill Me Quick* und *Going Down River Road*, die sich mit dieser Thematik der ‚urban underdogs‘ bzw. „mwananchi wa kawaida“ beschäftigen (vgl.ebd.75).

die aus dieser Spannung entstehen, Verarmung und Gender-Konflikte in der urbanen Umgebung (vgl.Odhiambo,2008:73). Dabei ist das urbane Zentrum von großer Bedeutung: „The city, as the locus of industrial and economic production and commercial transaction, occupies center stage in these stories" (ebd.73). Sie ist deshalb von großer Bedeutung in vielen literarischen Texten, erklärt Odhiambo, weil sie symbolisch und real-historisch der Schauplatz ist, in dem die ökonomischen und politischen Mächte konzentriert sind und sich dort die Nation – politisch, ökonomisch und kulturell – formiert (vgl.ebd.73).

In vielen dieser postkolonialen Romane werden Figuren dargestellt, die in die Stadt ziehen um Arbeit und ein besseres Leben zu finden:

> Generally men and women are depicted in unending cycles of attempts to get a ‚piece' of what postcolonial Kenyan politicians characterized as ‚matunda ya Uhuru' 'fruits of independence' (ebd.73).

In dem Roman von Mwangi Ruheni *The Future Leaders* steht ein kenianischer Universitätsabsolvent im Mittelpunkt, der sich den neuen ‚Anführern' eines besseren Kenias zugehörig fühlt, - er scheitert jedoch kläglich. Der Ich-Erzähler und Protagonist Reuben Ruoro erklärt, dass Studenten, die beim Abschluss scheiterten, entweder der Schule verwiesen wurden oder sich nochmals beweisen könnten. In seinen Erklärungen kategorisiert er die Studenten in jene, die bereits verwiesen wurden, jene die noch länger bleiben müssen und jene, die den Abschluss geschafft haben und daher zu den ‚leadern' gehören (vgl. Ruheni,1978:2). Die Absolventen dieser agrarwissenschaftlichen Hochschule werden einem Bezirk zugeteilt und reisen am nächsten Morgen ab, wobei dieser Reiseantritt zur Metapher für die Zukunft wird: „We were looking ahead to the train journey the following day, and also to the future that lay ahead of us" (ebd.2). Hierbei kann wieder die Unterscheidung zwischen jenen, die im Zug in die ‚erfolgreiche' Zukunft fahren und jene, die nicht mitfahren dürfen, hervorgehoben werden. Zudem wird die Basisrelation ‚Bewegung' und ‚Stillstand' genutzt, um die metaphorische Bedeutung zu klären. Diejenigen Studenten, die von dort wegfahren können bzw. in den Zug einsteigen können, reisen in die Zukunft. Das Scheitern des jungen Kenianers kann auf sein zu großes Selbstbewusstsein als ‚future leader' zurückgeführt werden. In einer anderen Szene in diesem Roman ist die Eisenbahn das Verbindungselement von dem neuen, urbanen Lebensraum des Protagonisten mit seiner ruralen Heimat (vgl. ebd.28). In diesem Roman von Mwangi wird der Zug zwar nur zweimal dargestellt, wird aber beide Male als Verbindungselement zwischen zwei Erzählsträngen genutzt und kann als Fahrt in die Zukunft bzw. in ein neues Leben interpretiert werden. Somit verbindet die Eisenbahn die urbanen mit den ruralen Gebieten, gliedert diese in ein übergeordnetes Netz ein und verknüpft auf der narrativen Ebene mehrere Handlungsorte. In Ruhenis Ro-

man repräsentiert die Zugreise die bessere Zukunft, (von deren Eintreten der Protagonist anfangs noch überzeugt ist). Sie verbindet die dörfliche Heimat, als Ort der Vergangenheit, in welchem traditionelle Lebensweisen vorherrschen, und das urbane Zentrum, in dem noch immer das Prinzip der Günstlingswirtschaft und eine koloniale Hierarchie (die Vorgesetzten Reubens sind meist Europäer) das Leben bestimmen.

Ist die Eisenbahn hier noch Verbindungselement, wird sie im Roman von Mea Mwangi zum Teil der Stadt. Meja Mwangi gehört zu den populärsten kenianischen Autoren Kenias. Nairobi ist der Handlungsort seines Romans *Going Down River Road*, in welcher Ben und Ocholla in informellen Siedlungen leben, arbeiten und sich in Bars betrinken. Tom Odhiambo führt aus, dass diese Figuren 'underdogs' seien und die Tausenden von ungelernten (und unausgebildeten) KenianerInnen repräsentieren, die in die Städte migrieren und sich dabei in prekäre Arbeitsverhältnisse begeben (vgl. Odhiambo,2008:77). Die beiden repräsentieren somit eine Personengruppe, die am Rande der Gesellschaft lebt: „[A]ll share the distinction of being economically disadvantaged and socially alienated" (ebd.77).

Der Protagonist Ben arbeitet bei einem Bauunternehmen mitten im Industriezentrum. Dabei werden die industrielle Umgebung und die schlechten Arbeitsbedingungen der Bauarbeiter beschrieben:

> A truck passes by and buries them in dust. Out of the gate, the avenue is busy as usual with its reckless traffic. Across the avenue at the railway station a train whistles and lets out spurts of thick black smoke. Ben swirls his sour tongue through his teeth collecting the dust on them (Mwangi,1976:31f.).

Der Zug steht in dieser Szene nicht im Mittelpunkt, dennoch verstärkt er die Beschreibung der staubigen und schlechten Arbeitsbedingungen des Protagonisten. Außerdem bestärkt die Eisenbahn hier die Wahrnehmung der Umgebung als Industriegebiet, wobei diese Verbindung von Industrie bzw. Großstadt und Eisenbahn auch später wieder verwendet wird und dabei Teil des Großstadtbildes wird (vgl. ebd.36 u. 79). Der Zug und dessen schwarzer Rauch können in diesem Beispiel zudem symbolisch als unheilvolles Omen interpretiert werden, zumal kurz darauf eine Auseinandersetzung des Protagonisten beschrieben wird (vgl. ebd.32). Die Eisenbahn ist hierbei Teil des urbanen Zentrums, der Industrie und Wirtschaft. Die Konnotation mit der kolonialen Politik kann dabei nicht nachgewiesen werden, dennoch resultiert, wie Odhiambo aufzeigte, das Thema der Landflucht daraus. Es zeigt sich, dass die Eisenbahn in diesen Romanen überwiegend die Verbindungsfunktion (auf räumlicher, wie auch narrativer Ebene) übernimmt. Durch die im Text beschriebenen Kontexte des Eisenbahnbildes und seiner Elemente, zeigt sich, dass diese in enger Verbindung mit ihrem wirtschaftlichen Nutzen und der Industrie stehen. Dabei kann es als synekdochisches Symbol bezeichnet werden: die Eisenbahn repräsentiert

die Industrie und Wirtschaft. In Meja Mwangis Roman gehört sie zum Bild der Stadt und trägt zu deren Verschmutzung bei. Diese Verbindung ist, wie anhand der Analyse der anderen Romane gezeigt wurde, nicht neu, dennoch steht sie in keinem der anderen Romane in einem so engen Beziehungsverhältnis zur Stadt. Das Bild der Eisenbahn ist in beiden Romanen kaum ausgebildet. Sie ist aber, dies zeigt sich klar, zum Teil des Alltags geworden und hat ihre koloniale Konnotation verloren. Der Bahnhof, die Züge und Gleise gehören zum Bild der Stadt und betont deren zentrale Stellung in Wirtschaft und Industrie.

7. Fazit

Die Analyse der Romane hat gezeigt, dass die Eisenbahn eine bedeutende Rolle in den Texten einnimmt. Wie im kolonialen ‚Mutterland' erhält sie auch in Indien und Kenia einen hohen Stellenwert, sowohl in der Literatur, wie auch auf der Ebene des politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Diskurses. Im Gegensatz zur Bedeutung des Symbols in europäischer Literatur, erhält das Eisenbahnsymbol in postkolonialer Literatur eine weitere Bedeutungskomponente. Aguiar zeigt in diesem Zusammenhang klar die symbolische Bedeutung der Eisenbahn und all ihrer Elemente auf: "[T]he public space of the railway, including its tracks, stations, and carriages, functioned as a symbol of British power" (Aguiar,2011:6).

Das Konzept Links zum Kollektivsymbol sowie Hoffmanns und Brownes Kategorisierungen haben sich für die Symbolanalyse in (post-)kolonialer Literatur als fruchtbar erwiesen. Sie ermöglichten es, die literarische Symbolanalyse so zu erweitern, dass der politische Diskurs und real-historische Ereignisse berücksichtigt werden konnten. Daraus ließen sich neue, für das Verständnis der Texte bedeutungsvolle Schlüsse ziehen. Zudem ermöglichen die ausgearbeiteten Kategorien des Symbols (siehe dazu Kap.2.3) einen Vergleich zwischen den literarischen Beispielen indischer und kenianischer AutorInnen. In der Analyse hat sich gezeigt, dass die Eisenbahn in postkolonialen Romanen sowohl auf erzähltheoretischer, wie auch auf thematischer Ebene eine wichtige Rolle einnimmt. Die im kolonialen Diskurs angeführten Argumente für die Eisenbahn und der Betonung des positiven Wirkens auf die kenianische Bevölkerung, werden nicht nur in Ngugi Wa Thiong'os Roman verarbeitet und widerlegt. In den Texten, die kurz nach der Unabhängigkeit publiziert wurden bzw. die koloniale Phase thematisch kritisch verarbeiten, kann die Eisenbahn als synekdochisches Symbol für den Kolonialismus bezeichnet werden. Dabei wird der Zug als Teil der kolonialen, wirtschaftlichen Ausbeutung dargestellt, wie bspw. in Raos *Kanthapura*. Darstellungen der Beladung von Zügen, die die Produkte oder Rohstoffe zum Hafen und die Güter in weiterer Folge nach England transportieren, finden sich in diesem Roman sowie in Grace Ogots *The Promised Land*. Durch die Berücksichtigung des ‚existential link', also der raum-zeitlichen, außersprachlichen Realität wird die Eisenbahn als

Symbol für die koloniale Beherrschung nochmals verstärkt. Auch in Ngugi Wa Thiong'os Roman *Petals of Blood* findet sich eine enge Verknüpfung zwischen der in der Umgebung des Dorfes ehemals verlaufenden Eisenbahnstrecke und der kolonialen Beherrschung des Landes. Wurde die Eisenbahn im kolonialen Diskurs noch als ‚positiv' für das Land und die Leute in den Kolonien beschrieben, verarbeitet Wa Thiong'o demgegenüber kritische Stimmen und stellt dar, wie Wälder für die Züge gerodet wurden und die Jugend das Dorf verlassen hat. Besonders bemerkenswert ist darin die enge Verbindung zwischen den ankommenden Missionaren, den beiden Weltkriegen, den Mau Mau-Revolten und der Eisenbahn, die eine andere Interpretation des Eisenbahnsymbols kaum zulässt. Die Planung des ‚Transafrican Highways', wie sie in Ngugis Roman dargestellt wird, ähnelt dabei – dies wurde vor allem durch den Vergleich mit der Eisenbahngeschichte Kenias evident – der Planung und Durchführung des Eisenbahnbaus. Der Highway scheint dabei eine Art neo-koloniale Fortsetzung der Eisenbahn zu sein.

Die Verbindung von ruralen und urbanen Räumen sowie die Eingliederung dieser in ein ‚Netz' oder eine darüber hinausgehende ‚Einheit', wird in allen indisch-anglophonen Romanen durch die Eisenbahn geschaffen. Mit Hilfe der Züge werden dabei nicht nur Produkte und ArbeiterInnen transportiert, sondern auch Ideen und Ideale, wie vor allem in Raja Raos Roman beschrieben wird. Die Züge, die hauptsächlich der kolonialen Beherrschung dienen, werden in diesem Text – wenn auch nur ansatzweise – für eigene Zwecke genutzt. Diese ‚Zweckentfremdung' wird im Text von Godwin Wachira noch deutlicher. Obwohl die Züge eigentlich im Eigentum der Eisenbahngesellschaft stehen, nutzen die Mau Mau-Kämpfer sie für ihre eigenen Zwecke. Wie in der Analyse dargestellt wurde, ist diese ‚Übernahme' aber nur von kurzer Dauer. Sie bleibt in den Händen und unter der Herrschaft der Kolonialmacht. Symbolisch betrachtet kann diese Übernahme im Unabhängigkeitskampf der, für beide Seiten unbedingt zur Versorgung notwendigen ‚Lebensader', durchaus als kleiner ‚Riss' im kolonialen Machtapparat interpretiert werden. Letztlich bleibt sie aber im Besitz der Regierung. In der Analyse hat sich klar gezeigt, dass die Eisenbahn in diesem Roman somit als synekdochisches Symbol bezeichnet werden kann, da sie im Text selbst als Teil der kolonialen Beherrschung bestimmt wird.

Die koloniale Bedeutung des Symbols wird in Kushwant Singhs Roman in eine nationale transformiert. Vom Symbol für Mobilität und Freiheit, wird die Eisenbahn zum Symbol für den Tod und die Gewalt in der Phase der Teilung Indiens. Der Zug wird dabei von Aguiar als metonymisch für den kommunalen Körper bezeichnet. Besonders interessant in diesem Roman sind einerseits die enge Verbindung zu real-historischen Ereignissen und andererseits die Bedeutungsveränderung des Eisenbahnsymbols. Denn die Züge erscheinen durch die Umstände der

Flucht als Mischung von Mensch und Maschine: sind die Passagiere muslimisch, wird der Zug als muslimisch wahrgenommen. Durch die Analyse konnte dargestellt werden, dass sich die Züge als Geisterzüge im Roman direkt proportional zu ihren Passagieren verhalten. Durch die Analyse der syntagmatischen Expansion der Eisenbahn in Singhs Text konnte deren Entwicklung zu einem Symbolkomplex nachvollzogen werden. Der Bahnhof, die Schienen, die Zugbrücke, die Lokomotive, wie auch die Wägen und Abteile werden im Roman beschrieben und ähneln sich in ihrer Grundbedeutung: Sie alles sind Teil der nationalen Gewalt in Folge der Teilung Indiens.

Auch die Beschreibung der Umstände in den Abteilen der verschiedenen Zugklassen, findet sich in mehreren Texten wieder. Nicht nur in Singhs Roman kann diese Teilung metonymisch für die Unterschiede der Klassen interpretiert werden. Auch in Narayans Text wird der Aufstieg der beiden Hauptfiguren in eine andere Klasse – durch Nalinis wirtschaftlichen Erfolg als Tänzerin – über die Beschreibung der Zugklasse dargestellt. In Raos Roman wird der Transport der ‚coolies' als eine Art Viehtransport beschrieben, was – auch durch die real-historische Kontextualisierung– direkt auf die Zugehörigkeit zur unteren gesellschaftlichen Klasse hinweist.

Von besonderer Bedeutung, hierbei aber nur in den indischen Romanen zu finden, ist die zeitliche Strukturierung durch die ankommenden und abfahrenden Züge, die die Funktion einer Uhr übernehmen (bspw. Singhs *Train to Pakistan*). Der Zug als Teil von Kampfhandlungen, seien diese gegen die Kolonialherren gerichtet (*Ordeal in the Forest*) oder gegen ehemalige Teile der Bevölkerung (*Train to Pakistan*), ist in den Beispielen beider Länder zu finden. In beinahe allen Romanen sind die Züge und Bahnhöfe Verbindungselemente zu einem übergeordneten, größeren Raum, in dem die Orte eingebunden werden. Fremde Menschen, neue Ideen und Ansichten verändern so die zuvor von urbanen Zentren abgeschnittenen Orte.

Die symbolische Einbindung der Orte in ein übergeordnetes Konzept, beispielsweise einer Nation, wird in Narayans Roman vor allem durch die dargestellten Zugreisen der beiden Protagonisten und der ankommenden Touristen aus allen Teilen des Landes nachgezeichnet. Durch die Anbindung Malgudis in ein größeres Netz verändern sich die Arbeitsverhältnisse und gesellschaftliche Strukturen. Auch in Raos *Kanthapura*, Wa Thiongo's *Petals of Blood* und Wachiras *Ordeal in the Forest* ist diese Verbindung zu einem urbanen Zentrum zu finden. Hiervon unterscheiden sich die Texte von Anita Desai, Mwangi Ruheni und Meja Mwangi. In ihren Romanen wird die Eisenbahn zum Teil der urbanen Umgebung. Der Handlungsort hat sich verschoben und somit verändert sich auch die Funktion und Bedeutung des Eisenbahnsymbols. In *Future Leaders* von Mwangi Ruheni beispielsweise sind die Züge die Verbindung in das heimatliche Dorf. Die Eisenbahn ist dabei eine Verbindung zwischen der ‚Vergangenheit' – dem

Dorf, in dem Traditionen vorherrschen – und der ‚Zukunft'. Die Zugreise wird symbolisch als eine Reise in eine vielversprechende Zukunft beschrieben. Hierbei ist wiederum der Innen- und Außenraum des Zuges von Bedeutung: jene, die im Zug sitzen, reisen in eine bessere Zukunft, wohingegen diejenigen, die sich nicht darin befinden, zurück bleiben. Diese binäre Opposition des Zugsymbols findet sich, dies hat die Analyse gezeigt, auch in Anita Desais Roman *Voices in the City* wieder. In beiden Texten geht es, im Gegensatz zum Zug als Symbol des technischen Fortschritts, um einen individuellen Fortschritt in eine bessere Zukunft.

Zusammenfassend hat die Analyse des Eisenbahnsymbols in den Romanen gezeigt, wie verschiedenartig einerseits die Beschreibung des ‚Eisenbahnbildes' sein kann, und andererseits wie vielfältig die Bedeutung dieses Symbols interpretiert werden kann. Durch die Untersuchung der syntagmatischen Expansion in den Romanen konnte gezeigt werden, dass in manchen nur einige wenige Elemente des Bildfeldes beschrieben werden (bspw. Ogot, Mwangi, Ruheni, Rao), in anderen aber der gesamte Komplex des Symbols verarbeitet wurde (v.a. Singh, Narayan). In allen Romanen wird das Symbol in großer Nähe zu dem realen Bezugsobjekt der Eisenbahn in den Kolonien dargestellt. Dabei werden Argumente und Bedeutungsmuster, die mit der Eisenbahn im kolonialen Diskurs verbunden wurden, teilweise verkehrt und transformiert.

Die Berücksichtigung des Kontextes außerhalb der Romane, also der real-historischen Begebenheiten, zeigte dabei etliche Ähnlichkeiten, aber auch Differenzen, zwischen diesen beiden ehemaligen Kolonien Englands und deren literarische Verarbeitung des Eisenbahnsymbols. Aussagen, die den kolonialen Diskurs bestimmen, werden in den Romanen aufgegriffen, dekonstruiert und in einen Gegendiskurs verarbeitet. Die Bedeutung des Symbols wird dazu in den hier analysierten Romanen erweitert und transformiert. Die Eisenbahn ist Teil der Kampfhandlungen (Wachira, Singh), die zum Aufbau der neuen Nationen führten. Sie verbreitet Ideen (Rao), bringt (sowohl positive als auch negative) Veränderungen in gesellschaftlicher, wirtschaftlicher (Ogot, Wa Thiong'o) und individueller (Desai, Ruheni, Narayan) Hinsicht. Wie die Analyse zeigte, kann das Eisenbahnsymbol als Teil der Bewegung gegen den dominanten Diskurs bestimmt werden. Literarische Texte nehmen Teil am Diskurs und sind somit Teile des Diskurses. Wie die vorliegende Arbeit zeigt, wird die Eisenbahn sowohl im kolonialen Diskurs als auch im postkolonialen Gegendiskurs als Symbol in der Literatur aufgegriffen und erhält eine symbolische Bedeutung.

8. Bibliographie

Primärliteratur:

DESAI, Anita (2013 / 1965): *Voices In the City*. Delhi [u.a.]: Orient Paperbacks.

MWANGI, Meja (1976): *Going Down River Road*. London [u.a.]: Heinemann. (African Writer Series ; 176) (An HEB paperback).

NARAYAN, R.K. (1958): *The Guide*. London: Methuen & Co.

OGOT, Grace (1974 / 1966): *The Promised Land. A True Fantasy*. Nairobi: East African Publishing House.

RAO, Raja (2008 / 1938): *Kanthapura*. 2. Aufl, 23. Impr. Neu Delhi [u.a.]: Oxford Univ. Press. (Oxford Indian Paperbacks)

------ (1977 / 1963): *Kanthapura*. Repr. d. Aufl. v. New Directions. Westport, Connecticut: Greenwood Press.

RUHENI, Mwangi (1978 / 1973): *The Future Leaders*. Reprint. London [u.a.]: Heinemann. (African Writers Series ; 139).

SINGH, Khushwant (2007 / 1956): *Train to Pakistan*. Neu Delhi: Ravi Dayal [u.a.].

WA THIONG'O, Ngugi (1977): *Petals of Blood*. London [u.a.]: Heinemann.

WACHIRA, Godwin (1968): *Ordeal in the Forest*. Nairobi: East African Publishing House.

Sekundärliteratur:

ACHERAÏOU, Amar (2008): *Rethinking Postcolonialism*. Colonialist Discourse in Modern Literatures and the Legacy of Classical Writers. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

ADAS, Michael (1989): *Machines as the Measure of Men*. Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance. Ithaka u. London: Cornell Univ. Press. (Cornell Studies in Comparative History).

ADEBAYO, Peter (2014): *Pathways to Decolonization: African Voices of the Fight for Independence, ca. 1880-1994*. In: GETZ, Trevor R. (Hg.) (2014): *African Voices of the Global Past*. 1500 to the Present. Boulder, CO: Westview Press. S. 139-167

AGUIAR, Marian (2008): *Making Modernity:* Inside the Technological Space of the Railway. In: Cultural Critique. Nr. 68. Online: http://www.jstor.org/stable/pdf/25475462.pdf?acceptTC=true ; Letzter Zugriff: 18.11.2015. S. 66-85

----- (2011): *Tracking Modernity: India's Railway and the Culture of Mobility*. Minneapolis, Minn. [u.a.]: Univ. of Minnesota Press.

AHUJA, Ravi (2004): '*The Bridge-Builders': Some Notes on Railways, Pilgrimage and the British 'Civilizing Mission' in Colonial India*. In: FISCHER-TINÉ, Harald u. Michael MANN (Hg.) (2004): *Colonialism as Civilizing Mission*. Cultural Ideology in British India. London: Anthem Press. (Anthem South Asian Studies). S. 95-116.

ARNOLD, Alison (Hg.) (2000): *South Asia. The Indian Subcontinent*. New York u. London: Garland. (The Garland Encyclopedia of World Music ; 5).

ARNOLD, David (2000): *The New Cambridge History of India*. Science, Technology and Medicine in Colonial India. Cambridge [u.a.]: Cambridge Univ. Press. (The New Cambridge history of India : 3, The Indian Empire and the beginnings of modern society ; 5).

ASHCROFT, Bill (2001): *On Post-Colonial Futures*. Transformations of Colonial Cultures. London, New York: Continuum.

ASHCROFT, Bill, Gareth GRIFFITHS u. Helen TIFFIN (1989): *The Empire Writes Back*. Theory and practice in post-colonial literatures. London u. New York: Routledge. (New accents).

----- (Hg.) (2007 / 2000): *Post-Colonial Studies*. The Key Concepts. 2. Aufl. London u. New York: Routledge.

BAASNER, Rainer (1996): *Methoden und Modelle der Literaturwissenschaft*: eine Einführung. Unter Mitarbeit v. Maria Zens. Berlin: Erich Schmidt.

BALTZER, Franz (1916): *Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas*. M. einem Geleitwort d. Staatsekretärs d. Reichskolonialamts. Berlin u. Leipzig: G.J. Gösch. Online: https://archive.org/stream/diekolonialbahn00baltgoog#page/n5/mode/2up ; Letzter Zugriff: 25.09.2015.

----- (1982 / 1920): *Kolonial- und Kleinbahnen*. Nachdr. der Ausg. 1920. Mainz: Dumjahn. (Dokumente zur Eisenbahngeschichte ; 24).

BAROLI, Marc (1969 /1964): *Le Train dans la littérature francaise*. 3. Aufl. Paris: Éditions N.M..

BEAR, Laura (2007): *Lines of the Nation*. Indian Railway Workers, Bureaucracy, and the Intimate Historical Self. New York: Columbia University Press. (Cultures of History).

BEAUMONT, Matthew u. Michael FREEMAN (Hg.) (2007): *The Railway and Modernity: Time, Space, and the Machine Ensemble*. Oxford, Wien [u.a.]: Lang.

BHABHA, Homi (2006 / 1994): *The Location of Culture*. London u. New York: Routledge.

BOEHMER, Elleke (2002): *Empire, the National, and the Postcolonial, 1890-1920*. Resistance in Interaction. New York: Oxford University Press.

BOEHMER, Elleke (2009): Einleitung. In: Ders. (Hg.) (2009): *Empire Writing: An Anthology of Colonial Literature, 1870-1918*. Mit einer Einl. v. Elleke Boehmer. Reissued. Oxford [u.a.]: Oxford Univ. Press. (Oxford world's classics). S. XV – XXXVI.

BOGDAL, Klaus-Michael (2007): *Historische Diskursanalyse der Literatur*. 2., erweit. Ausgabe. Heidelberg: Synchron. (Diskursivitäten Literatur.Kultur.Medien. ; Bd. 11).

BOOKMAN, Ariel (2015): *The Kenyan Consumer-Reader*: *Gender, Consumption, and Grace Ogot's Crisis of Authorship*. In: Eastern African Literary and Cultural Studies. Online: http://dx.doi.org/10.1080/23277408.2015.1064273 ; Letzter Zugriff: 14.11.2015. S. 1-11

BROWNE, Robert M. (1971): *The Typology of Literary Signs*. In: College English. Vol. 33 / 1. Online: http://www.jstor.org/stable/375518 ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 1-17.

BRUMM, Ursula (1963): *Die Religiöse Typologie im amerikanischen Denken*. Ihre Bedeutung für die amerikanische Literatur- und Geistesgeschichte. Leiden: E.J. Brill. (Studien zur amerikanischen Literatur und Geschichte ; 2).

BRUMM, Ursula (1967 / 1958): *Symbolism and the Novel*. Übersetzt. A. d. dt. v. Willard R. Trask. In: STEVICK, Philip (1967): *The Theory of the Novel*. A comprehensive anthology, containing 53 commentaries on the various facets of the novelist's art …. New York, NY: The Free Press [u.a.]. S. 354-368.

BUBLITZ, Hannelore, Andrea D. BÜHRMANN, Christine HANKE und Andrea SEIER (Hg.) (1999): *Das Wuchern der Diskurse*: *Perspektiven der Diskursanalyse Foucaults*. Frankfurt, Main u. New York: Campus-Verlag.

CARMICHAEL, Tim (2014): *When Satiety and Avarice Marry, Hunger is Born*: African Voices of the Colonial Era, ca. 1896-1945. In: GETZ, Trevor R. (Hg.) (2014): *African Voices of the Global Past*. 1500 to the Present. Boulder, Colorado: Westview Press. S.69-106.

CARTER, Ian (2001): *Railways and culture in Britain: The Epitome of Modernity*. Manchester [u.a.]: Manchester University Press.

CASTRO VARELA, María do Mar u. Nikita DHAWAN (2015): *Postkoloniale Theorie: Eine Einführung*. 2. komplett überarb. Aufl. Bielefeld: transcript. (Cultural Studies ; 36)

CURREY, James (2008): *Africa Writes Back.* The African Writer Series & the Launch of African Literatures. Portraits a. other photographs by George Hallett. Oxford: Currey [u.a.] (Currey cloth).

CZEPUCK, Harri (1990): *Eisenbahnen in Afrika*: Geschichtliches, Geschäftliches, Gegenwärtiges. Berlin: Verl. für Verkehrswesen. (Verkehrsgeschichte).

DEB, Soma und B. SINHA (2001): *Encyclopaedia of fairs & festivals in India*: (with select Rituals, Vows, Holy Cities, Temples and Pilgrim Centers). Delhi: Raj Publications.

DECERTEAU, Michel (2004 / 1984): '*Railway Navigation and Incarceration'*. In: MILES, Malcolm, Tim HALL u. Ian BORDEN (Hg.) (2004 / 2000): *The City Cultures Reader*. Second Edition. London u. New York: Routledge. (The Routledge Urban Reader Series). S. 266-268.

DÖRING, Tobias (2008): *Postcolonial Literatures in English*. Stuttgart: Klett Lernen und Wissen. (Uni-Wissen : Anglistik, Amerikanistik).

EGGERS, Andreas: Symbol. In: BITI, Vladimir (Hg.) (2001): *Literatur- und Kulturtheorie: ein Handbuch gegenwärtiger Begriffe*. Deutschspr. Redaktion Ljiljana Šarić u. Wiebke Wittschen unter Leitung von Rainer Grübel. Reinbek: Rowolth-Taschenbuch. (Rowohlts Enzyklopädie ; 55631) (Rororo) S. 781-783.

ERICKSON, John D. (1991): *Writing Double: Politics and The African Narrative of French Expression*. In: Studies in 20th & 21st Century Literature. Vol. 15 / 1 – Special Issue on Africa: Literature and Politics, Artikel 9. Online: http://dx.doi.org/10.4148/2334-4415.1268 ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 100 – 122.

ERNST, Martina (1992): *Phantastische Eisenbahn*. Ein komparatistischer Blick auf Erscheinungsform und Funktion der Schienenwelt vornehmlich in der kurzen Erzählprosa. Frankfurt am Main [u.a.]: Lang. (Europäische Hochschulschriften : Reihe 18, Vergleichende Literaturwissenschaft ; 68)

EZZAHER, Lahcen E. (2003): *Writing and Cultural Influence*. Studies in Rhetorical History, Orientalist Discourse, and Post-Colonial Criticism. New York [u.a.]: Peter Lang. (Comparative Cultures and Literatures ; 18).

FELLERER, Jan u. Michael METZELTIN (2008): *Diskursanalyse*. In: METZELTIN, Michael (Hg.) (2008): *Diskurs - Text - Sprache*: eine methodenorientierte Einführung in die Sprachwissenschaft für Romanistinnen und Romanisten. 2., verb. und erw. Aufl. Wien: Praesens-Verl. (Praesens-Studienbücher ; 1). S. 227-272.

FLANAGAN, Kathleen (1996): *African Folk Tales as Disruptions of Narrative in the Works of Grace Ogot and Elspeth Huxley*. In: Women's Studies. Vol. 25 / 4. Online: http://web.b.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=6027fece-af04-4cd6-b7dd-ea4646f83f55%40sessionmgr114&vid=1&hid=102 ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 371-384.

FOUCAULT, Michel (2007 / 1972): *Die Ordnung des Diskurses*. Aus d. Franz. V. Walter Seitter. Mit einem Essay v. Ralf Konersmann. 10. Auflage. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.

FROHN, Hans-Hebert u. Helmut Weis (Hg.) (1983): Eisenbahnen in Indien. Fotos v. Wolfang Divjak u.a. Wien: Pospischil. (Bahn im Bild ; 105).

GANN, Lewis Henry und Peter DUIGNAN (Hg.) (1978): *The Rulers of British Africa 1870-1914*. London: Croom Helm.

GEISENHANSLÜKE, Achim, (2008): *Gegendiskurse: Literatur und Diskursanalyse bei Michel Foucault*. Heidelberg: Synchron Wiss.-Verl. der Autoren. (Diskursivitäten: Literatur. Kultur. Medien ; 12)

GETZ, Trevor R. (2014): *Prophetesses and „Native Capitalists"*: African Voices of the Industrial Revolution, ca. 1760-1880. In: Ders. (Hg.) (2014): *African Voices of the Global Past*. 1500 to the Present. Boulder, Colorado: Westview Press. S. 39-68.

GHAFELE, Roya (2002): *Globalisierung, frankophones Afrika und die WTO*: eine historische Diskursanalyse. Wien: WUV-Univ.-Verl. (Dissertationen der Universität Wien ; [N.F.], 82)

GIKANDI, Simon (2008): *African Literature and the Colonial Factor*. In: IRELE, F. Abiola u. Simon GIKANDI (Hg.) (2008): *The Cambridge History of African and Caribbean Literature* – Band 1. Online: Cambridge Histories Online. http://dx.doi.org/10.1017/CHOL9780521832755.021; Letzter Zugriff: 14.11.2015. S. 379-397.

GOOD, Kenneth (1976): *Settler Colonialism*: *Economic Development and Class Formation*. In: The Journal of Modern African Studies. Vol. 14 / 4. Online:. http://www.jstor.org/stable/160148 ; Letzter Zugriff: 25.09.2015. S. 597-620

HEINIMANN, Alfred C. (1992): *Technische Innovation und literarische Aneignung: die Eisenbahn in der deutschen und englischen Literatur des 19. Jahrhunderts*. Bern: Francke. (Basler Studien zur deutschen Sprache und Literatur ; 63).

HENKE, Hans-Gerd (1994): *Der „Jude" als Kollektivsymbol in der deutschen Sozialdemokratie 1890-1914*. Mainz: Decaton Verlag. (Decaton-Forschung ; 3).

HIMBARA, David (1993): *Myths and Realities of Kenyan Capitalism*. In: The Journal of Modern African Studies. Vol. 31 /1. Online: http://www.jstor.org/stable/161345 ; Letzter Zugriff: 15.11.2015. S. 93-107

HOFFMANN, Gerhard (1978): *Raum, Situation, erzählte Wirklichkeit: poetologische und historische Studien zum englischen und amerikanischen Roman*. Stuttgart: Metzler.

HONOLD, Alexander (2014): *Poetik des Fremden?* Zur Verschränkung interkultureller und postkolonialer Literatur-Dynamiken. In: DÜRBECK, Gabriele u. Axel DUNKER (Hg.) (2014): *Postkoloniale Germanistik*. Bestandsaufnahme, theoretische Perspektiven, Lektüren. Bielefeld: Aisthesis. (Postkoloniale Studien in der Germanistik; Hrsg. V. Gabriele Dürbeck u. Axel Dunker; 5). S. 70-104.

HÜLST, Dirk (2007): *Zeichen – Code – Symbol*. Eine Begriffserklärung. In: JUNG, Hermann (Hg.) (2007): *Signaturen des Lebens: Bilder und Zeichen von Kosmos und Bios und Symbole des Alltags*. Frankfurt am Main; Wien [u.a.]: Lang. (Symbolon ; N.F. 16). S. 51-54.

HURD, John u. Ian J. KERR (2012): *India's Railway History*. A Research Handbook. Leiden, Boston: Brill. (Handbook of Oriental Studies ;. 27: 2. Südasien).

JÄGER, Siegfried (1999): *Kritische Diskursanalyse*. Eine Einführung. 2. überarb. u. erweit. Aufl. Duisburg: Duisburger Institut Für Sprach- u. Sozialforschung. (DISS-Studien).

JEDWAB, Remi, Edward KERBY u. Alexander MORADI (2013): *Out of Africa: Colonial Railroads, White Settlement and Path Dependence in Kenya*. https://arec.umd.edu/sites/default/fi-

les/_docs/events/Remi%20Jedwab-Out%20of%20Africa-%20Colonial%20Railroads%2C%20White%20Settlement%20and%20Path%20Dependence%20in%20Kenya.pdf ; Letzter Zugriff: 17.10.2015.

KAMMLER, Christian (1993): *Historische Diskursanalyse* (Michel Foucault) In: BOGDAL, Klaus-Michael (Hg.) (1993): *Neue Literaturtheorien*. Eine Einführung. Opladen : Westdt. Verl. (WV-Studium ; 169 : Literaturwissenschaft). S. 31-55.

KERR, Ian J. (2007): *Engines of Change*. The Railroads that made India. Westport, Connecticut u. London: Praeger.

KHAN, Imam Alam (2015): *Initiative in the Novel Voices in the City of Anita Desai*: Freedom in Life. In: English Language and Literature Studies; Vol. 5 / 1. Online: http://dx.doi.org/10.5539/ells.v5n1p42 ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 42-45.

KING, Bruce (1996): *New Centres of Consciousness*: *New, Post-colonial, and International English Literature*. In: Ders. (Hg.) (1996): *New National and Post-Colonial Literatures*. An Introduction. Oxford: Clarendon Press. S.3-28.

KLAWITTER, Arne u. Michael OSTHEIMER (2008): *Literaturtheorie – Ansätze und Anwendungen*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.

KOLKENBROCK-NETZ, Jutta (1988): *Diskursanalyse und Narrativik*. Voraussetzungen und Konsequenzen einer interdisziplinären Fragestellung. In: FOHRMANN, Jürgen u. Harro MÜLLER (Hg.) (1988): *Diskurstheorien und Literaturwissenschaft*. Frankfurt a. Main: Suhrkamp. (suhrkamp taschenbuch ; 2091). S. 261-283.

KUMAR, Gajendra (2001): *Kanthapura*: A Stylistic Feat in Indian English Novel Writing. In: MITTAPALLI, Rajeshwar u. Pier Paolo PICIUCCO (Hg.) (2001): *The Fiction of Raja Rao*. Critical Studies. Neu Delhi: Atlantic Publishers and Distributors. S. 61-68.

KURTZ, J. Roger (1998): *Urban Obsessions Urban Fears: The Postcolonial Kenyan Novel*. Trenton [u.a.]: Africa world Press.

LANGER, Susanne K. (2004): *Das Sinngewebe*. In: BISANZ, Elize (Hg.) (2004): *Kulturwissenschaft und Zeichentheorien*. Zur Synthese von Theoria, Praxis und Poiesis. Münster: Lit Verlag. (Methoden der Kulturwissenschaft ; 1). S.159-183.

LEER, Martin (2001): *Odologia Indica: The Significance of Railways in anglo-indian and indian Fiction in English*. In: HALE, Nenette u. Tabish KHAIR (Hg.) (2001): *Unhinging Hinglish: The Languages and Politics of Fiction in English from the Indian Subcontinent*. Kopenhagen: Museum Tusculanum Press. (Angles on the English-Speaking World ; 1) S.41-62.

LINK, Jürgen (1974): *Literaturwissenschaftliche Grundbegriffe: eine programmierte Einführung auf strukturalistischer Basis*. München: Fink. (UTB ; 305: Literaturwissenschaft).

----- (1975): D*ie Struktur des literarischen Symbols: theoretische Beiträge am Beispiel der späten Lyrik Brechts*. München: Fink. (Kritische Information ; 24).

----- (1983): *Elementare Literatur und generative Diskursanalyse*. Mit einem Beitrag von Jochen Hörisch und Hans-Georg Pott. München: Fink.

----- (1988): *Literaturanalyse als Interdiskursanalyse*. Am Beispiel des Ursprungs literarischer Symbolik in der Kollektivsymbolik. In: FOHRMAN, Jürgen u. Harro MÜLLER (Hg.) (1988): *Diskurstheorien und Literaturwissenschaft*. Frankfurt a. Main: Suhrkamp. (suhrkamp taschenbuch ; 2091). S. 284-309.

----- u. Wulf Wülfing (Hg.) (1984): *Bewegung und Stillstand in Metaphern und Mythen*: *Fallstudien zum Verhältnis von elementarem Wissen u. Literatur im 19. Jahrhundert*. Stuttgart: Klett-Cotta. (Sprache und Geschichte ; 9).

----- (1993): *Literaturwissenschaftliche Grundbegriffe*: Eine programmierte Einführung auf strukturalistischer Basis. 5. unveränd. Aufl.. München: Fink. (Uni-Taschenbücher ; 305) (UTB für Wissenschaft).

----- u. Ursula LINK-HEER (1994): *Kollektivsymbolik und Orientierungswissen*. Das Beispiel des „Technisch-medizinischen Vehikel-Körpers". In: KNOBLOCH, Clemens (Hg.) (1994): *Der Deutschunterricht. Beiträge zu seiner Praxis und wissenschaftlichen Grundlegung*. Sprache und Bewußtsein. Begründet v. Robert Ulshöfer. Vol. 46 / 4. S.44-55.

MAHR, Johannes (1982): *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung*. Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. Und im beginnenden 20. Jahrhundert. München: Wilhelm Fink.

MAUGHAN-BROWN, David (1985): *Four Sons of One Father: A Comparison of Ngugi's Earliest Novels with Works by Mwangi, Mangua, and Wachira*. In: Research in African Literatures. Vol. 16 / 2 - Special Issue on Ngugi wa Thiong'o. Online: http://www.jstor.org/stable/3819412 ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 179-209.

MCLEOD, John (2000): *Beginning Postcolonialism*. Manchester u. New York: Manchester University Press.

MERSCH, Dieter (2005): *Paradoxien der Verkörperung*. Zu einer negativen Semiotik des Symbolischen. In: BERNDT, Frauke u. Christoph BRECHT (Hg.) (2005): *Aktualität des Symbols. Freiburg im Breisgau: Rombach.* (Rombach Wissenschaften – Reihe Litterae; 121). S.33-52.

METZELTIN, Michael (2004): *Macht, Diskurs, Kontextualisierung*. In: PANAGL, Oswald u. Ruth WODAK (Hg.) (2004): *Text und Kontext*. Theoriemodelle und methodische Verfahren im transdisziplinären Vergleich. Würzburg: Königshausen & Neumann. S. 31-50.

MISHRA, Vijay u. Bob HODGE (1994): *What is Post(-)colonialism?*. In: WILLIAMS, Patrick u. Laura CHRISMAN (Hg.) (1994): *Colonial Discourse and Post-Colonial Theory*. A Reader. New York [u.a.]: Harvester Wheatsheaf. S. 276-290.

MOHANRAM, Radhika u. Gita RAJAN (Hg.) (1996): *English Postcoloniality*. Literatures from Around the World. Westport, Connecticut u. London: Greenwood Press. (Contributions to the study of world literature; 66).

MÜLLER-FARGUELL, Roger W. (2003): *Symbol*. In: MÜLLER, Jan-Dirk et al. (Hg.) (2003): *Reallexikon der deutschen Literaturwissenschaft*. Neubearbeitung des Reallexikons der deutschen Literaturgeschichte. Berlin, New York: Walter de Gruyter. (Band III - P-Z). S. 550-555.

NELL, Werner (2013): *Kolonialismus und Komparatistik*. In: ZYMNER, Rüdiger u. Achim HÖLTER (Hg.) (2013): *Handbuch Komparatistik*: Theorien, Arbeitsfelder, Wissenspraxis. Stuttgart [u.a.]: Metzler. S. 171-174.

NEUBERT, Christoph u. Gabriele SCHABACHER (Hg.) (2013): *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft.* Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien. Bielefeld: transcript.

NEUMEYER, Harald (2004): *Literaturwissenschaft als Kulturwissenschaft* (Diskuranalyse, New Historicism, „Poetologien des Wissens"). Oder: Wie aufgeklärt ist die Romanistik?. In: NÜNNING, Ansgar u. Roy SOMMER (Hg.) (2004): *Kulturwissenschaftliche Literaturwissenschaft.* Disziplinäre Ansätze – Theoretische Positionen – Transdisziplinäre Perspektiven. Unter Mitarbeit v. Stella Butter. Tübingen: Gunter Narr. (narr studienbücher). S. 177-194.

NEUMEYER, Harald (2010): *Methoden diskursanalytischer Ansätze*. In: NÜNNING, Vera u. Ansgar NÜNNING (Hg.) (2010): *Methoden der literatur- und kulturwissenschaftlichen Textanalyse*. Ansätze – Grundlagen – Modellanalysen. Stuttgart u. Weimar: J.B. Metzler. S. 177-200.

NEW, William H. (1996): *Colonial Literatures*. In: KING, Bruce (Hg.) (1996): *New National and Post-Colonial Literatures*. An Introduction. Oxford: Clarendon Press. S. 102-119.

NGUGI, Wa Thiong'o (1991): *Decolonising the Mind*: The Politics of Language in African Literature. Repr. London [u.a.]: Currey [u.a.]. (Studies in African Literature: New Series).

NJOH, Ambe J. (2008): *Implications of Africa's Transportation Systems for Development in the Era of Globalization*. In: The Review of Black Political Economy. Vol. 35 / 4. Online: http://search.proquest.com/docview/203766623?OpenUrlRefId=info:xri/sid:primo&accountid=14682 ; Letzter Zugriff:16.11.2015. S. 147-162.

NÜNNING, Ansgar u. Roy SOMMER (2004): *Kulturwissenschaftliche Literaturwissenschaft*: Disziplinäre Ansätze, theoretische Positionen und transdisziplinäre Perspektiven. In: NÜNNING, Ansgar u. Roy SOMMER (Hg.) (2004): *Kulturwissenschaftliche Literaturwissenschaft*. Disziplinäre Ansätze – Theoretische Positionen – Transdisziplinäre Perspektiven. Unter Mitarbeit v. Stella Butter. Tübingen: Gunter Narr Verlag. S. 9-29.

OBUDHO, Robert A. u. Rose A. OBUDHO (1992): *The Colonial Urban Development Through Space and Time, 1895-1963*. In: OCHIENG', William R. u. Robert M. MAXON (Hg.) (1992): *An Economic History of Kenya*. Nairobi, Kenia: East African Educational Publishers. S. 147-158.

ODHIAMBO, Tom (2008): *Kenyan Popular Fiction in English and the Melodramas of the Underdogs*. In: Research in African Literatures. Vol. 39 / 4. Online: http://www.jstor.org/stable/30135304 ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 72-82.

OGONDA, Richard T. (1992): *Transport and Communication in the Colonial Economy*. In: OCHIENG', William R. u. Robert M. MAXON (Hg.) (1992): *An Economic History of Kenya*. Nairobi, Kenia: East African Educational Publishers. S. 129-146.

OGONDA, Richard T. u. George M. ONYANGO (2002): *Development of Transport and Communication*. In: OCHIENG', William R. (Hg.) (2002): *Historical Studies and Social Change in Western Kenya*. Essays in Memory of Professor Gideon S. Were. Nairobi [u.a.]: East African Educational Publishers. S. 219-231.

OGUDE, James (1999): *Ngugi's Novels and African History*. Narrating the Nation. London [u.a.]: Pluto Press.

PARR, Rolf (2012): *Eisenbahn / Lokomotive / Zug*. In: BUTZER, Günter u. Joachim JACOB (Hg.) (2012): *Metzler Lexikon literarischer Symbole*. 2. erw. Aufl. Stuttgart [u.a.]: Metzler. S. 89-91.

PATIL, Mallikarjun (2001): *Kanthapura: A Portrait of Village Gandhi*. In: MITTAPALLI, Rajeshwar u. Pier Paolo PICIUCCO (Hg.) (2001): *The Fiction of Raja Rao*. Critical Studies. Neu Delhi: Atlantic Publishers and Distributors. S.112-117.

PATIL, Mallikarjun (2004): *Anita Desai*. In: TIWARI, Shubha (Hg.) (2004): *Critical Responses to Anita Desai*. Band 1. Neu Delhi: Atlantic Publishers & Distributors. S. 13-19.

PEIL, Dietmar (2004): *Symbol*. In: NÜNNING, Ansgar (Hg.) (2004): *Grundbegriffe der Literaturtheorie*. Stuttgart [u.a.]: Metzler. (Sammlung Metzler ; 347). S. 267.

POCHAT, Götz (2001): *Symboltheorien und Weisen der Welterzeugung*. In: MELVILLE, Gert (Hg.) (2001): *Institutionalität und Symbolisierung*. Versteigungen kultureller Ordnungsmuster in Vergangenheit und Gegenwart. Im Auftrag d. Sonderforschungsbereichs 537. Köln [u.a.]: Böhlau. S.77–94.

RAJ, P. Prayer Elmo (2014): *Postcolonial Literature, Hybridity and Culture*. In: International Journal of Humanities & Social Science Studies. A Peer-Reviewed Indexed Bi-lingual Bi-monthly Research Journal. Vol. 1 / 2. Online: http://www.ijhsss.com/files/P_6813z4a4.-Prayer-Elmo-Raj.pdf ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 125-128.

REHBERG, Karl-Siegbert (2001): *Weltrepräsentanz und Verkörperung*. Institutionelle Analyse und Symboltheorien – Eine Einführung in systematischer Absicht. In: MELVILLE, Gert (Hg.) (2001): *Institutionalität und Symbolisierung*. Versteigungen kultureller Ordnungsmuster in Vergangenheit und Gegenwart. Im Auftrag d. Sonderforschungsbereichs 537. Köln [u.a.]: Böhlau. S. 3-49.

REICHART-BURIKUKIYE, Christiane (2005): *Gari la moshi – Modernität und Mobilität*. Das Leben mit der Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika. Münster: Lit Verlag. (Geschichte ; 54).

SACHDEVA MANN, Harveen (1992): *‚Going in the Opposite Direction': Feminine Recusancy in Anita Desai's ‚Voices in the City'*. In: ARIEL: A Review of International English Literature. Vol. 23/ 4. Online: http://ariel.synergiesprairies.ca/ariel/index.php/ariel/article/view/2576/2526 ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 75 -95

SAID, Edward (2001): *Kultur, Identität und Geschichte*. Übersetzt v. Ina Schröder. In: SCHRÖDER, Gerhart u. Helga BREUNINGER (Hg.) (2001): *Kulturtheorien der Gegenwart*. Ansätze und Positionen. Frankfurt/New York: Campus. S. 39-58.

SANKAR, G. (2014): *The Picture of Lower-Class Society in Anita Desai's Voices in the City – A Study*. In: International Journal of Scientific and Research Publications. Vol. 4/2. Online: http://www.ijsrp.org/research-paper-0214/ijsrp-p2674.pdf ; Letzter Zugriff: 16.11.2015. S. 1-2.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang (1989 / 1977): *Geschichte der Eisenbahnreise*. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.

SHARMA, Kaushal (2005): *Raja Rao: A Study of his Themes and Technique*. Neu Delhi: Sarup & Sons.

SLEMON, Stephen (1996): *Post-colonial Critical Theories*. In: KING, Bruce (Hg.) (1996): *New National and Post-Colonial Literatures*. An Introduction. Oxford: Clarendon Press. S. 178-197.

SRINIVASA IYENGAR, Kodaganallur Ramaswami (1984 / 1962): *Indian Writing in English*. With a postscript chapter on 'The seventies and after'. 4.ed. Neu Delhi [u.a.]: Sterling.

TERDIMAN, Richard (1985): *Discourse / Counter-Discourse*. The Theory and Practice of Symbolic Resistance in Nineteenth-Century France. Ithaca u. London: Cornell University Press.

TIWARI, Shubha (2004): *Dimensions of Anita Desai's Fiction*. In: TIWARI, Shubha (Hg.) (2004): *Critical Responses to Anita Desai* - Band 1. Neu Delhi: Atlantic Publishers & Distributors. S.1-12.

TODOROV, Tzvetan (1995 / 1977): *Symboltheorien*. Aus dem Franz. v. Beat Gyger. Tübingen: Max Niemeyer. (Konzepte der Sprach- und Literaturwissenschaft ; 54).

WAINAINA, Binyavanga (2011): *One Day I Will Write About This Place*. A Memoir. Minneapolis: Graywolf Press.

WALSH, William (1990): *Indian Literature in English*. London u. New York: Longman. (Longman Literature in English Series).

WINKO, Simone (1996): *Diskursanalyse, Diskursgeschichte*. In: ARNOLD, Heinz Ludwig u. Heinrich DETERING (Hg.) (1996): *Grundzüge der Literaturwissenschaft*. Göttingen: Deutscher Taschenbuch Verlag. S. 463-478.

WISKER, Gina (2007): *Key Concepts in Postcolonial Literature*. Basingstoke [u.a.]: Palgrave Macmillan. (Palgrave key concepts : Literature).

WRIGHT, Laura (2010): "*Wilderness into Civilized Shapes*". Reading the Postcolonial Environment. Athens u. London: University of Georgia Press.

ZABEL, Darcy A. (2004): *The (underground) railroad in African American literature*. New York (u.a.): Lang. (African-American literature and Culture ; 6)

Internetquellen

"*The British Raj*" in *New World Encyclopedi*a. Letzte Aktualisierung: 29.04.2015. http://www.newworldencyclopedia.org/entry/British_Raj ; Letzter Zugriff: 25.09.2015.

"*coolie*." in *Encyclopaedia Britannica. Britannica Academic*. Encyclopædia Britannica Inc. Letzte Aktualisierung: 17 Okt. 2015. http://academic.eb.com/EBchecked/topic/136194/coolie ; Letzter Zugriff: 17.10.2015.

"*railway creeper*" in *Oxford English Dictionary Online*. http://www.oed.com/view/Entry/157567?redirectedFrom=railway+creeper#eid26963003 ; Letzter Zugriff: 29.10.2015.

„*Indo-Anglian*" in *Oxford English Dictionary Online*. http://www.oed.com/view/Entry/94667?redirectedFrom=Indo-Anglian#eid517449 ; Letzter Zugriff:17.10.2015.

„*Harambee*" in Oxford Dictionaries Language Matters. http://www.oxforddictionaries.com/de/definition/englisch_usa/harambee ; Letzter Zugriff: 19.11.2015.

BLAKE, Matthew (2014): *Return of the lunatic line*: China to fund rebirth of the African railways first pioneered by the British Empire in the face of death, disease and Lion attacks. In: DailyMail Online. 12. Mai 2014. http://www.dailymail.co.uk/news/article-2626051/Return-lunatic-line-China-fund-rebirth-African-railways-pioneered-British-Empire-face-death-disease-Lion-attacks.html ; Letzter Zugriff: 16.10.2015).

KAUL, Chandrika (2011): *From Empire to Independence: The British Raj in India 1858-1947*. Letztes Update: 03.03.2011. http://www.bbc.co.uk/history/british/modern/independence1947_01.shtml#top ; Letzter Zugriff: 15.11.2015.

OMINDE, Hongo Simeon: *Kenya*. Encyclopaedia Britannica Online. Letzte Aktual.: 05.03.2014. http://www.britannica.com/EBchecked/topic/315078/Kenya/38091/The-Ugandarailway-and-European-settlement ; Letzter Zugriff: 25.09.2015.

WA THIONG'O, Ngugi (2012): *Asia in my life*. In: Pambazuka News. Pan-African Voices for Freedom and Justice. Nr. 585. Online Artikel v. 17.05.2012. http://www.pambazuka.net/en/category.php/features/82222 ; Letzter Zugriff: 10.10.2015.

9. Abstracts

Deutscher Abstract

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Eisenbahn als literarisches Symbol in kolonialen und postkolonialen, anglophonen Romanen. Die Eisenbahn gilt als eine der bedeutendsten transformativen Mächte im Europa des 19. Jahrhunderts und erreichte auf politischer, gesellschaftlicher und kultureller Ebene großen Einfluss. Ein ähnliches Bild zeigt sich in den ehemaligen britischen Kolonien, Indien und Kenia. Diese bedeutende Rolle der Eisenbahn in der Kolonialpolitik Englands und der real-historischen und gesellschaftlichen Veränderung in Folge des Baus, spiegeln sich in vielen literarischen Arbeiten von AutorInnen aus diesen ehemaligen Kolonien wider. Auf Basis der Annahme, dass sich die Bedeutung des Symbols aus Elementen im Text, wie auch außerhalb des Textes (historische Ereignisse, wie auch dominante Diskurse) ergibt, untersucht diese Arbeit den symbolischen Gehalt der Eisenbahn in kenianisch-anglophonen und indisch-anglophonen Romanbeispielen. Mit Hilfe der Symbolkonzepte und Analysekategorien von Jürgen Link, Robert M. Browne und Gerhard Hoffmann, werden die Elemente des Symbolkomplexes in den Romanen herausgearbeitet. Mit Hilfe des sich daran anschließenden Vergleichs der Analyseergebnisse werden Ähnlichkeiten, Differenzen und Transformationen der Bedeutung des Symbols dargestellt.

English abstract

This paper discusses the railway as a literary symbol in colonial as well as postcolonial anglophon novels. The railway in Europe is often classified as one of the most notable transformative forces in the 19th century. The railway gained influence on the political, the social and cultural level. A similar image can be found in the former British colonies India and Kenya: The railway had an important part in the colonial politics. This significant role is reflected in the novels of Indian and Kenyan writers like Ngugi WaThiong'o or Kushwant Singh. In consideration of the concepts from mainly Jürgen Link, Robert M. Browne and Gerhard Hoffmann concerning the literary symbol, this paper analyses the elements of the railway as a symbol in some postcolonial novels from Indian and Kenyan writers.