

yika bei starken Schwankungen von Jahr zu Jahr rd. 160 000 ha in Volkskulturen mit Erdnüssen bepflanzt und brachten eine Ernte von etwa 40 000 t, von denen im Durchschnitt 20 000 t zum Export kamen. Allein  $\frac{1}{2}$  der Anbaufläche entfiel auf die beiden Distrikte Singida und Kahama.

Die Rentabilität scheint bei dem noch für mindestens 12 Jahre erwarteten Weltfettmangel bei einem geschätzten Gestehtpreis von nur £ 14/— pro Tonne gegenüber dem 1947 geltenden Weltmarktpreis von £ 32/— auf lange Zeit hinaus gewährleistet. Als Sachwalter der britischen Regierung wurden bis zur Übernahme durch die Overseas Food Corporation am 1. 4. 1948 bekannte afrikanische Erwerbsunternehmen, wie die United Africa Company und der Unilever Konzern mit den Huileries du Congo Belge, eingesetzt. Letztere Gesellschaft hat auch ein 750 000 £-Vorhaben im Baumwollgebiet von Uganda für Industrie- und Nahrungsfette laufen.

Nur insbesondere in Tanganyika hat man sofort mit der Durchführung des Planes begonnen. Da das Hauptgebiet im SO weder einen ausreichenden Hafen (er soll unter Aufwendung großer Mittel an der Mikindani-Bucht gebaut werden) noch Straßen oder Eisenbahn besitzt, hat man zuerst in der verkehrerschlosseneren Zentralprovinz große Flächen für die Kultivierung freigeschlagen und vorbereitet. Die erste Saat sollte auf 60 000 ha im Oktober 1947, die erste Ernte im Februar 1948 erfolgen. Gesät wurde jedoch nur ein Bruchteil davon und statt eines für 1948 geplanten Ertrags von 58 000 t kann man auf einer mit 2800 ha bezifferten Erntefläche kaum 2700 t erwarten. Für diesen Mißerfolg des ersten Jahres ist zum guten Teil neben zu großem Optimismus des Planes die nach Menge und Brauchbarkeit mangelhafte Versorgung mit landwirtschaftlichen Maschinen sowie die Verknappung der afrikanischen Natur verantwortlich zu machen. Der Ausgangspunkt des reklamehaft aufgezogenen Unternehmens ist ein kleines Dorf Kongwa, in fast unbesiedeltem, aber tsetsefreiem Dornbusch, mit etwa 600 mm Jahresniederschlag und roten sandig-lehmigen Böden, 25 km von der Bahn, mit der es jetzt durch eine Abzweigung verbunden ist.

Daressalam als der vorerst allein für die notwendige Maschineneinfuhr in Frage kommende, aber ihr keineswegs gewachsene Hafen, war bereits in der ersten Hälfte des Jahres 1947 vom Personal der Erdnußgesellschaft überfüllt, das hier mit der Übernahme von Traktoren, Pflügen, Bodenbearbeitungs- und Erntemaschinen von bisher in diesem Teile Afrikas unbekannt und unvorstellbaren Ausmaßen beschäftigt ist.

Mit Recht weist der Manchester Guardian auf die mit diesem gigantischen Projekt verbundene europäische Einflußnahme auf den Neger hin. In der vorgesehenen Form der späteren öffentlichen Verwaltung durch die Eingeborenen-Gemeinschaften selbst bietet es ungewöhnliche Möglichkeiten für organisierten wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt der eingeborenen Bauern. Die möglichen Auswirkungen einer solch umfangreichen industriellen Monokultur auf den Haushalt der Natur in einem periodisch trockenen Gebiet mit den bereits weit verbreiteten Zeichen der Bodenzerstörung, in den durch Anbau genutzten Gebieten (s. dazu Weigt, Bodenzerstörung in Tanganyika, G. Z. 1938, und Bodennutzung und Bodenzerstörung, Lebensraumfragen Europ. Völker. Bd. II.) sind zwar in der Planung berücksichtigt, ihre Kontrolle ist aber wohl als zu leicht angesehen, steht man doch heute (1948) nach den ersten Erfahrungen im Felde bereits auf dem Standpunkt, daß Gebiete mit Jahresniederschlagsmengen von 600—650 mm über die vorgesehene Grasbrache hinaus die Einführung anderer Kulturen im Fruchtwechsel mit Erdnüssen zur Erhaltung der Bodenfruchtbarkeit und Vermeidung von Bodenzerstörung notwendig machen werden. Es ist daher wohl Aufgabe der Wis-

senschaft, auch der deutschen, obgleich gerade unserem Land am meisten an jedem Gramm zusätzlich erzeugten Fettes gelegen sein muß, auf die verheerenden Folgen gerade des Erdnußanbaues, wie sie z. B. in Senegambien auftreten, hinzuweisen, wo jährlich etwa 250 qkm Land durch Erschöpfung und Bodenzerstörung verloren gehen. Außerdem steht eine auf reine Rentabilität abgestellte Großmonokultur, die schon auf Grund ihres Ausmaßes keine intensive Bodenpflege, insbesondere auch durch Lungen zulast, obwohl man sie beabsichtigt, in direktem Gegensatz zu dem, was man bisher bemüht war, den Negern z. B. im Kingolwira Experiment Station and Rural Development Center in Form von gemischter Intensivwirtschaft beizubringen.

Das Großunternehmen des Erdnußprojektes dürfte ein einzigartiges Experiment in der Frage der Bodenzerstörung tropisch periodisch-trockener Gebiete sein, und es ist besonders zu bedauern, daß es der deutschen Wissenschaft nicht vergönnt ist, es zum Wohle der Menschheit von Anfang an genauestens zu studieren.

Soweit es sich bei den von dem Erdnußplan erfaßten Ländereien, wie im SO und W Tanganyikas, um mit Tsetse verseuchte Gebiete handelt, muß aber auch auf einem möglicherweise vorteilhafte Einfluß des Projektes hingewiesen werden. Das Freischlagen weiterer Flächen könnte durch Vernichtung des Busches der Tsetse, als der Überträgerin der menschlichen Schlafkrankheit und der tierischen Nagana, die Lebensbedingungen vernichten und damit die Viehhaltung ermöglichen, insbesondere da nach dem Plan je immer etwa die Hälfte der Kulturlächen un-er Gras stehen soll. Damit könnte das Projekt doch für die Eingeborenen teilweise als günstig beurteilt werden.

Vom rein wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus ist jedoch die Anfälligkeit einer so umfangreichen Monokultur gegen die üblichen Niederschlagsschwankungen und Schädlinge auf längere Sicht nicht zu unterschätzen, wenn auch z. Zt. die 150 % Gewinnchance dem keine Beachtung schenken läßt. Wenn z. B. Heuschrecken auch nur in längeren Abständen in Ostafrika verheerend auftreten, ist doch ständig damit zu rechnen, und selbst von einer Riesenarm von 12 000 ha würde kaum ein Blatt übrig bleiben. Neben dreimaliger Heuschreckenplage machen aber die Agricultural Reports für Tanganyika zwischen 1925 und 1938 nicht weniger als neunmal die Witterung mit zu geringen oder schlecht verteilten Niederschlägen für mangelhafte Erdnußernten verantwortlich, und die News Review (27. 3. 47) behauptet sogar, wohl etwas überspitzt, die Niederschläge seien in 4 von 5 Jahren für eine gute Ernte unzureichend.

So bleibt z. Zt. abzuwarten, wie sich die im Zuge der Zeit liegende staatliche Großlenkung als neue Form europäischer Wirtschaftsentwicklung Ostafrikas auf ihre Träger und besonders das Land und seine eingeborenen Bewohner auswirken wird. E. Weigt

### Der Seeweg nach Indien

Kein anderer Begriff hat in der Geschichte der Erdkunde eine so bedeutende und umfassende Rolle gespielt wie der „Seeweg nach Indien“. Seiner Auffindung war nach den üblichen Auffassungen das Wirken des ganzen sogenannten Entdeckungszeitalters, waren alle Großtaten eines Diaz, Vasco da Gama, eines Columbus und selbst noch eines Magalhaes gewidmet. Gewiß ist vieles richtig an dieser Darstellung. Aber es muß doch einmal klar-gestellt werden, daß der Seeweg nach Indien erst verhältnismäßig spät im Entdeckungszeitalter ein wichtiges Ziel der Seefahrer geworden ist und daß auch dann unter dem

Begriff zunächst etwas ganz anderes verstanden wurde, als wir es uns heute vorstellen.

Wenn man die Dinge oft und gern so darstellt, als ob der große portugiesische Prinz Heinrich der Seefahrer, der eigentliche Vater des Entdeckungszeitalters, von Anfang an sein hochbedeutendes Wirken der Auffindung des Seewegs nach Indien gewidmet habe, so ist dies ein großer Irrtum. Noch in den letzten Jahren sprach *Ernst Schultze*<sup>1)</sup> von dem „genialen Plan Heinrichs des Seefahrers, an der Küste Afrikas nach Süden zu schiffen, bis die Spitze dieses Weltteils erreicht war“. Dieser „geniale Plan“ und der damit in Verbindung gebrachte Gedanke, Vorderindien durch Schiffe zu erreichen, sind aber reine Legenden, sind eine portugiesische Geschichtsklitterung, die bereits bis in den Anfang des 16. Jahrhunderts zurückgeht<sup>2)</sup>. In Wahrheit hat Heinrich der Seefahrer höchstwahrscheinlich während seines ganzen Lebens nicht ein einziges Mal an eine überseeische Auffindung Vorderindiens gedacht, und erst lange nach dem Tode des großen Prinzen (1460), zuerst anscheinend i. J. 1474, kam dieser Plan auf.

Vorher handelte es sich um ganz andere Absichten bei Durchführung der zahlreichen Entdeckungsreisen längs der afrikanischen Westküste. Als Prinz Heinrich i. J. 1416 seine Seefahrt, 22jährig, auszusenden begann, wollte er anfänglich lediglich eine Verbindung mit dem Goldland am oberen Senegal suchen, von dessen Vorhandensein man durch die arabischen Karawanenreisen dorthin seit langem unterrichtet war. Schon im 14. Jahrhundert waren von der Pyrenäenhalbinsel aus einige Seefahrer aufgebrochen, um einen vermuteten „Goldfluß“ in NW-Afrika zu finden. Eben dieses Ziel verfolgte zunächst auch Prinz Heinrich. Erst im Laufe der Zeit erweiterten sich seine Absichten, indem er auf dem Ozean nach unentdeckten Inseln suchen ließ und die Küsten Westafrikas immer weiter nach Süden abzutasten befahl. Hierbei schwebte ihm jedoch keinen Augenblick eine Fahrt nach Vorderindien als letztes Ziel vor. Ein Hauptbeweggrund für ihn war vielmehr politischer Art<sup>3)</sup>: er suchte eine Verbindung mit dem Negus von Abessinien, in dem man damals irrig den sagenhaften christlichen Priesterkönig Johannes sah, in der Hoffnung, diesen christlichen Herrscher als Bundesgenossen für den Kampf der europäischen christlichen Nationen gegen den Islam und zumal gegen die immer bedrohlichere Türkengefahr gewinnen zu können.

Wie sehr dem Prinzen an einer Erreichung des Negusreiches lag, geht daraus hervor, daß die Entsendung der beiden Italiener Cadamosto und Usodimare sowie des Portugiesen Diogo Comes ins Gebiet des Gambia und Senegal durch den Prinzen und sein Auftrag, über diese Ströme ins Innere Afrikas einzudringen, von der Hoffnung getragen wurde, es könne auf diese Weise Abessinien erreicht werden. Wie stark man in dieser Illusion befangen war, zeigt der Umstand, daß dem Diogo Comes auf seine Fahrt ein christlicher Abessinier, namens Jakob, als Dolmetscher mitgegeben wurde! Die genannten Expeditionen gehörten den Jahren 1455—1457 an. Da der Priesterkönig Johannes, von dem man schon seit dem 12. Jahrhundert träumte, ursprünglich als ein „indischer“ Fürst angesehen worden war und bis zum 14. Jahrhundert

stets in Vorderindien vermutet wurde, war etwa seit 1320 die wunderliche Vorstellung aufgekommen, Abessinien als „afrikanisches Indien“ zu bezeichnen, weil dort allein ein christlicher Herrscher in einem anderen Erdteil vorhanden war, von dessen Macht und Größe man sich eine weit übertriebene Vorstellung machte.

Ganz allein das angebliche „afrikanische Indien“ hatte man anfänglich im Auge, wenn man nach 1450 von einem „Seeweg nach Indien“ zu sprechen begann. Besonders bedeutsam in dieser Hinsicht ist eine Bulle Papst Nikolaus' V. vom 8. Januar 1455 (nicht 1454), die vielleicht am stärksten zu der irrigen Vorstellung beigetragen hat, daß schon Heinrich der Seefahrer Vorderindien als Ziel seiner Seereisen ansah. In der Bulle, die darüber entscheiden wollte, welche neuentdeckten Länder den Spaniern und welche den Portugiesen gehören sollten, hieß es nämlich u. a.:

„(Der Infant Prinz Heinrich) glaubte seine Hingabe an Gott dadurch bezeigen zu können, daß er durch Fleiß und Ausdauer das Meer sogar bis zu den Indern, die, wie es heißt, Christi Namen bekennen, schiffbar machen, mit ihnen Beziehungen anknüpfen und sie als Bundesgenossen der Christen zum Kampf gegen die Sarazenen und andre Feinde der Religion gewinnen könne.“

Der Ausdruck „bis zu den Indern“ (usque ad Indos) in diesem Dokument hat den Glauben entstehen lassen, daß Prinz Heinrich den „Seeweg nach Indien“ auffinden lassen wollte. Der unzweideutige Zusatz „Die Christi Namen bekennen“ (qui Christi nomen colere dicuntur) beweist jedoch, daß der Papst ganz allein an Abessinien, das „afrikanische Indien“, gedacht hat.

Prinz Heinrichs Ehrgeiz hat sich nie weiter erstreckt als auf eine Seefahrt nach Abessinien — sei es um Afrika herum, sei es über westafrikanische Flüsse hinweg. Schon für den Plan einer Umfahrung Afrikas, den der Prinz gehegt haben könnte, liegt kein sicheres Zeugnis vor. Erst sehr viel später, unter der Regierung König Johanns I. von Portugal (1481—1495), kommt dieser Gedanke in der zeitgenössischen Literatur zum Durchbruch, etwa gleichzeitig mit den ersten Spuren eines bewußten Suchens nach dem wirklichen „Seeweg nach Indien“.

Praktische Bedeutung konnte dieser Seeweg nach Indien ohnehin erst nach dem Jahre 1453 gewinnen, nach der Eroberung von Konstantinopel durch die Türken, denn bis dahin bestand ja noch die Möglichkeit, Indien vom Schwarzen Meer her auf Überlandwegen zu erreichen, und eine unmittelbare Notwendigkeit, Indien auf neuen Wegen zugänglich zu machen, lag vor 1453 kaum vor. Erst die Abriegelung des Schwarzen Meeres durch den Islam löste jene Reaktion aus, die zu den Taten eines Bartolomeo Diaz, Vasco da Gama und Christoph Columbus hinführte.

Was aber die Taten Heinrichs des Seefahrers betrifft, so lasse man fortan die phantastische Vorstellung schwinden, die ihm ein bewußtes Streben nachsagt, er habe den Seeweg nach Indien schon gesucht. Der große *Ranke* hat die Zusammenhänge wesentlich richtiger erkannt, wenn er vom Zeitalter Prinz Heinrichs des Seefahrers sagt<sup>4)</sup>:

„Die Portugiesen wollten das Reich des Priesters Johannes aufsuchen, um mit diesem vereint von da aus den Mauren in den Rücken zu fallen.“

Der Seeweg nach Indien stellte demnach nur die letzte Phase im Entdeckungszeitalter des 14. Jahrhunderts dar.

R. Hennig

<sup>1)</sup> *Ernst Schultze*, Meeresscheue und seetüchtige Völker. Stgt. 1937. S. 62 f.

<sup>2)</sup> Schenkungsurkunde König Manuels des Großen an Vasco da Gama vom 10. Januar 1502: „Der Infant Don Heinrich, mein Oheim, begann i. J. 1433 mit der Entdeckung des Landes Guinea in der Absicht und mit dem Wunsche, von der Küste des genannten Landes Guinea aus Indien zu entdecken und aufzusuchen.“

<sup>3)</sup> R. Hennig, Politische Ziele im Lebenswerk Prinz Heinrichs des Seefahrers. In der Historischen Zeitschrift. Bd. 160. 1939. S. 286.

<sup>4)</sup> *Leopold v. Ranke*, Weltgeschichte. Bd. 9, 2. Lpz. 1888. S. 128.