

# **Sansibar: eine ostafrikanische Hafenstadt und ihre Zeiten im 19. und 20. Jahrhundert**

**Roman Loimeier**

## **SUMMARY**

### **Roman Loimeier: Sansibar: An East African Port City and its Times during the 19th and 20th Century**

In the course of the 19th and 20th centuries, Zanzibar has gone through multiple changes, not only regarding its position as a hub of East African coastal and transoceanic trade and economy, but also in terms of political and religious change. These processes of change have found expression in the emergence of a distinct „timescape“ (Zeitlandschaft) of several co-existing and/or competing orders of time, such as „religious times“ or „clock time“, which were again of central importance for the management of the harbour of Zanzibar. This contribution looks at the way in which these different times have been negotiated in Zanzibar´s recent history, from the 1830s to the present.

## **1. Einleitung**

Mit dem Aufstieg des Sultanates Oman zu einer Handelsmacht im westlichen Indischen Ozean im 19. Jahrhundert war die Gründung einer neuen ostafrikanischen Hafenstadt, Sansibar, verbunden. Im Vergleich zu anderen Häfen an der ostafrikanischen Küste wie Mombasa, Kilwa oder Lamu hat Sansibar somit eine recht kurze Geschichte. Existierte bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts an der Spitze der Shangani-Halbinsel an der Westküste der Insel Unguja lediglich eine kleine Fischer-Siedlung nebst einem alten Fort aus portugiesischer Zeit,<sup>1</sup> so entwickelte sich Sansibar im 19. Jahrhundert zum wichtigsten

1 Dieses Fort war 1709/10 unter omanische Kontrolle gekommen.

Hafen an der ostafrikanischen Küste zwischen 'Aden im Norden und Kapstadt im Süden. Diese Entwicklung Sansibars war wesentlich mit dem Schicksal des sansibarischen Reichsteiles<sup>2</sup> des Sultanates Oman verbunden, das im Jahre 1964 in einer blutigen Revolution ihr Ende fand. Als Sitz des ostafrikanischen Reichsteiles des Sultanats Oman erlebte Sansibar im 19. Jahrhundert jedoch einen raschen ökonomischen Aufstieg, und in seiner Blütezeit in den siebziger und achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde Sansibar sogar als das „Paris Ostafrikas“ bezeichnet. Mit den historischen Umbrüchen des 19. und 20. Jahrhunderts, mit der Entwicklung von Handel und Hafen, und mit der Herausbildung einer polyphonen Hafenmetropole entstand auch eine für Sansibar typische Zeitlandschaft, die sich durch die Koexistenz mehrerer Zeitregime auszeichnete, die wiederum mit der religiösen, politischen und sozialen Ordnung der Gesellschaft Sansibars verbunden waren. Der Handel und der Hafen Sansibars waren mit diesen unterschiedlichen Zeitregimen eng verbunden.

## 2. Hafen und Handel, Dampfschiffe und Dhaus

Sansibar und sein Hafen lagen im 19. Jahrhundert auf einer Halbinsel in einer weiten, von mehreren vorgelagerten Inseln und einem Riff geschützten Bucht an der Westküste der größten Insel des Archipels, Unguja. Dieser Archipel umfasst neben Unguja und der zweiten großen Insel, Pemba, eine Reihe kleinerer Inseln wie Tumbatu oder Uzi mit einer Gesamtfläche von 2641 qkm. Im 19. Jahrhundert war der Archipel noch recht dünn besiedelt, auf Unguja konzentrierte sich die Bevölkerung in der urbanen Agglomeration Sansibar. Immerhin wuchs Sansibar im 19. Jahrhundert aber von ca. 5.000 Einwohner im Jahre 1819 auf 10-15.000 im Jahre 1835, 20-25.000 im Jahre 1846, 45.000 im Jahre 1857, 70.000 im Jahre 1869 und ca. 80.000 im Jahre 1885.<sup>3</sup> Damit war Sansibar in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die größte Stadt an der ostafrikanischen Küste. Noch in den vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts überschritt die Gesamtbevölkerung des Archipels kaum die Marke von 260.000 Menschen und erst 1963 hatte der Archipel eine Bevölkerung von etwa 320.000 Einwohnern erreicht, davon etwa 60.000 in Sansibar.<sup>4</sup>

Der ökonomische Boom Sansibars im 18. Jahrhundert und die zentrale Rolle des Hafens als Umschlagplatz an der ostafrikanischen Küste öffneten Sansibar für vielfältige Einflüsse aus den Anrainerländern des Indischen Ozeans und der weiteren Welt und begründeten nicht nur das beträchtliche Bevölkerungswachstum der Agglomeration Sansibar,

2 Nach dem Tode von Sultan Sa'īd b. Sultan im Jahre 1856, der noch das ganze Sultanat regiert hatte, wurde das Sultanat unter seinen Söhnen Māğīd (Sansibar) und Ṭwaynī (Masqat) aufgeteilt. Ein Versuch Ṭwaynis, im Jahre 1859 auch die Herrschaft über Sansibar zu erlangen, scheiterte an der britischen Marine, die Ṭwaynis Flotte zur Umkehr zwang. N. R. Bennett, A History of the Arab State of Zanzibar, London 1978, S. 63.

3 Ebenda, S. 57; A. Sheriff, Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar, London 1987, S. 138.

4 Der tansanische Zensus des Jahres 2002 ergab für den Archipel eine Gesamtbevölkerung von knapp einer Million Einwohnern, davon etwa 350.000 im Großraum von Sansibar-Stadt, aber lediglich 20.000 in der alten „Stone Town“ (Zanzibar National Archives, Zensus, 2002, ZNA BD 3/10).

sondern förderten auch die Entwicklung eines bunten Bevölkerungsgemisches: Zu den Tausenden von Arabern aus dem Oman kamen weitere arabische Einwanderergruppen aus dem Hadramaut und Jemen, unterschiedliche indische Einwanderergruppen, vor allem aus Gujarat und von der Halbinsel Cutch, aber auch Somaal und Bajuni von der Benadir-Küste des heutigen Somalia, Belutschen und Iraner, eine kleine aber wachsende Gruppe von Europäern, Amerikanern und Japanern, unterschiedliche Einwanderergruppierungen vom afrikanischen Festland, vor allem Nyamwesi, Yao und Makonde, sowie die Komorer und die Zuwanderer aus Madagaskar.<sup>5</sup> In den ländlichen Regionen der Inseln Unguja, Pemba, Tumbatu und Uzi behaupteten sich die alteingesessenen Wapemba, Watumbatu und Wahadimu, die sich im 20. Jahrhundert zunehmend als „Shirazi“ definierten, um sich von den neu zugewanderten Afrikanern der ostafrikanischen Küstengebiete, den „Swahili“ abzugrenzen.<sup>6</sup> Doch nicht nur „Afrikaner“ und „Inder“, auch scheinbar homogene Gruppen wie die Omanis oder die Hadramis waren in unterschiedliche soziale Gruppierungen gespalten, etwa arme Hadramis aus Shihr oder die „Manga“ aus dem südlichen Oman, die erst im frühen 20. Jahrhundert kamen, nicht als Teil der „arabischen Aristokratie“ galten und sich als Hafendarbeiter, Kaffeemacher, Rikschas-, „pusher“ und Plantagenaufseher durchschlugen. Sie standen in der kolonialen Arbeitshierarchie weit unten.<sup>7</sup> Sansibar war im 19. Jahrhundert aber auch durch seine starke religiöse Vielfalt gekennzeichnet: Neben den unterschiedlichen muslimischen Gruppierungen (sunni-shāfi‘ī, sunni-hanafī, shī‘ī-ithnā‘ashara, ismā‘īlī und ibādī) gab es mehrere christliche Denominationen, verschiedene Hindu-Gemeinden, Bahā‘īs, Jains, Sikhs, Zoroastrier und sogar einige Buddhisten. Der Zensus von 1948 führte 21 unterschiedliche Religionen auf:

*Roman-catholic, Christian, protestant, Hindu (so-stated), Brahmin, Vaishya, Sanatan Dharamist, Ārya Samāj, Islam (so stated), Suni Shafi, Suni Hanafi, Suni Maliki (sic), Shia Ismaili Khoja, Shia Ithnasherikhoja (sic), Shia Bohora, Shia Ibadhi, Jains, Sikhs, Zoroastrians, Buddhists and unspecified.*<sup>8</sup>

Die in der Hafenstadt Sansibar sichtbare Koexistenz unterschiedlicher ethnischer, kultureller und religiöser Gruppierungen drückte sich also in der Polyphonie der Bevölkerung und in der Vielzahl der Kirchen, Moscheen und Tempel aus. Im Jahre 1840 etwa verfügte Sansibar über vierzig Moscheen, eine Zahl die auch im 20. Jahrhundert nicht mehr wesentlich stieg.<sup>9</sup>

Mit dem Aufstieg des Sultanates Oman im 19. Jahrhundert stieg auch der Handels-

5 N.R. Bennett, A History of the Arab State of Zanzibar (Anm. 2), 57; A. Sheriff, Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar (Anm. 3), S. 138.

6 Ebenda, S. 147-149.

7 A. Sheriff, Race and class in the politics of Zanzibar, in: Afrika Spectrum, 36, 3, 2001, S. 301-318, hier S. 302 und A. Sheriff/E. Ferguson, Zanzibar under Colonial Rule, London 1991, S. 101.

8 Zanzibar National Archives (ZNA) AB 33/7.

9 Im Jahre 1963 wurden in der „Stone Town“ 48 Moscheen, vier Hindu-Tempel, zwei Kirchen, und jeweils ein buddhistischer und ein zoroastriischer Sakralbau registriert s. A. Sheriff und J. Jafferji, Zanzibar Stone Town: an architectural exploration, Zanzibar 1998.

umschlag des Hafens von Sansibar kontinuierlich an: Lagen in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts noch kaum Schiffe vor Reede, so wuchs der Schiffsverkehr von und nach Sansibar in den folgenden Jahren rasch an. Im Jahre 1850 wurden etwa 120 größere und rund 100 mittlere und kleinere Dhaus im Hafen von Sansibar gezählt, die von den arabischen und indischen Küsten kamen, und 1856 liefen bereits 300 Handelsschiffe Sansibar an.<sup>10</sup> Auch Tonnage und Umschlag wuchsen beträchtlich von minimalen Mengen um 1830 auf einen Umschlag von £1.664.000 im Jahre 1859. Damit lag Sansibar vor 'Aden und Karachi.<sup>11</sup> Alleine im Jahre 1859 wurden rund 80 größere Schiffe europäischer Konstruktionsart, sowohl Dampfschiffe als auch Segler, gezählt, die den Hafen von Sansibar anliefen und dabei 23.340 Tonnen an Gütern umschlugen. Insgesamt exportierte Sansibar in diesem Jahr Güter im Wert von 967.000 Maria-Theresien-Talern (MTT) auf diesen großen Schiffen, zudem aber auch Güter im Wert von weiteren 886.000 MTT auf den zahlreichen Dhaus, die Sansibar anliefen. Neben den bereits erwähnten Gewürznelken, die sich seit den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts zu einem der wichtigsten Exportgüter Sansibars und seiner Handelsfamilien entwickelt hatten, stellte vor allem der Handel mit Sklaven,<sup>12</sup> Elfenbein, Kokospalmprodukten, Copal-Harz und Getreide, aber auch Mangrovenholz, Sesam, Häuten und Orchilla-Gras sowie Zolleinnahmen aus dem sansibarischen Import- und Exporthandel Grundlagen seines Wohlstands dar. Mit den Frachtmengen stiegen die Zolleinnahmen Sansibars von etwa 20.000 MTT um 1810 auf ca. 40.000 MTT im Jahre 1819, ca. 160.000 MTT im Jahre 1840 und 310.000 MTT im Jahre 1865.<sup>13</sup> Von Bedeutung für Sansibar und seinen Hafen war aber nicht nur der Handel mit den Anrainerregionen des Indischen Ozeans, sondern auch der Umschlag von europäischen und amerikanischen Handelsgütern für den Re-Export auf das afrikanische Festland und der zumindest kurzzeitig bedeutende Export von Kaurimuscheln nach Westafrika.<sup>14</sup>

10 R. W. Beachey, *A History of East Africa 1592–1902*, London 1996, S. 54.

11 E. Gilbert, *Dhaus and the Colonial Economy of Zanzibar, 1860–1970*, London 2004, S. 23. Im Jahre 1859 exportierte Sansibar Güter im Wert von 2.084.000 Maria-Theresien-Talern (MTT); 1864/5 waren es Güter im Wert von 2.208.000 MTT (Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar*, S. 117). Der bis 1918 in Österreich für den überseeischen Handel der Donaumonarchie gemünzte MTT war zum Teil bis ins 20. Jahrhundert eine gängige Scheidemünze in weiten Teilen Arabiens, Nordafrikas, der Sahara und Ostafrikas. Zur historischen Rolle des MTT s. C. Peez und J. Raudnitz, *Maria-Theresien-Thaler*, Hamburg 1998.

12 Ein führender Unternehmer der sansibarischen Sklavenhandels war der Oman-Sansibari 'Abd al-Hamid b. Muhammad b. Ġuma' al-Murġabī (gest. 1905) alias „Tippu Tip“, der sich nach einem erfolgreichen Leben als Sklavenhändler und Plantagenbesitzer (seine sieben Plantagen in Sansibar wurden von rund 10.000 Sklaven bewirtschaftet) in einem prachtvollen Haus in der „Stone Town“ Sansibars zur Ruhe setzte. Zu ihm s. F. Renault, *Tippo Tip: un Potentat arabe en Afrique Centrale au XIXème siècle*, Paris 1987.

13 A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 127.

14 Im Jahre 1859 wurden Kauris im Wert von 150.000 MTT exportiert, 1864/65 für 40.000 MTT. Ostafrikanische Kaurimuscheln dienten vor allem den (Segel-)Schiffen der deutschen Wöhrmann- und O'Swald-Linien als Ballast. Da Kaurimuscheln (eigentlich eine Seeschneckenart) in Westafrika aber als kleine „Scheidemünze“ begehrt waren, gestaltete sich ihr Transport nach Westafrika durchaus gewinnbringend; s. hierzu M. Johnson, *The Cowrie Currencies of West Africa*, in: *Journal of African History* XI, 1, S. 17–49 und XI, 3, 1970, S. 331–53. Insgesamt wurden zwischen 1850 und 1878 etwa 27.000 Tonnen Kauris exportiert, s. A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 99; S. 127.

Bei der Diskussion des Seehandels im Indischen Ozeans muss beachtet werden, dass der bereits genannte Schiffstyp der Dhau eine Sammelbezeichnung für eine Vielzahl von Schiffstypen des westlichen Indischen Ozeans darstellt,<sup>15</sup> die sich im Laufe der Jahrhunderte im Indischen Ozean und seinen Nebenmeeren entwickelt hatten und unter Ausnutzung der zyklischen Monsunwinde für eine recht zuverlässige Verbindung der Anrainer dieses „sea-scape“<sup>16</sup> sorgten. Dank ihrer Fähigkeit, seichte Häfen oder gar Buchten und Küsten ohne Reede anlaufen zu können, widerstanden die Dhau des westlichen Indischen Ozeans der Konkurrenz der schnelleren und größeren Dampfschiffe, die sich ab den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts zunehmend auf den Schifffahrtsrouten im Indischen Ozean etablierten. Die großen Frachtschiffe waren zudem in den mit zahlreichen Untiefen, Sandbänken und Riffen gesäumten Küstengewässern Ostafrikas immer wieder havariegefährdet und auch im Unterhalt und Betrieb recht kostenintensiv.<sup>17</sup> Die Öffnung des Suez-Kanals im Jahre 1869 und der danach stark wachsende Dampfschiffverkehr im Indischen Ozean hatten so zunächst keine negativen Auswirkungen auf die Rolle Sansibars als zentraler Umschlaghafen im westlichen Indischen Ozean. Erst mit dem Bau der Festlandshäfen Tanga, Dar es-Salam und Mombasa zu Tiefwasserhäfen mit Reeden und Verladeanlagen im späten 19. Jahrhundert, sowie mit der Fertigstellung von Bahnlinien ins afrikanische Hinterland, insbesondere der Uganda-Bahn im Jahre 1901, konnten sich Mombasa, Tanga und Dar es-Salam im transozeanischen Fernhandel gegenüber Sansibar als primäre Häfen für Frachtschiffe durchsetzen.<sup>18</sup> Mit dem Bau neuer Hafenanlagen und einer Tiefwasser-Reede bis 1925 war dann auch der Hafen von Sansibar wieder in der Lage, sich, wenn auch in sekundärer Rolle, gegenüber den Festlandshäfen im Bereich des Fracht- und Passagierdampferbetriebes zu behaupten. Im Küstenhandel selbst blieben die Dhau gegenüber den großen Frachtern jedoch bis heute konkurrenzfähig: Sie waren zum einen in der Lage, mit Gewinn auch Stückgut und kleine Frachten zu transportieren, und sie sollten sich in der Kolonialzeit als wichtig für den klandestinen Handel an der ostafrikanischen Küste jenseits der Kontrolle der Zollbehörden erweisen. In der Tat gelang es den deutschen Behörden während der gesamten Kolonialzeit nicht, den Schmuggel und heimlichen Küstenhandel zu unterbinden.<sup>19</sup> Nach den für Sansibar krisenhaften Jahren zwischen 1891 und dem Ende des Ersten Weltkriegs erlebte der Dhau-gestützte Seehandel seit den zwanziger Jahren des

15 Eine Dhau konnte also sowohl eine „mtepe“ sein, ein kleine Küstensegler, als auch eine größere „jahazi“, die längere Strecken auf hoher See bewältigte, wie schließlich ein großer Segler des „Bum“- und „Bagala“-Typs, der für den Handel nach Indien und Arabien von zentraler Bedeutung war. Während eine „mtepe“ Ende des 19. Jahrhunderts eine Durchschnittstonnage von etwa 22 Tonnen aufwies, konnte eine „jahazi“ auf 50-150 Tonnen kommen und eine große „Bum“ auf bis zu 350 Tonnen. S. hierzu E. Gilbert, Dhau and the Colonial Economy of Zanzibar (Anm. 11), S. 37; zur Fracht s. ebenda, S. 51-58; allgemein A. Sheriff, Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar (Anm. 3).

16 Zu diesem Begriff s. J.-G. Deutsch/B. Reinwald (Hrsg.), *Space on the Move. Transformations of the Indian Ocean Seascape in the Nineteenth and Twentieth Century*, Berlin 2002.

17 P. Krajewski, *Kautschuk, Quarantäne, Krieg. Dhauhandel in Ostafrika 1880–1914*, Berlin 2006, S. 93 ff.

18 Ebenda, S. 259.

19 Ebenda, S. 39.

20. Jahrhunderts, insbesondere aber im Boom der fünfziger Jahre einen erneuten Aufschwung, der mit der Nachfrage nach termiten-resistentem Mangrovenholz aus Unguja und Pemba in den Golfgebieten verbunden war.<sup>20</sup> Die Passagier- und Frachtschiffe der großen Schifffahrtslinien konnten zudem die meisten Küstenorte wie Bagamoyo, Lamu oder Pangani angesichts fehlender Tiefwasserhäfen nicht anlaufen, und insbesondere die Frachtschiffe mussten vor Reede mühsam über Leichter ent- und beladen werden, während die Dhau bis an den Strand fahren konnten und sich dort bei Ebbe trocken fallen ließen.<sup>21</sup> Die anhaltende Bedeutung des Dhau-Handels verhinderte auch den wirtschaftlichen Zusammenbruch Sansibars nach 1890/91, als Sansibar nicht nur seine Unabhängigkeit, sondern auch seine Zolleinnahmen verlor. So waren im Jahre 1907 immer noch 397 Dhau in Sansibar registriert, und 1911 zählten die Hafenbehörden die Ankunft von 173 Dhau aus indischen und 137 aus arabischen Häfen.<sup>22</sup> Während in Lamu die Zahl der einlaufenden Dhau zu Beginn des 20. Jahrhundert über die Jahre von etwa 400 im Jahre 1906 auf 65 im Jahre 1912 zurückging,<sup>23</sup> blieb Sansibar ein Zentrum des Dhau-Handels: So verließen im Jahre 1910 1096 in Deutsch-Ostafrika registrierte Dhau Sansibar,<sup>24</sup> gleichzeitig fuhren in die 18 registrierten Zollhäfen Deutsch-Ostafrikas 1587 Dhau ein, was die Rolle Sansibars als zentralem Umschlaghafen des Dhau-Handels für die Küste Ostafrikas bestätigt.<sup>25</sup>

### 3. Die Modernisierung Sansibars

Der ökonomische und politische Aufstieg Sansibars war vor allem mit der Herrschaft des Sultans von Oman, Sa'ïd b. Sultân (reg. 1806–1856) verbunden, der sein Handelsimperium im Indischen Ozean bereits seit dem Jahre 1827 von Sansibar aus regierte, auch wenn die endgültige Verlegung des Herrschaftssitzes von Masqat nach Sansibar erst 1840 erfolgte. Rückgrat der omanischen Herrschaft im westlichen Indischen Ozean und an der ostafrikanischen Küste war eine Flotte von Kriegs- und Handelsschiffen, die es dem Sultanat ermöglichte, alle Häfen des westlichen Indischen Ozeans zu blockieren und eine effektive Kontrolle des Küstenhandels zu erlangen, ohne kostspielige Garnisonen in den jeweiligen Hafenstädten anlegen und unterhalten zu müssen.<sup>26</sup> In den 1820er Jahren

20 E. Gilbert, Dhau and the Colonial Economy of Zanzibar (Anm. 11), S. 110 ff.

21 P. Krajewski, Kautschuk, Quarantäne, Krieg. Dhauhandel in Ostafrika (Anm. 17), S. 86.

22 E. Gilbert, Dhau and the Colonial Economy of Zanzibar (Anm. 11), S. 80.

23 P. Krajewski, Kautschuk, Quarantäne, Krieg. Dhauhandel in Ostafrika (Anm. 17), S. 259. Der wirtschaftliche Niedergang Lamus hing nicht nur mit der Nähe zum aufstrebenden Mombasa zusammen, sondern auch mit dem Fehlen von Verkehrsverbindungen, die mit der Uganda-Bahn hätten konkurrieren können.

24 Im Jahre 1903 waren es noch 2178 Dhau. Der Rückgang in den Jahren danach erklärt sich zum einen aus einer Reihe von Pest- und Choleraepidemien in Sansibar seit 1905 und mit der Tatsache, dass insbesondere die größeren Dhau, die bis dahin den Fernhandel nach Arabien und Indien bewältigt hatten, nach 1906 von Frachtdampfern verdrängt wurden; s. P. Krajewski, Kautschuk, Quarantäne, Krieg. Dhauhandel in Ostafrika (Anm. 17), S. 53.

25 Ebenda, S. 37.

26 In den 1840er Jahren verfügte der Sultan über eine „Streitmacht“ von gerade einmal 400 Söldnern aus Belutschistan und Hadramaut, von denen wiederum 200 alleine in Mombasa stationiert waren. Erst nach dem Verlust

umfasste diese Flotte 70-80 Schiffe meist französischer Bauart mit einer Gesamttonnage von 40-50.000 Tonnen, die in den napoleonischen Kriegen von der britischen Marine im Indischen Ozean als *Prisen* aufgebracht und unter „neutrale“ omanische Flagge gestellt worden waren. Im Laufe der Jahrzehnte schrumpfte diese Flotte jedoch stark und umfasste nach einem verheerenden Zyklon im Jahre 1872 gerade noch ein Schiff.<sup>27</sup> In den folgenden Jahren baute Sultan Barghash (reg. 1870–1888) eine neue Flottille von sechs Dampfschiffen auf, die sowohl die Küstenorte Ostafrikas anfuhrten, als auch die Verbindung nach ‘Aden und Bombay herstellten und dem Sultanat mit dem Transport von Mekka-Pilgern zusätzliche Einkünfte verschafften.<sup>28</sup>

Die von Sultan Sa‘īd b. Sultān begonnene Expansionspolitik des Sultanats Oman in Ostafrika wurde von seinen Söhnen und Nachfolgern, Māğid (reg. 1856–1870) und Barghash fortgesetzt, wobei sowohl Māğid wie Barghash eine Politik der Modernisierung des Sultanats betrieben, die in vielen Bereichen dem Vorbild Ägyptens folgte. Insbesondere Sultan Barghash, der in Indien erzogen worden war und 1875 Ägypten besuchte, wo er den Khedive Ismā‘īl traf, war von dessen Modernisierungspolitik beeindruckt und versuchte sie auf Sansibar zu übertragen.<sup>29</sup> Diese Modernisierungspolitik beinhaltete auch und vor allem die Integration Sansibars in das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstehende globale Kommunikationsnetz: So wurde Sansibar bald von vier Post-, Fracht- und Passagierdampfer-Linien angelaufen, nämlich von der „British India Steam Navigation Company“, die Sansibar seit 1872 mit Bombay, ‘Aden und Suez verband, von den französischen „Messageries Maritimes“ (ab 1888), der portugiesischen „Mala Real“-Linie (ab 1889, seit 1893 „Union-Linie“) und der „Deutschen Ostafrika-Linie“ (ab 1890). Gleichzeitig liefen die Schiffe des Sultans Häfen innerhalb und außerhalb des Indischen Ozeans an: 1840 und 1842 hatte Sultan Sa‘īd b. Sultān so den Frachtensegler „Sultana“ unter Kapitän Ahmad b. Nu‘mān nach London und New York, später Marseille, entsandt, um die Möglichkeit eigener Handelsverbindungen nach Europa und Nordamerika zu ergründen.<sup>30</sup> Im Jahre 1872 wurden auch die ersten Telegraphenkabel von der „Eastern and South African Telegraph Company“ in Sansibar verlegt,<sup>31</sup> und 1879 folgte ein Telegraphenkabel nach ‘Aden, womit Sansibar direkt an das globale Kommunikationsnetzwerk angeschlossen war.<sup>32</sup> Das erste Telefon wurde 1905 installiert und seit dem Jahre 1923 wurde der Aufbau eines Telefonnetzes genau geregelt.<sup>33</sup>

der Kriegsflotte im Zyklon des Jahres 1872 kam es zum Ausbau der landgestützten Militäreinheiten auf einige Tausend Soldaten, s. N. R. Bennett, *A History of the Arab State of Zanzibar* (Anm. 2), S. 44-45.

27 A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 22; 234.

28 A. Sheriff/J. Jafferji, *Zanzibar Stone Town* (Anm. 9), S. 75.

29 N. R. Bennett, *A History of the Arab State of Zanzibar* (Anm. 2), S. 99 und R. Pouwels, *Horn and Crescent: Cultural Change and Traditional Islam on the East African Coast, 800-1900*, Cambridge 1987, S. 127.

30 A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 101.

31 ZNA AB 42/3

32 R.W. Beachey, *A History of East Africa* (Anm. 10), S. 63.

33 ZNA AB 42/6. Im Jahre 1931 gab es in Sansibar bereits 226 Telefone (ZNA AB 42/10), sieben davon im Sultanspalast, elf in der Residenz des britischen Resident, sieben im Sekretariat (der Residenz), sechs in der Provinzverwaltung und 195 in weiteren Regierungseinrichtungen. Dennoch gab es noch 1947 kein Telefonbuch für Sansibar (ZNA AB 42/14).

Die Politik der Modernisierung der Sultane Māgīd und Barghash und der anhaltende ökonomische Boom Sansibars führten dazu, dass sich Sansibar in wenigen Jahrzehnten von einem kleinen Fischerdorf zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu einer ostafrikanischen Metropole in den siebziger und achtziger Jahren entwickelte.<sup>34</sup> Einige Reiseberichte hatten die Einrichtung des Sultanspalastes noch in den fünfziger Jahren als eine Ansammlung von einigen wenigen Stühlen bezeichnet, und die Vielfalt der Gerüche in Sansibars Gassen bewog den britischen Reisenden Burton im Jahre 1857 dazu, von Sansibar als „a filthy labyrinth“<sup>35</sup> zu sprechen. In den achtziger Jahren glich die Hofhaltung von Sultan Barghash aber bereits eher der eines indischen Maharaja: Im Jahre 1883 wurde ein *bait al-‘agā’ib*, ein „Haus der Wunder“, erbaut und mit elektrischer Beleuchtung und einem elektrischen Aufzug versehen, um die von den Sultanen gesammelten Kuriositäten öffentlich auszustellen; vor dem Sultanspalast erhob sich seit dem Jahre 1879 ein Leuchtturm mit einer großen Uhr, die die „neue Zeit“ allen sichtbar anzeigte. Die Stadt Sansibar verfügte bald auch über Wasserleitungen und eine Kanalisation, die engen Gassen wurden nachts mit Gaslampen erleuchtet.<sup>36</sup> Die zunächst aus Lehm und Kalksteinbruch erbauten ebenerdigen Häuser Sansibars wurden durch mehrstöckige Steinhäuser der reichen Händlerfamilien ersetzt, während sich die ärmere Bevölkerung jenseits („ng’ambo“) des „creek“ ansiedelte, ein Meeresarm, der bis in die fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts die „Stone Town“ von den Stadtgebieten östlich des „creek“ trennen sollte.<sup>37</sup> In der „Stone Town“ entstanden neben dem Palastkomplex des Sultans zahlreiche repräsentative Gebäude der reichen Sansibaris, vor allem Araber und Inder, aber auch der europäischen Handelsniederlassungen und Konsulate, zudem eine Reihe von Hotels, Marktgebäude, neue Hafenanlagen und sogar eine Eisfabrik.

Mit der Zerstörung der sansibarischen Kriegs- und Handelsmarine im Zyklon des Jahres 1872, der auch die Gewürznelkenbaumpflanzungen der Insel Unguja weitgehend verwüstete, wurde das militärische und ökonomische Rückgrat des Sultanats so sehr geschwächt, dass das Sultanat in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts nicht mehr in der Lage war, dem zunehmend aggressiven Vorgehen europäischer Kolonialmächte in der Region wirkungsvollen Widerstand zu leisten. Am 7. November 1890 wurden die verbliebenen Reichsgebiete unter britisches Protektorat gestellt. Ein letzter Versuch, die Unabhängigkeit des Sultanats wiederherzustellen, scheiterte im Jahre 1896 (s. unten). Von 1890 bis 1963 blieb Sansibar unter britischer Oberherrschaft, selbst wenn der Sultan formell als Herrscher anerkannt wurde und die Sitzungen des „Executive Council“ leitete. Die wirkliche Macht lag jedoch bis zur erneuten Unabhängigkeit Sansibars am

34 S. detailliert hierzu A. Sheriff, *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar* (Anm. 3), S. 138 ff.

35 Ebenda, S. 149.

36 R. Pouwels, *Horn and Crescent* (Anm. 29), S. 127 f.

37 Zur Entwicklung von Ng’ambo s. G. A. Myers, *Verandahs of Power: Colonialism and Space in Urban Africa*, Syracuse, 2003 und W. C. Bisell, *City of Stone, Space of Contestation: Urban Conservation and the Colonial Past in Zanzibar*. Ph. D. Thesis. University of Chicago, 1999. Die Entwicklung Ng’ambos begann 1838 und unterlag einer ähnlichen Dynamik wie die Entwicklung der „Stone Town“: Auch in den einzelnen Vierteln von „ng’ambo“ ersetzten höhere Steinbauten bereits im späten 19. Jahrhundert die niedrigere Erstbebauung. Im Jahre 1895 umfasste Ng’ambo schon fünfzehn Viertel (mitaa).

10. Dezember 1963 bei einem britischen Residenten und einer von ihm geführten Protektoratsverwaltung.<sup>38</sup> Die Rolle Sansibars als einer ostafrikanischen Küstenmetropole erlitt so im späten 19. Jahrhundert einen politischen Einbruch, der durch den Aufstieg konkurrierender Hafenstädte an der ostafrikanischen Küste, insbesondere Tanga und Dar es-Salam in Deutsch-Ostafrika (ab 1919 Tanganyika) sowie Mombasa in der britischen Kronkolonie Kenia, noch verstärkt wurde. Bis zu seiner erneuten Unabhängigkeit im Jahre 1963 konnte Sansibar aber seine kulturelle Führungsrolle an der Küste behaupten. Auch waren die Briten bereit, Sansibar bis 1963 als „port of call“ anzuerkennen<sup>39</sup> und in ökonomischer Hinsicht behauptete Sansibar seine Rolle im lokalen und regionalen Handel.

#### 4. Die Zeitlandschaft Sansibar

Mit dem Handel und dem transozeanischen Schiffsverkehr im Indischen Ozean, aber auch mit den unterschiedlichen ethnischen und religiösen Gruppierungen Sansibars und ihren Lebenswelten verband sich eine Reihe von unterschiedlichen Zeitregimen, die sowohl den Handel als auch das alltägliche Leben Sansibars bestimmten. Das wohl wichtigste natürliche Zeitregime an der ostafrikanischen Küste, das auf den zyklischen Monsun-Winden, kusi (April-Oktober) und kaskasi (November-März), beruhte, war bereits in Zusammenhang mit der Diskussion der Bedeutung der Dhaus für den Küsten- und Fernhandel im Indischen Ozean angesprochen worden. Die Monsunwinde bestimmten die Ankunft und die Abfahrt der Dhaus: Von August bis Oktober segelten die Dhaus nach Norden, von November bis Februar kamen sie aus dem Norden. Unabhängig von den Monsunwinden ermöglichten auf- und ablandige Winde aber das ganze Jahr über den Dhau-Handel zwischen den Inseln und mit dem afrikanischen Festland. Eng verbunden mit den Monsunen waren die Regenzeiten, vuli und masika, die ebenfalls den Jahreslauf prägten. Die „natürlichen“ Zeiten Sansibars, geprägt von den Monsunwinden, den Gezeiten, den Regen- und Trockenzeiten waren eng mit den Gestirnen und mit der Rhythmik von Tag und Nacht verbunden. Das Wissen über diese natürlichen Zeiten und ihre Berechnung waren von enormer Bedeutung für die Dhau-Schifffahrt und die Fischerei, aber auch für das Reisen, die Landwirtschaft und die Organisation des religiösen und sozialen Lebens.

Eng mit Sonne-, Mond- und Sternkalendarien verbunden war das „religiöse“ Zeitregime Sansibars, das sich in den täglichen fünf Gebeten, im *Adān* des Muezzins, im religiösen Kalender und in seinen Festen,<sup>40</sup> in der Festlegung des Pilgermonats *Dū l-Hiġġa* und

38 J. E. Flint, Zanzibar 1890–1950, in: Vincent Harlow/E. M. Chilver/Alison Smith (Hrsg.), *History of East Africa*, Vol. II, Oxford 1965, S. 641–71, S. 656.

39 Sansibar hatte diesen Status zwischen 1913 und 1925 verloren, als es dem „Colonial Office“ unterstellt wurde und als Teil der Kolonie Kenia galt. Mit der Wiederherstellung des status quo ante im Jahre 1925 erhielt Sansibar auch die hoheitliche Rolle eines „port of call“ zurück, die sich etwa darin äußerte, dass die Ankunft eines Schiffes mit einem Kanonenschuss signalisiert und von der Hafenverwaltung registriert wurde.

40 In Sansibar waren dies: 1. muharram (Neujahr), 10. muharram (Karbalā'), 16. muharram (der „Imām“-Tag, der indessen nur von den Khoja-Isma'īlis gefeiert wurde); 12. rabī' al-auwal (für den maulid al-nabi), 23. Ġumāda al-ūla

des Fastenmonats Ramadan äußerte, dessen Beginn und Ende im 19. Jahrhundert jeweils mit Kanonenschüssen von einem Schiff in der Hafengebucht signalisiert wurde. Die sansibarische Prinzessin Salme bint Sa'īd alias Emily Ruete schilderte die Aufregung in Sansibar in Erwartung des Fastenmonats Ramadan in der Mitte des 19. Jahrhunderts wie folgt:

*Am letzten Tag des Monats, dem 29. oder 30., versuchen alle, den neuen Mond zu sichten. In unserem Land sind zwar nur die Gelehrten in die Kunst der Astronomie eingeweiht, aber bei der Sichtung des neuen Mondes reicht die Astronomie und das Wissen von den Kalendern alleine nicht aus, denn der neue Mond muß erst deutlich gesichtet werden, bevor das Ende der Fastenzeit verkündet werden kann. Opern- und Feldgläser werden daher von Hand zu Hand gereicht und Männer mit scharfen Augen werden auf die Dächer des Forts und auf die Mastspitzen der Schiffe geschickt, um das erste Anzeichen der silbernen Sichel zu vermelden. Obwohl immer wieder vergessen wird, daß der Kanonenschuß, der von Bord eines Schiffes abgefeuert wird, als Signal für die Sichtung des Mondes überall deutlich vernommen werden kann, gibt es doch immer wieder Übereifrige, die glauben, einen Schuß gehört zu haben und falschen Alarm auslösen.<sup>41</sup>*

Mit der Integration Sansibars in globale Kommunikationsnetzwerke wurde seit dem späten 19. Jahrhundert die „religiöse Lokalzeit“ und ihre Praktiken, etwa die Sichtung des Mondes, mit der translokalen „Uhr-Zeit“ konfrontiert.<sup>42</sup> Mit der Einführung der Uhr und der zunehmenden kommunikativen Vernetzung durch Telegraph und Telefon sowie heute das Internet, geriet auch die Wissenschaft von der Berechnung der Zeit (elimu ya wakati) in Vergessenheit. Es war nicht mehr nötig, die alten astronomischen Techniken zu kennen, die nur in der Navigation von begrenzter Bedeutung blieben.<sup>43</sup> Ein sansibarischer Gelehrter, Sayyid Ahmad b. Sumayt, hatte zudem bereits Ende des 19. Jahrhunderts einen Kalender für die „korrekten“ Gebetszeiten entwickelt, der sich auf die neuen „(Uhr-)Zeiten der (Zeit-)Zone“ (majira ya zoni) bezog, in der Sansibar nun lag. Diese Tabelle der neuen „zoni“-Gebetszeiten war gegenüber den etablierten „Moschee-Stunden“ (saa za mskiti) erheblich genauer und gab diese Zeitunterschiede auch an. Im 20. Jahrhundert wurde dieser Kalender, der mit einer entsprechenden Uhrzeitentabelle verbunden war, von Šaiḥ 'Abdallāh Sālih al-Farsī und Sayyid Ahmad b. Hamīd Mansab noch einmal perfektioniert.<sup>44</sup>

(der Geburtstag des Agha Khan); 27. raġab (lailat al-mirāġ); 1. ramadan, 21. ramadan (lailat al-qadr), 1. sawwal (īd al-fitr) und 10. Dū I-hiġġa (īd al-ḥaġġ).

41 E. Ruete, *Memoirs of an Arabian princess from Zanzibar*, Zanzibar 1998, S. 131.

42 R. Loimeier, *Zanzibar oder: Was bedeutet „Globalisierung“ aus muslimischer Perspektive?* in: R. Loimeier/D. Neubert/C. Weißköppl (Hrsg.), *Globalisierung im lokalen Kontext: Perspektiven und Konzepte von Handeln in Afrika*. Hamburg 2005, S. 63-84, 71.

43 Bis auch sie im späten 20. Jahrhundert von der satellitengestützten GPS-Technologie abgelöst wurden. Sonne- und Mondkalendarien behaupteten nur in der Landwirtschaft und der Fischerei eine lokal begrenzte Bedeutung.

44 Mitteilung Mw. Idris, Bergen, 24. Juli 2004.

## 5. Die Etablierung der „Uhrzeit“ in Sansibar

Die Etablierung der Uhrzeit, die *wakati cha saa*, die in Sansibar mit dem Bau des Uhrturms (*saa ya mnara*) im Jahre 1879 (s. Photo)<sup>45</sup> und mit der Etablierung der Uhrzeit als Grundlage für eine neue physikalisch-abstrakte Zeitmessung begann, war somit in der Tat von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Zeitlandschaft Sansibars. Eigentlich hatte „Uhrzeit“ in Sansibar schon einige Jahre früher begonnen, nämlich im Jahre 1875, als Sultan Barghash (1870–1888) von einem Staatsbesuch bei Khedive Ismā‘il in Ägypten zurückkehrte und von dieser Reise zahlreiche Wand- und Standuhren mitbrachte, die in Sansibar in den Palästen und Häusern des Sultans aufgestellt wurden und sich rasch zu Prestigeobjekten entwickelten, weil die reichen Araber, Inder und „Shirazis“ nun auch „ägyptische“ Uhren haben wollten, obwohl diese aus schweizerischen oder badischen Uhrmacherwerkstätten kamen. In diesem Sinne kann die fast „spielerische“ Einführung der Uhrzeit in Sansibar als innermuslimischer Modernisierungsschritt bezeichnet werden, denn nicht der ursprüngliche Produktionsort der Uhren war für die Sansibaris entscheidend, sondern die ägyptische Vorreiterrolle bei der Modernisierung der Gesellschaft.<sup>46</sup>



Der Uhrturm von Sansibar, erbaut 1879 (wiedererrichtet 1896), vor dem „Haus der Wunder“

Im Rahmen der Festlegung der Weltzeitzonen wurde Sansibar im Jahre 1884 Teil der „Moskau-Zeit (GMT plus zwei Stunden), eine Regelung, die für Sansibar unmittelbare Bedeutung hatte, weil die Fahrpläne der Postschiffe im Indischen Ozean der neuen Weltzeit folgten und damit auch dem Zeitregime des Hafens von Sansibar eine stärkere Ausrichtung an internationalen Zeitregelungen bescherte. Die Einbindung Sansibars in das

45 Der Uhrturm stand seit 1879 als singulärer Bau direkt an der Hafenanlage, wurde aber nach seiner Zerstörung im Jahre 1896 in das *bait al-'aḡā'ib* integriert und neu aufgebaut. S. F. Siravo, Zanzibar. A Plan for the Historic Stone Town, Zanzibar 1996, S. 18.

46 R. Pouwels, *Horn and Crescent* (Anm. 29), S. 127; E. Ruete, *Memoirs of an Arabian princess* (Anm. 41), S. 14; 37 ff; 138ff.

globale Gültigkeit beanspruchende Zeitzonensystem war vor allem deshalb von so großer Bedeutung, weil damit die religiös begründete Zeitordnung Sansibars mit einem neuen Zeitregime konfrontiert wurde, das physikalischen Konventionen folgte, sich an der weltweit koordinierten Uhrzeit orientierte und auf der Grundlage einer entsprechenden Dekrete-Ordnung allgemeine Verbindlichkeit im Lebensalltag Sansibars beanspruchte (s. unten). Von geringerer Bedeutung für die Durchsetzung der Uhrzeit im Alltagsleben der Menschen als das Kommen und Gehen der Schiffe im Hafen war die Eisenbahn (und ihre Fahrpläne), obwohl es in Sansibar zwei Bahnlinien gab: von 1875–1888 die zehn Kilometer lange Chukwani-Linie nach Süden und von 1905–1929 die zwölf Kilometer lange Bububu-Linie nach Norden. Diese beiden Schmalspur-Linien blieben letztendlich gegenüber dem Transport auf der Straße unrentabel, zudem wurden durch Funkenflug an der Strecke immer wieder Brände ausgelöst. Schließlich war vor allem die Bububu-Linie für die Unzuverlässigkeit des Personals bekannt, die ein Reisender der Zeit als „eccentric to say the least“ beschrieb.<sup>47</sup>

„Uhrzeit“ erlangte für die Bevölkerung Sansibars aber schon bald eine recht schockierende Bedeutung, als die britische Marine am 27. August 1896 den auf Unabhängigkeit bedachten Sultan von Sansibar, Hälid b. Barghash, zum Rücktritt zwang, und zwar mit Hilfe eines Ultimatums. Hintergrund dieser Ereignisse war der Tod des probritischen Sultans Hamüd b. Twaynī am 25. August 1896. Ihm sollte nach britischen Überlegungen Hamüd b. Muhammad folgen, der ebenfalls als probritisch galt und zudem als ältester männlicher Thronfolger in der Thronfolge Priorität hatte. Die Übergabe der Regierungsgeschäfte an Hamüd b. Muhammad scheiterte jedoch, als sein jüngerer Bruder Hälid b. Barghash, dem 1893 die Thronfolge versagt worden war, mit Unterstützung der Palastgarde des verstorbenen Sultans, zahlreicher führender arabischer Familien und religiöser Gelehrter am Morgen des 26. August 1896 den Palast besetzte. Als sich der amtierende britische Konsul, Cave, weigerte, die Frage der Nachfolge mit Hälid zu diskutieren, proklamierte er sich selbst am 26. August 1896 zum neuen Sultan. Daraufhin bezogen die vor Sansibar liegenden drei britischen Kriegsschiffe Position vor dem Sultanspalast, in und vor welchem 2.700 Soldaten und bewaffnete Gefolgsleute von Hälid als auch das einzige verbliebene Kriegsschiff Sansibars, die „Glasgow“, Stellung bezogen hatten. Am 27. August 1896 stellte die britische Admiralität unter Konteradmiral Rawson Sultan Hälid dann um 7 Uhr morgens ein Ultimatum, die Flagge einzuziehen und sich zu ergeben, andernfalls würden die britischen Schiffe um 9 Uhr („ante meridiem“) das Feuer eröffnen. Weil sich Sultan Hälid weigerte, sich diesem Ultimatum zu beugen, kam es um 9 Uhr zu einem vierzigminütigen Beschuss des Sultanspalastes, dem „shortest war on record“,<sup>48</sup> bis sich Sultan Hälid in den Schutz der deutschen Vertretung auf Sansibar begab und den Briten das Feld überließ.<sup>49</sup> Bei der Beschießung der Palastgebäude fanden

47 K. Patience, Zanzibar and the Bububu Railway, Bahrain 1998, S. 40.

48 So das „Guinness Book of Records“, s. E. B. Martin, Zanzibar – Tradition and Revolution, London 1978, S. 41.

49 H. Schnepfen, Zanzibar und die Deutschen. Ein besonderes Verhältnis 1844–1966, Hamburg 2003, S. 446.

300-500 Menschen den Tod, die Palastgebäude wurde zum Teil erheblich, der Uhrturm sogar vollständig zerstört.<sup>50</sup>

Mit dem Einsetzen der Kolonialzeit etablierte sich die „Uhrzeit“ rasch als neues Zeitregime der Protektoratsverwaltung und ihrer Behörden und wurde über die Installation von öffentlichen Uhren auch im Hafen „sichtbar“ gemacht. Im Jahre 1910 wurde ein Reglement bezüglich des Aufziehens und Reinigens der Uhren in Regierungsgebäuden erlassen, eine Aufgabe, die dem Uhrmacher Abdulhusen (sic) b. Ibrahim Pishori übertragen wurde, der seit 1888 in Regierungskdiensten stand und insbesondere die Uhren des Sultans wartete.<sup>51</sup> Mit dem Jahre 1910 wurde er auch für die „britischen“ Uhren zuständig, eine Wartungsaufgabe, die sich im Jahre 1922 auf dreißig kommunale Uhren sowie die große Uhr auf dem bait al-‘aġā’ib (saa ya mnara), die Gerichts- und Marktuhren bezog. In Hinblick auf die Wartung dieser Uhren wurde in einer Verlautbarung des Jahres 1931 zur Auflage gemacht, „that they chime to strike hours, halves and quarters“. Ein zentraler Punkt im Schriftwechsel zwischen Pishori und der britischen Verwaltung war das konstante und turnusgemäße Aufziehen der Uhren, eine Aufgabe, für die Pishori ab dem 1. Januar 1937 sogar einen regulären Vertrag von der Protektoratsverwaltung bekam, obwohl er entgegen seinen Wünschen nicht als Angestellter der Protektoratsverwaltung anerkannt wurde. In der zunehmenden Anzahl der öffentlichen Uhren kann auch die wachsende Bedeutung der „Uhrzeit“ für das öffentliche Leben Sansibars im 20. Jahrhundert abgelesen werden. Anfang der dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts oblag Pishori so die Wartung aller Uhren im bait al-‘aġā’ib; der Uhr des Uhrturms des bait al-‘aġā’ib; der Uhr im Zollamtsgebäude in Forodhani; der Uhr beim Buchclub in Shangani, nahe beim Obersten Gericht; der Uhr in den Victoria Gardens, der Uhr am Stallgebäude, der Uhr am Obersten Gerichtshof und der vier Uhren in der Residenz.<sup>52</sup> Unter den Dekreten, die den rechtlichen Rahmen für das neue „Uhr“-Zeitregime bildeten, waren im Einzelnen der „disposal of Malindi power station decree“ (ZNA AB 6/6) von Bedeutung, der die öffentliche Stromversorgung Sansibars betraf, sowie der „wireless broadcasting decree“ (ZNA AB 5/93), der die Einführung des Radios in Sansibar im Jahre 1924 regelte; sodann der „electric regulations decree“ (ZNA AB 6/33) und die „lighting control rules“ des Jahres 1938 (ZNA AB 6/34), welche die Verdunkelungen im Kriegsfall reglementierte; schließlich der „electricity bill decree“ (ZNA AB 6/35), die „electricity bill“ (ZNA AB 6/36), der „street lighting decree“ des Jahres 1935 (ZNA AB 6/56) und der „street cleaning and lighting decree“ des Jahres 1924“ (ZNA AB 5/32). Wichtig für die Umsetzung der kolonialen Zeitordnung und der damit verbundenen Rechtsordnung war aber auch die Schaffung grundlegender Voraussetzungen wie die

50 R. Pouwels, Horn and Crescent (Anm. 29), S. 166.

51 ZNA AB 39/333.

52 Im Jahre 1935 war die Zahl der „Regierungsuhren“ auf 54 gestiegen: fünf in der „Residency“, vier im Sekretariat, drei im Elektrizitäts- und Wasser-Department, neunzehn im Büro des „Police Commissioner“, fünf im „Public Works Department“, zwei im Schatzamt, zwei im „Audit Chamber“, drei in der Hafenmeisterei, fünf im „Police Department“ und jeweils eine am Signalturm, im „Council Chamber“, am Turm des Gerichtsgebäudes, im Büro des „Attorney General“, am Uhrturm der Stallgebäude und am Uhrturm des Zollamtsgebäude.

Einführung der nächtlichen Beleuchtung der Gassen Sansibars, die erneut mit einer Reihe von Verordnungen verbunden war, die für die Durchführung der entsprechenden Maßnahmen und für Sanktionen im Falle von Verstößen sorgten. Seit dem Jahre 1897 hatten so alle Hausbesitzer für die Beleuchtung ihres Straßenabschnittes zu sorgen. Der entsprechende Erlass lautete wie folgt: „Every British subject or British Protected person being the occupier of a house in the towns of Chaki-Chaki, Weti and Jamangone in the island of Pemba shall maintain a light over the front door of his house from sunset to sunrise”.<sup>53</sup>

Mit der schrittweisen Einführung des elektrischen Lichts (ab 1883 im Sultanspalast und im bait al-‘ağā’ib) und der Beleuchtung der Gassen Sansibars mit Gaslampen begann auch ein Prozess der Aufweichung der Tag/Nachtscheide (siku/usiku), der das soziale Leben stark veränderte, obwohl die Tag/Nachtscheide bis heute für die Berechnung der „Swahili“-Zeit grundlegend blieb. Dem Begriff der „Swahili-Zeit“ liegt vor allem die zeitliche Gliederung des Tages (siku) und der Nacht (usiku) in zwei etwa gleich lange Perioden von jeweils zwölf Stunden zu Grunde, die jedoch nochmals in Zeiten hohen (mchana) oder niedrigen (jioni, magharibi) Sonnenstandes unterschieden wurden. Der Tag begann mit der Morgendämmerung gegen sechs Uhr (ante meridiem, a.m.), sodass „sieben Uhr morgens“ (a.m.) „saa moja asubuhi“ (ein Uhr morgens) in der „Swahili-Zeit“ entsprach: Die Zählung der Stunden am Tag und in der Nacht war also gegenüber britischen „a.m./p.m.“ Konventionen um sechs Stunden verschoben. Neben der britischen Uhrzeit und der Swahili Tag/Nacht-Zeitrechnung blieb aber weiterhin die zeitliche Orientierung an den Gebetszeiten bestehen und von religiöser und sozialer Bedeutung: die Zeit zwischen ‘asr- und magrib-Gebeten (c. „4pm“ und „6pm“) galt so als die Zeit, in der soziale Kontakte gepflegt wurden. Die Zeitlandschaft Sansibars blieb so von der Koexistenz mehrerer unterschiedlicher Zeitregime gekennzeichnet, unter denen die „Uhrzeit“ zwar eine zentrale Rolle für die Synchronisierung des Wirtschaftslebens einnahm, andere Zeitregime jedoch ihre Bedeutung für die Gestaltung des sozialen Lebens Sansibars behielten.

## 6. Die Signalordnung Sansibars und seines Hafens

Neben der Beleuchtung der Straßen Sansibars und zahlreichen anderen Dekreten, die der Etablierung der kolonialen Uhr-Zeit-Ordnung dienten, erweiterten die Briten die akustische Signalkulisse, die weithin hörbar die wichtigsten Orientierungszeiten der alten und neuen Zeitordnung verkündeten und die Zeitordnung des Hafens bestimmten.<sup>54</sup>

53 Zanzibar Order in Council 1897 Decree, Section 47, ZNA AW 62/176. Im „street cleaning and lighting decree“ des Jahres 1924 (ZNA AB 5/32) wurde festgestellt, dass 3076 Häuser in Sansibar der Verpflichtung unterlagen, für die Beleuchtung ihres Straßenabschnittes zu sorgen. 1924 zählte die „Stone Town“ etwa 1.300 Gebäude in Privatbesitz und ca. 400 öffentliche Gebäude: Moscheen, Schulen, Regierungsgebäude etc.; die unterschiedlichen Viertel von Ng’ambo jenseits des „Creek“ hatten bereits 1892 rund 9.000 Gebäude, s. F. Siravo, Zanzibar (Anm. 45), S. 21; 87.

54 Im Einzelnen waren dies: ZNA AB 10/58: saluting battery, ZNA AB 10/74: gun salutes on Mohammedan festivals;

Gemäß den Erlassen zur Regelung der akustischen Signale wurde unter britischer Regie jeden Morgen um 4 Uhr eine Kanone, „the morning gun“, abgefeuert, um auf das baldige Morgengebet hinzuweisen und den Beginn des Tages anzukündigen.<sup>55</sup> Zudem gab es eine „evening gun“ um 20 Uhr (saa teni, d. h. „zwei Uhr nachts nach Swahili-Zeit“: saa mbili usiku), sowie Kanonensalute an Anlässen wie dem ‘id al-fitr, dem Fest am Ende des Fastenmonats Ramadan, zur Feier des Prophetengeburtstages (maulid al-nabi; Kiswahili: maulidi) und für einlaufende Schiffe, da Sansibar als britisches Protektorat ein „saluting port“ war.

Die Zeiten für das Abfeuern der Salutkanonen wurden dabei nach der Errichtung des Uhrturms im Jahre 1879 von der Uhr des bait al- al-‘aġā’ib genommen. Im Jahre 1919 wurde in Malindi, nahe am geplanten neuen Hafen, eine weitere Plattform für die Salutkanonen gebaut, welche die bestehenden Standorte am bait al-‘aġā’ib, vor dem Palast und vor dem Gefängnis ergänzte. Am 27. März 1913 wurden die Anlässe für das Abfeuern der Signalschüsse per Dekret neu festgelegt. Zukünftig sollten die Salutschüsse zu folgenden Anlässen erfolgen: Maulidi am 12. rabī‘ al-awwal (zwei Kanonenschüsse, morgens und abends); ‘id al-fitr (zwei Schüsse); ‘id al-haġġ (zwei Schüsse); ein Schuss bei jedem Neumond; der Schuss der „morning and evening gun“; jeweils ein Kanonenschuss zu Ehren des „consul general“ und des „first minister“ bei ihrer jeweiligen Ankunft und Abreise; 21 Schüsse beim neuen Mond zu Beginn des Fastenmonats Ramadan; jeden Morgen im Ramadan um zwei Uhr ein Kanonenschuss; für den neuen Mond im Monat Šawwal anlässlich des ‘id al-fitr am Ende des Ramadan 21 Kanonenschüsse; beim neuen Mond im Monat Šawwal für den nächsten Tag 21 Kanonenschüsse; jeweils 21 Schüsse am ‘id al-haġġ und am „king’s birthday“; schließlich die Salutschüsse zu Ehren des Sultans, des „high commissioner“ und des britischen Residenten. Allerdings veränderten sich einzelne Zeiten immer wieder, weil das Protektorat zwischen 1913 und 1925 der britischen Kronkolonie Kenia unterstellt war und damit seine Position als „saluting port“ verlor. Zudem hatte man seit September 1914 die Befürchtung, das Abfeuern der Salutschüsse würde die Aufmerksamkeit der deutschen Kriegsmarine auf Sansibar ziehen. Ab dem Jahre 1919 wurden die Ramadan-Kanonenschüsse in Gegensatz zum normalen Morgensalut nicht um vier Uhr morgens sondern um zwei Uhr morgens abgefeuert. Im Jahre 1925, als Sansibar erneut britisches Protektorat wurde und als solches dem „India Office“ in Bombay unterstellt war, galt Sansibar auch wieder als eine „saluting station“.<sup>56</sup>

ZNA AB 10/74: gun salutes on Mohammedan festivals; ZNA AB 10/81: saluting battery; ZNA AB 81/22: gun salutes on Islamic festivities.

55 Ausführlich zur Bedeutung der Kanonensalute für die zeitliche Ordnung des Alltagsleben s. E. Ruete, *Memoirs of an Arabian princess* (Anm. 41), S. 39, 132 (dort auch zur Sichtung des Mondes) und S. 135.

56 ZNA AB 10/74. Im Jahre 1925 wurde für das Abfeuern der Salutschüsse daher eine neue Signalregelung festgelegt: die 21 „maulidi“ Kanonenschüsse wurden am 11. rabī‘ al-awwal um 20 Uhr abends abgefeuert; die 21 Kanonenschüsse anlässlich des ‘id al-fitr am Ende des Ramadan wurden beim des Besuches des Sultans in der Freitagmoschee um 12 Uhr Mittag desselben Tages abgefeuert; die 21 ‘id al-haġġ Kanonenschüsse wurden jeweils am 9. dieses Monats um 20 Uhr, am 10. dieses Monats um 7.45 morgens, sowie am selben Tag um 12 Uhr mittags abgefeuert; bei jedem Neumond wurde ein Kanonenschuss abgefeuert und zwar sowohl morgens und

Bereits im Jahre 1930 trat neben die Kanonenschüsse der Signalton einer Sirene (Kiswahili: honi, king'ora) als neues Zeitsignal. Diese Sirene war zunächst auf dem bait al-'āgā'ib positioniert.<sup>57</sup> Im Ramadan des Jahres 1933 wurde diese Sirene zum ersten Mal um 18 Uhr abends betätigt und nicht mehr wie zuvor, um 12 Uhr mittags. Bis zum Jahre 1944 wurde die Sirene vom „Police Commissioner“ auch als Feuersignalsignal genutzt, dann aber auf das Dach der Polizeistation in Malindi in der Nähe der Feuerwache verlegt.<sup>58</sup> Das Abfeuern der Salutschüsse bei einlaufenden Schiffen wurde am 1. Dezember 1939 im Kontext des Zweiten Weltkrieges erneut unterbrochen. Auch die Ramadan-Kanonen wurden im Krieg nicht mehr abgefeuert, und lediglich anlässlich der Sichtung des neuen Mondes zu Beginn und am Ende des Fastenmonats blieben Salutschüsse erhalten, wurden aber 1941 ebenfalls eingestellt und erst 1945 wieder aufgenommen. Vom 1. Juni 1946 galt dann wieder das Friedensregiment, das bis 1956 beibehalten wurde. Von 1956 an wurden die Abendsalutschüsse von 20 Uhr auf 18.30 Uhr vorverlegt. Nach 1961 wurden Salutschüsse aus Kanonen dann nur noch zu folgenden Anlässen abgefeuert: bei der Sichtung des Ramadan-Mondes (21); bei der Sichtung des Šawwal-Mondes (21); beim Verlassen der Freitagsmoschee durch den Sultan am ersten Tag des Monats 'id al-fitr (21) und schließlich ein Kanonenschuss pro Tag um 2 Uhr morgens im Monat Ramadan. Nach der Revolution des Jahres 1964 wurden die Kanonensalute ganz eingestellt und die Sirene trat nun auch im Ramadan als Signal für die Morgen- und Abendsignale an ihre Stelle.<sup>59</sup> Damit wurde dem Sultanat auch akustisch ein Ende gesetzt.

## 7. Ausblick: Der Hafen und die Revolution von 1964

Die Revolution des Jahres 1964 läutete einen neuen Abschnitt in der politischen Entwicklung Sansibars ein. Dabei war die Revolution eng mit der Entwicklung des Hafens im 20. Jahrhundert verbunden. Abeid Amani Karume (1905–1972), der erste revolutionäre Präsident Sansibars, war nämlich aus der Hafendarbeiterbewegung hervorgegangen, und die einzige wirklich bedeutende Organisation sansibarischer Arbeiter und Beschäftigter war die der Hafendarbeiter unter der Führung von Khamis Abdallah Ameir, einem anderen führenden Revolutionär und Sekretär der „Maritime and Allied Workers Union“. Karume war seinerseits im Alter von fünfzehn Jahren Matrose geworden und hatte zunächst die Küstenrouten Ostafrikas, später die Weltmeere befahren. Nach seiner Rückkehr nach Sansibar im Jahre 1938 begann er die afrikanischen Boots- und Schauerleute zu organisieren und gründete ein erstes „*shore launch service syndicate*“.<sup>60</sup>

abends. Zudem wurde der Brauch eingeführt, anlässlich des „Armistice Day“ einen Kanonensalut abzufeuern.

57 Dieses Sirenensignal war bereits 1930 installiert worden, wie aus einem Briefwechsel des „Public Works Department“ hervorgeht. Darin wurde am 25. August 1945 zur Begründung von Wartungs- und Reparaturarbeiten festgehalten, dass die Sirene nun schon fünfzehn Jahre installiert sei (ZNA AB 10/188).

58 ZNA AB 10/188.

59 Mitteilung Abdul Sheriff, Bergen, 22. Juli 2004.

60 S. hierzu A. Clayton, The 1948 Zanzibar General Strike, Research Report 32, The Scandinavian Institute of African Studies, Uppsala 1976 und A. Clayton, The Zanzibar Revolution and its Aftermath, London 1981, S. 17.

Die Modernisierung des Hafens von Sansibar im 20. Jahrhundert und insbesondere der Hafenausbau bis 1925 hatte in der Tat eine beträchtliche Stärkung der Rolle der Hafearbeiter, der Schauerleute (stevedores), Bootsleute, Lastenträger, Transporteure und Rikscha-„pusher“ erbracht, die von der „African Wharfage Company“ lizenziert wurden und die für das Ent- und Beladen der Schiffe am neuen Tiefwasserkai, aber auch für den Transport der Güter von und zum Hafen von zentraler Bedeutung waren. Die Rolle der Hafen-, Boots- und Schiffsarbeitervereinigungen wurde im „trade union act“ des Jahres 1931 rechtlich geklärt. Daneben wurden die Interessen der Hafearbeiter aber auch von der 1934 gegründeten „African Association“ vertreten, die wiederum von Abeid Amani Karume geführt wurde. Versuche reicher Händler, bestimmte Arbeiten von den Besatzungen der Dhaus unter Ausschluss der Hafearbeiter durchführen zu lassen, führten im März 1946 zum ersten Streik in der Geschichte Sansibars, der vier Monate dauerte und 2.000 Hafearbeiter mobilisierte. Im Oktober 1946 organisierten sich die Hafearbeiter in einer eigenen Gewerkschaft, der „Labour Association“, und führten im August 1948 den ersten Generalstreik in der Geschichte Sansibars durch, der den Hafen erneut drei Wochen lahm legte, bis die Forderungen der Hafearbeiter erfüllt waren.<sup>61</sup> Diese Streikbewegungen stellten einen wichtigen Schritt für die politische Mobilisierung der Hafearbeiter Sansibars dar und bereiteten die Gründung der „Afro Shirazi Union“ im Jahre 1957 vor, die als „Afro-Shirazi Party“ (ASP) im Rahmen des revolutionären Umsturzes in der Nacht vom 11. auf den 12. Januar des Jahres 1964 die Macht erlangen und das Sultanat stürzen sollte. Der Sultan flüchtete in den Morgenstunden des 12. Januar mit seiner Familie auf den im Hafen vor Anker liegenden Regierungsdampfer „Salama“<sup>62</sup> und später ins britische Exil.

Mit dem Sieg der ASP sollte in Sansibar eine neue, revolutionäre Zeitordnung einkehren.<sup>63</sup> Dem Sultanat wurde 1964 aber nicht nur akustisch ein Ende gesetzt (s. oben), die Revolution wurde von der Bevölkerung Sansibars in vielen Bereichen als radikaler Bruch mit der Vergangenheit gesehen und zwar nicht nur wegen der umfassenden Eingriffe der Revolutionsregierung in das alltägliche Leben der Menschen, sondern auch wegen der Etablierung einer neuen Ikonographie, der Einrichtung neuer Feiertage und eines neuen Zeitregimes, insbesondere im Bereich des Schulwesens. Trotz aller Brüche zu der Zeit vor 1964 setzte das revolutionäre Regime die Disziplinierungsmaßnahmen der Kolonialzeit fort, erfaßte dabei aber über die Bildung „revolutionärer“ Organisationen wie der Jugendorganisation (Youth League, „Yusi Ligi“) der ASP noch größere Teile der Gesellschaft. Auch strukturierten nach 1964 die Sirenen um 7.30 „a.m.“, 3.30 „p.m.“ und 6.30 „p.m.“ den „sozialistischen Arbeitstag“. Neben die etablierten religiösen Feiertage trat ein neuer revolutionärer Kalender, in welchem der Jahrestag der Revolution (12. Januar) oder die nationalen Arbeiter- und Bauernbewegungen am 7. Juli („saba saba“)

61 A. Sheriff/E. Ferguson, *Zanzibar under Colonial Rule* (Anm. 7), S. 203.

62 D. Petterson, *Revolution in Zanzibar*, Boulder 2002, S. 57.

63 S. hierzu R. Loimeier, *Coming to terms with "popular culture": the 'ulamâ' and the state in Zanzibar*, in: R. Loimeier/R. Seesemann (Hrsg.), *The Global Worlds of the Swahili. Interfaces of Islam, Identity, and Space in 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Century East Africa*, Leiden 2006, S. 111-130.

und 8. August („nane nane“) gefeiert und zelebriert wurden und zwar in den neuen Repräsentationsorten des Regimes, dem Hauptquartier der ASP an der Creek Road, im sozialistischen Volksvergnügungspark in Raha Leo oder im Amani-Stadion am Stadtrand Sansibars.

Der Hafen behielt im post-revolutionären Sansibar seine zentrale Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Sansibars und wurde in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts noch einmal erweitert und modernisiert. Mit der wirtschaftlichen Öffnung Sansibars im Jahre 1984 und der Entwicklung des sogenannten „Zanzibar Corridor“ ab 1986 erlebte Sansibar sogar einen kurzfristigen wirtschaftlichen Boom, der vor allem auf der Nutzung der Unterschiede zwischen der Niedrigzollzone Sansibar und dem tansanischen Festland beruhte und zur Herausbildung eines kriminellen Milieus in Sansibar führte, basierend auf „smuggling, drug-trafficking and tax evasion“. <sup>64</sup> Die Zollunterschiede zwischen Sansibar und dem tansanischen Festland wurden zwar mit der Angleichung der Zölle im Jahre 1996/7 aufgehoben, dennoch hatte sich bis dahin ein Handelssystem entwickelt, das auf der Duldung von Steuerbetrug durch die sansibarische Regierung beruhte:

*The evidence available suggests that the goods are still passing through Zanzibar; the importers are evading taxes in both Zanzibar and the Mainland, either through plain old-fashioned smuggling or through payoffs. Corruption on the waterfront is one of the oldest forms of graft in the world.* <sup>65</sup>

Insbesondere der Hafen von Sansibar wurde nach 1986 für seine „laxity in customs administration and no preshipment inspection“, <sup>66</sup> aber auch für die lückenhafte Buchführung und Verwaltung der Hafen- und Zollbehörden bekannt. Angesichts der wenigen Landungsplätze, vor allem auf Unguja, wäre, so Maliyamkono, durchaus zu erwarten gewesen, „that customs data would be readily available, but the opposite was the case“. <sup>67</sup> Der bereits in der Kolonialzeit gut etablierte klandestine Handel setzte sich so auch nach der Revolution fort, mit der Entwicklung des „Zanzibar Corridor“ nach 1986 sogar mit der Duldung oder Mitwirkung der herrschenden Oligarchie.

Neben dem staatlich gedeckten Zollbetrug im Transithandel mit dem tansanischen Festland, wurde nach 1964 aber auch ein beträchtlicher Teil der Gewürznelkenernte Pemas mit Dhaus an der sansibarischen Zollaufsicht vorbei in kenianische Häfen exportiert, wo die Gewürznelken Weltmarktpreise erzielten, die um ein Vielfaches höher lagen als die Preise der Staatshandels-gesellschaft Sansibars. <sup>68</sup> Der Fortbestand des Dhau-Handels zwischen den Inseln und dem afrikanischen Festland bis in die Gegenwart zeugt aber auch von der anhaltenden Vitalität dieses Schiffstyps und seiner Bedeutung für den lokalen, häufig klandestinen Handel. Auch aus diesem Grunde versuchte das Regime,

64 T. L. Maliyamkono, *The political plight of Zanzibar*, Dar as-Salaam, 2000, S. 252.

65 Ebenda, S. 226.

66 Ebenda, S. 191.

67 Ebenda, S. 191.

68 Mitteilung Abdul Sheriff, Berlin, 8. November 2006.

den Dhau-Verkehr nach 1964 streng zu kontrollieren und sanktionierte den Gewürznelkenschmuggel sogar mit der Todesstrafe.<sup>69</sup> Dabei waren führende Vertreter des Regimes zumindest seit der Mitte der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts, wie oben erwähnt, selbst an vielfältigen klandestinen Aktivitäten beteiligt, die häufig über den Hafen von Sansibar abgewickelt wurden. So wurde seit 1987 Heroin per Schiff aus Pakistan in Sansibar angelandet und umgeschlagen und per Flugzeug über den Flughafen Sansibars nach Mailand und in andere Bestimmungsorte in Europa und Nordamerika weitergeleitet.<sup>70</sup> Im August 2004 wurde von einem nordkoreanischen Frachter eine große Fracht Reis, eigentlich eine Lebensmittelpende der Vereinten Nationen an die hungernde Bevölkerung Nordkoreas, und also solche deklariert, im Hafen von Sansibar entladen. Die Hafenverwaltung Sansibars, die seit dem Jahre 2000 unter der Aufsicht eines Bruders des Präsidenten stand, war bei solchen Transaktionen auffallend abwesend. Sie griff jedoch ein, wenn illegale Transaktionen ohne ihr Wissen (und Bezahlung entsprechender Stillhaltgelder, „pay-offs“) durchgeführt wurden, etwa bei der nächtlichen Auslieferung von Schmuggelgut in Februar 2003, das von einer entsprechend informierten Hafenzollpolizei rasch sichergestellt wurde.<sup>71</sup> Der Hafen von Sansibar scheint sich somit nach der Revolution von 1964 zu einem Zentrum klandestiner Aktivitäten entwickelt zu haben, die sich bis dahin eher in den abgelegenen Buchten des Archipels abgespielt hatten. Die zunehmende Bedeutung des Hafens von Sansibar als Zentrum für Schmuggel und Zollbetrug widerspiegelt jedoch lediglich die politischen Rahmenbedingungen, die das „revolutionäre“ Regime Sansibars seit den achtziger Jahren geschaffen hat und von denen es selbst am meisten profitiert. Die „revolutionären“ Familien Sansibars erweisen sich letztendlich als würdige Nachfolger sansibarischer Händlerbarone des 19. Jahrhunderts vom Schläge eines „Tippu Tip“, die ihr Vermögen mit ihren Raubzügen auf dem afrikanischen Festland erworben und dieses in Plantagen auf Unguja und Pemba angelegt hatten. Dass die Nachkommen der Plantagensklaven, der Saison- und Hafendarbeiter mit der Revolution von 1964 an die Macht kamen und nun selbst die Ausbeutung der modernen Pfründe Sansibars organisierten, ist eine weitere Ironie der Geschichte.

69 Mitteilung Abdul Sheriff, Berlin, 8. November 2006.

70 J.-G. Deutsch, *The Indian Ocean World and a very small place in Zanzibar*, in: G. Deutsch/B. Reinwald, *Space on the Move* (Anm. 16), S. 69-71.

71 Eigene Beobachtungen 2001–2004, bestätigt durch Gesprächspartner in Sansibar, die aber aus nahe liegenden Gründen anonym bleiben sollten.