die Qualität der Rinder und Schafe bedeutend verbessert; das komme dem ganzen Land, also auch den afrikanischen Pflanzbauern und Viehzüchtern zugute.

Dennoch birgt der Gegensatz zwischen den ausgedehnten weißen Farmen (durchschnittlich 200 ha) und den oft armseligen „Schambas" der Eingeborenen genügend Stoff für anti-weiße Propaganda bzw. war eine der wichtigsten Ursachen für die Unruhen der Jahre 1948 bis 1956. Einige Unentwegte halten sich noch in den Wäldern des Mount Kenia und Mount Aberdare verborgen, weshalb man eine besondere Bewilligung zur Besteigung dieser Berge benötigt.

JOSEF MATZNETTER:

## STUDIENREISE NACH DEN KAPVERDISCHEN INSELN 1958

Mit 1 Tafel am Schluß des Heftes

Die Fahrt zu den Kapverdischen Inseln gehört mit in den Rahmen der in den Jahren 1953 und 1955 vom Verfasser auf den Kanaren begonnenen Untersuchungen zur Geographie der Atlantischen Inseln. Mit der Arbeit auf den Kapverden selbst wurde ein dreifaches Ziel verfolgt, nämlich einmal einen allgemeingeographischen Überblick über diesen Archipel zu gewinnen, zum anderen einen Vergleich bezüglich Landesnatur und Wirtschaftsverhältnisse gegenüber den Kanaren zu erhalten und drittens speziell die Frage zu prüfen, inwieweit eine Übertragung der kanarischen Trockenfeldbaumethoden auf diese Inseln verwirklicht werden kann.

Ermöglicht wurde diese Reise durch hochherzige finanzielle Beihilfen von Seiten der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, der Theodor Körner Stiftung, des Bundesministeriums für Unterricht, der UNESCO, der Stadt Wien, des Notringes der wissenschaftlichen Verbände Österreichs und des Vereines der Förderer der Hochschule für Welthandel in Wien. Desgleichen ist der Verfasser der „Biochemie Ges. m. b. H." für die vorzügliche Ausstattung mit Medikamenten sehr verpflichtet. Den genannten Institutionen möge dafür auch an dieser Stelle der ergebenste Dank ausgesprochen werden. Neben dieser materiellen Ausstattung ist das Gelingen des Unternehmens aber auch in entscheidendem Maße dem außerordentlichen Wohlwollen zu danken, welches ihm die portugiesischen Behörden angedeihen ließen. Hiebei sind zuerst für die Vermittlung zur Regierung der Überseeprovinz Cabo Verde die „Sociedade de Geografia de Lisboa", namentlich deren Präsident Prof. Dr. ANTONIO MENDEZ CORREIA, deren Generalsekretär Dr. JULIO GONÇALVES und S. E. Comandante JOÃO DE FIGUEIREDO, in den Jahren 1942—1949 Gouverneur der Kapverdischen Inseln, sowie der Direktor des „Archivo Historico Ultramarino" Dr. ALBERTO IRIA zu nennen. Auf den Inseln selbst stand der Verfasser und seine Arbeit ständig unter dem hohen Schutz Seiner Excellenz des Herrn Gouverneurs, Comandante ANTONIO AUGUSTO PEIXOTO CORREIA, auf dessen Befehl hin alle Verwaltungszweige der Provinz ihre volle Unterstützung gewährten. So wurden u. a. für die Bereisung der inneren Teile der Inseln stets Kraftfahrzeuge, Reittiere und Begleitpersonal durch die Regierung zur Verfügung gestellt. Ganz besonderer Dank ist dabei dem Chef der Zivilverwaltung Dr. ADELINO DE AMARAL MARQUES LOPES sowie den Administradoren JOSÉ PEDRO GODINHO GOMES (Brava), LUIS SILVA RENDALL (Fogo), ALBERTO NOBRE DE OLIVEIRA (Maio), Dr. JULIO MONTEIRO (S. Vicente), CARLOS

GAMBOA MATOS (Ribeira Grande auf Sto. Antão), CELSO FERNANDEZ (Paul auf Sto. Antão) und CÉSAR GIL DOS REIS (Sal) auszusprechen. Groß war auch die Unterstützung welche die „Brigada Tecnica de Estudos e Trabalhos Hidraulicos" (BTETH) und deren Stab, allen voran Dipl.-Ing. MANUEL JESUS DE GONÇALVES, Reg. agr. JOAO DA SILVA und Reg. agr. MANUEL ANDRADE, zu Teil werden ließ. Nicht vergessen werden darf aber auch die stets gewährte Hilfe von Herrn Dr. BENTO LEVY in Praia und Gerichtspräsident Dr. JOSÉ JUSTINO COELHO in Mindelo.

Das ganze Unternehmen wäre aber kaum in der stattgefundenen Art zu verwirklichen gewesen, wenn es nicht vom Augenblick der ersten Planung an, Ende 1955, rückhaltlose Förderung durch den inzwischen leider verstorbenen Herrn Gesandten der Republik Portugal in Wien, Excellenz Dr. MIGUEL D'ALMEIDA PAILE erhalten hätte.

Der Vorbereitung der Reise diente ein dreiwöchiger Aufenthalt in Lissabon im September 1957, zwecks Literaturstudium, vor allem in der Bibliothek der „Sociedade de Geografia de Lisboa" und der Suche nach archivarischen Quellen im „Archivo Historico Ultramarino". Die Reise nach den Kapverden selbst wurde in der Zeit vom 27. Juni bis 4. Oktober 1958 unternommen. Zuerst wurden, bis Ende August, die Inseln des sog. „Sotavento", nämlich Santiago, Maio, Brava und Fogo aufgesucht, während dann der letzte Aufenthaltsmonat den Barlaventoinseln, vor allem S. Vicente und Sto. Antão gewidmet war. Zum Abschluß wurden noch kurz die Inseln Boavista und Sal aufgesucht. Dagegen war es aus Zeitmangel nicht mehr möglich, die Insel S. Nicolau und die unbewohnte Insel Sta. Luzia zu bereisen. Dae Hauptschwierigkeit ergab sich durch die schlechten Verkehrsverhältnisse innerhalb des Archipels, die es unmöglich machten, die jeweilige Aufenthaltsdauer auf den einzelnen Inseln entsprechend ihrer Größe und den dort zu erfüllenden Aufgaben einzurichten. Hinderlich wurde auch der Umstand, daß im vergangenen Sommer die Regenzeit, von den durchschnittlichen Verhältnissen abweichend, bereits im Monat August in voller Stärke in Erscheinung trat. Eine Abschwächung der Regenfälle im September ermöglichte es dann allerdings wieder, den Zeitverlust etwas einzuholen. Auf allen diesbezüglich in Frage kommenden Inseln war die Arbeit auch dadurch behindert, daß die Zonen zwischen 500 und 1100 m fast ständig von Wolken und Nebel umhüllt waren.

Während der ganzen Reise wurde der Verfasser von seiner Gattin, Dr. THUSNELDA MATZNETTER begleitet, die ihn, vor allem bei der Materialsammlung, wirksamst unterstützte. Unabhängig davon nahm diese auch eine selbständige anthropologische Untersuchung vor und konnte dabei u. a. über 400 Personen daktyloskopisch erfassen.

In zehn Inseln und mehrere Eilande aufgegliedert erstreckt sich die Gruppe der Kapverden rd. 500 km westlich des gleichnamigen Kaps an der afrikanischen Küste im Bereiche des 15. bis 17. nördl. Breiten- und 23. bis 25. westl. Längengrades im Atlantik. Der nach W zu hufeisenförmig geöffnete Archipel nimmt eine Landfläche von 4033 km² ein, deren Aufteilung auf die einzelnen Inseln, mit Größen zwischen 991 km² (Santiago) und 35 km² Sta. Luzia), sehr unterschiedlich ist. Gleichermaßen schwanken auch die höchsten Erhebungen — die kleinen Eilande ungerechnet — zwischen 2829 m (Fogo) und 390 m (Boavista). Die im sprachlichen Gebrauch und bis zu einem gewissen Grad auch in der Verwaltung übliche Aufgliederung in einen

„Barlavento“ (Inseln über dem Winde) genannten nördlichen Zweig, der von Sto. Antão bis Boavista reicht, und einen südlichen, „Sotavento“ (Inseln unter dem Winde), der die Inseln Brava bis Maio umfaßt, ist durch die natürlichen Gegebenheiten nur als bedingt zutreffend anzusehen. Dies vor allem deshalb, weil die drei Ostinseln, nämlich Sal, Boavista und Maio, eine mehrweniger selbständige, dritte natürliche Einheit bilden. Der Archipel, der 1950 rd. 150.000 Einwohner zählte, stellt als „Cabo Verde“ eine der acht Überseeprovinzen Portugals dar.

Ähnlich wie die anderen makaronesischen Inselgruppen des Atlantik — Azoren, Madeira und Kanaren — sind auch die Kapverden, überwiegend von Basalten und Phonoliten aufgebaut, von vorwiegend tertiärem Alter. Auf der Insel Fogo, letzter Ausbruch 1951, ist der Vulkanismus sogar noch rezent. Allerdings deuten größere Vorkommen sedimentärer Gesteine auf den Ostinseln, vor allem Boavista und Maio, darauf hin, daß der Archipel nicht allein vulkanisch gebildet wurde. Die Landformen können, worauf vor allem die großen Ribeiras (Täler) verschiedener Inseln hindeuten, kaum aus den klimatischen Verhältnissen der Gegenwart erklärt werden. Marine Strandplattformen kommen, mindestens in drei bis vier Niveaus, auf den Inseln Santiago und S. Nicolau vor.

Die Kapverden liegen den größten Teil des Jahres über im Einflußbereich des NE-Passates. Nur von etwa Ende Juli bis Anfang November geraten sie durch Verlagerung der Intertropicalfront gegen N in den Randbereich südlicher, warmer und feuchter Luftmassen, die den Inseln Niederschläge bringen. Anschließend daran finden gelegentlich, besonders auf den östlichen Inseln fühlbar, von E her Einbrüche saharischer Luftmassen statt. Fast nur mehr auf Sto. Antão, im äußersten NW des Archipels, in Erscheinung tretend, gelangen bisweilen auch die Ausläufer von Zyklonen nördlicherer Breiten in der Zeit von Jahresende bis Februar zur Auswirkung. Das zweite Jahresviertel ist die Zeit ausschließlicher Passatherrschaft. Sowohl durch die Tropennähe wie auch den Atlantik bedingt, beträgt die Jahresamplitude der Temperatur in den Küstenzonen nur rd. 4—5° C. Praia auf Santiago z. B., welches allerdings einer der wärmsten Orte des ganzen Archipels ist, weist bei einer durchschnittlichen Jahrestemperatur von 24.7° C Monatsmittel zwischen 22.6° C im Jänner und 26.9° C im September auf. In den Gebirgslagen wird dagegen ein stärkerer jahreszeitlicher Unterschied fühlbar. Die Niederschläge, praktisch auf den Spätsommer und Früherbst beschränkt, erreichen Jahressummen zwischen rd. 200 mm im Küstengebiet und bis über 1000 mm in den hohen Lagen und liegen somit beträchtlich unter den Werten, die die afrikanischen Küstengebiete bereits in gleicher Breite erreichen. Vor allem aber werden sie durch eine außerordentliche Unregelmäßigkeit gekennzeichnet. Während es hin und wieder Jahre mit verhältnismäßig ergiebigen Regenfällen gibt, bleiben diese, wenigstens alle paar Jahrzehnte einmal, manchmal 2—3 Jahre hintereinander, so gut wie ganz aus. Das Ergebnis ist dann eine furchtbare Ernährungskrise, wie sie in den Jahren 1946—48 letztmals auftrat. Ein gewisser Ausgleich für den Niederschlagsmangel ist andererseits durch die starke Kondensation in den fast ständig nebelumhüllten Höhenzonen zwischen ± 600 bis ± 1100 m an den Passatluvseiten gegeben. Dies gilt besonders für die Inseln Fogo, Santiago, Sto. Antão und S. Nicolau. Dieser Ausgleich ist z. T. sogar recht beträchtlich. Gleichermaßen scheinen auch auf einigen Inseln die Grundwasservorräte, vor allem in den Schotterfüllungen der Ribeiras, gar nicht so unbedeutend zu sein,

wie auch verschiedentliche, sehr ergiebige Quellen anzeigen. Auf Sto. Antão, Brava und Maio gibt es noch mehrere perennierende oberflächliche Gerinne.

Die einheimische Flora des Archipels ist, etwa im Vergleich zu den Kanarischen Inseln, ausgesprochen artenarm. Auch besaßen die Kapverden niemals ein Waldkleid. Wohl gibt es eine gewisse Höhenstufengliederung, so oberhalb rd. 6—800 m und auf Fogo und Sto. Antão auch noch über rd. 1500 m, doch ist auch diese nicht so scharf ausgeprägt wie auf den Kanaren. Weit ausgeprägter sind dagegen, gebietsweise wenigstens, die Vegetationsunterschiede zwischen den tiefeingeschnittenen Tallandschaften und den dazwischen liegenden Rücken oder Verebnungen. Typisch für die Küstenstufe sind vor allem Faidherbia albida und Ziziphus jujubə sowie für die höheren Lagen Euphorbia Tukeyana, Artemisia- und Lavandulaarten. Vereinzelt kommt auch der Drachenbaum (Dracaena draco) vor. Eine eigene Halophytenflora besitzen die Dünen- und Salzsumpfgebiete der Ostinseln. Das gegenwärtige Vegetationsbild wird jedoch, von den Kulturpflanzen abgesehen, weitgehend von Pflanzen bestimmt, die durch den Menschen eingeschleppt wurden: Lantana camara, Nicotiniana glauca, verschiedenen Agaven, Akazien u. a. Die stellenweise tatsächliche Dürftigkeit der Pflanzendecke ist nicht zuletzt der zerstörenden Tätigkeit von Mensch und Tier zuzuschreiben.

Ungeachtet gebietsweiser sehr starker Bodenabtragung durch Wasser- und Windwirkung, so etwa besonders auf den weiten Achadas im S und E von Santiago, großen Teilen der Höhenzonen von Sto. Antão, fast der ganzen Insel S. Vicente und vielen anderen Orten, kann andererseits die Bodendecke im Bereiche ziemlich ausgedehnter Gebiete als verhältnismäßig mächtig angesehen werden. So weisen etwa die dunkelbraunen bis roten Böden in den mittleren Höhenlagen von Brava, Fogo und Santiago eine durchschnittliche Dicke von 80—150 cm auf. Die Bodendecke dieser Gebiete ist vielfach so geschlossen, daß auf weiteren Strecken, tiefe Einschnitte ausgenommen, kaum anstehendes Gestein in Erscheinung tritt. Auch auf anderen Inseln, wie z. B. auf Maio und Sal, sind wenigstens stellenweise ähnliche Bodenlagen vorhanden. Über die Güte der Böden möchte der Verfasser freilich vor Fertigstellung der Analysen der mitgebrachten Proben kein Urteil abgeben, wenngleich diese, dem äußeren Eindruck nach, befriedigend zu sein scheint. Sowohl die Böden als auch die Gesamtheit der natürlichen Gegebenheiten der Kapverden betreffend glaubt der Verfasser auf Grund eines ersten Überblickes und vor allem eines Vergleiches mit den Verhältnissen der Kanarischen Inseln sagen zu können, daß sie durchaus nicht so schlecht sind, wie sonst im allgemeinen angegeben wird.

Bezüglich seiner Bevölkerungs- und Wirtschaftsverhältnisse unterscheidet sich dieser Archipel in wesentlichen Punkten sowohl von den übrigen atlantischen Inseln wie auch den Küstengebieten Westafrikas. Bis zu ihrer Entdeckung durch portugiesische Seefahrer im Jahre 1459 waren die Kapverden unbewohnt. Als Arbeitskräfte, vor allem für die bald entstehenden Zuckerrohrpflanzungen, wurden Negersklaven von den verschiedenen Teilen der afrikanischen Küste her eingeführt. Im 16. Jhdt. entwickelte sich außerdem für den Bedarf der europäischen Besitzungen in Amerika auf der Insel Santiago einer der bedeutendsten Sklavenmärkte der Welt. Zwischen den weißen Herren und den schwarzen Sklavinnen kam es bald zu engen Verbindungen, deren Ergebnis eine zunehmende Mulattisierung der Bevölkerung war. Wesentlich für die weitere Entwicklung war, daß die Mischlinge grundsätzlich als Freie galten. Zu Beginn des 19. Jhdt. erhielten auch alle frei geborenen Einwohner der Inseln das portu-

gisische Bürgerrecht. Mit der Aufhebung der Sklaverei, 1856, hörte der Menschenzustrom von den Guinealändern her praktisch auf, während ein zwar geringer, doch ständiger Zufluß von Portugal, vereinzelt auch anderen europäischen Ländern sowie von Madeira und den Azoren, bis in die Gegenwart anhält. Andererseits gibt es schon seit dem vergangenen Jahrhundert eine nicht unbeträchtliche Auswanderung nach den USA, der allerdings eine ziemlich starke Rückwanderung gegenübersteht. Ferner besteht eine Wanderung kapverdeanischer Arbeiter nach S. Tomé, Angola und Dakar. Im Jahre 1951 wurde schließlich der Kolonialstatus aufgehoben. Etwa 90% der Bewohner des Archipels sind heute, wenngleich in sehr unterschiedlichem Ausmaß, als Mischlinge anzusehen. Demgegenüber gibt es nur wenige reine Weiße und reine Neger.

Als Umgangssprache ist, die Gebildeten ausgenommen, das sogenannte „Crioulo", eine Mischung von Portugiesisch mit verschiedenen westafrikanischen Sprachelementen, das aber bereits ein portugiesischer Dialekt zu nennen ist, im Gebrauch. Die Anzahl der Analphabeten ist noch sehr hoch, doch sind in jüngster Zeit ernste Bestrebungen im Gange, die Volksbildung zu heben. So besteht allgemeine Schulpflicht vom 7. bis zum 11. Lebensjahr, sowie zahlreiche Kurse für die Erwachsenenfortbildung. Dem Glaubensbekenntnis nach ist die überwiegende Mehrzahl aller Einwohner katholisch, wenngleich der Grad der Religiosität, vor allem inselweise, recht uneinheitlich ist. Daneben sind seit einiger Zeit auch amerikanische Freikirchen, Nazarener und Adventisten, mit einigem Erfolg, besonders unter den jungen Leuten, tätig. Dem portugiesischen System grundsätzlich unbekannt, gibt es weder de jure noch de facto eine rassische Diskriminierung irgendwelcher Art. Jedem der die entsprechende Vorbildung aufweist steht jedes Amt offen. Staatspolitisch fühlen sich die Kapverdeaner, ungeachtet ihrer Hautfarbe, als Portugiesen. Die Kapverden sind auch, der Gesamtheit ihrer Verhältnisse nach, als die am meisten bereits portugiesisch gewordene aller Überseebesitzungen Portugals anzusehen.

Ausschlaggebender Wirtschaftszweig ist, ausgenommen die Inseln S. Vicente und Sal, in allen Teilen des Archipels die Landwirtschaft. Weitaus überwiegt bei dieser der Trockenfeldbau und nur auf Sto. Antão und Santiago finden sich in größerem Ausmaß Bewässerungskulturen, vor allen von Zuckerrohr und Bananen. Unter den Trockenkulturen steht wertmäßig der Kaffeebau weit voran, der aber, vor allem auf Fogo, Brava und Santiago sowie auch Sto. Antão und S. Nicolau in Höhenlagen zwischen rd. 350 bis 1000 m betrieben, gebietsmäßig noch sehr beschränkt ist. Der Ernährung der Bevölkerung selbst dient vornehmlich die Kultur von Mandioka, Bataten, Hülsenfrüchten, Kartoffeln und — als einziger Getreideart — Mais. Von den, insbesondere in den Taloasen, vorkommenden zahlreichen Arten tropischer Fruchtbäume sind die Kokospalme, die Papaya und der Mangobaum hervorzuheben. Die landwirtschaftlichen Bearbeitungsmethoden sind im allgemeinen wenig entwickelt und entsprechen in vieler Hinsicht jenen des festländischen Westafrika. Es herrscht ausnahmslos Hackbau, Fruchtwechsel ist völlig und Düngung fast unbekannt. Fortgeschrittene Trockenbaumethoden, wie z. B. auf den Kanarischen Inseln, sind nur an ganz wenigen Stellen, so auf Fogo, Sto. Antão und Boavista, mehr oder weniger zufällig entwickelt, im Anfangsstadium vorhanden. Verhältnismäßig gut ist dagegen gebietsweise die Viehzucht entwickelt. Dies gilt besonders für die Rinderwirtschaft, in der eine leistungsfähige Zucht aus europäischen und afrikanischen Rassen herangebildet wurde. Ausreichende Weideflächen in den Küstenzonen und den hohen Lagen stehen auf fast allen Inseln zur Ver-

fügung. Die agrarischen Besitzverhältnisse sind fast durchwegs durch starke Zersplitterung gekennzeichnet. Latifundien im eigentlichen Sinne sind schon seit langem so gut wie verschwunden. Selbständiger Kleinbesitz oder auf eine Anzahl von Halbpächtern zur Bearbeitung aufgeteilter Mittelbesitz sind gegenwärtig die Regel. Geldpacht schließlich kommt, außer auf den Kirchengütern, fast nur auf Santiago vor.

Die Landwirtschaft der Kapverden ist in ihrem gegenwärtigen Entwicklungszustand weder durch ihre unmittelbare Konsumproduktion, noch durch den Erlös ihrer Exportgüter, Bananen und Kaffee, in der Lage, den Eigenbedarf des Archipels zu decken. Die zeitweilig als Folge von Dürreperioden auftretenden Ernährungskrisen verschärfen außerdem stets auf Jahre hinaus die Verhältnisse.

Unter den übrigen Wirtschaftszweigen steht die im Bereich der Inselgruppe betriebene Fischerei voran. Außer für den unmittelbaren Bedarf jeder einzelnen Insel wird speziell der Thunfisch in mehreren Fabriken, auf Santiago, S. Vicente, S. Nicolau, Sal und Boavista, zu Konserven verarbeitet und nach dem Mutterland sowie nach Italien und den USA exportiert. Größere Bedeutung kommt ferner der Salzgewinnung auf den drei östlichen Inseln zu, wobei vor allem von den beiden Salinen der Insel Sal weite Gebiete West- und Zentralafrikas beliefert werden. Im letzten Jahrzehnt wurde ferner auf Sto. Antão mit zwei Fabriken eine noch immer im Ausbau befindliche Pozzolanerzeugung ins Leben gerufen, die Portugal beliefert. Die Kalkgewinnung auf den Inseln Maio, Boavista und Fogo dient dagegen ausschließlich dem Ortsbedarf. Die sonstige gewerbliche Produktion der Kapverden ist praktisch bedeutungslos. Auch Kunsthandwerk besteht — eine bescheidene Erzeugung von Schildpattgegenständen in Sal-Rei auf Boavista ausgenommen — so gut wie nicht.

Die allgemeine Verkehrslage des Archipels in Bezug auf die transatlantischen Schiffs- und Fluglinien ist an sich schon günstig. Zudem steht der Seefahrt im Porto Grande von Mindelo auf S. Vicente einer der besten Naturhäfen des ganzen Atlantik zur Verfügung. Sein mangelnder Ausbau ließ ihn allerdings durch die Konkurrenz der weit weniger gut gelegenen Häfen von Dakar und Las Palmas nur unvollständig zur Entfaltung als internationaler Stützpunkthafen kommen. Die Landeverhältnisse auf den übrigen Inseln sind fast durchwegs schwierig, den Hafen der Hauptstadt Praia auf Santiago nicht ausgenommen. Die Verbindungen der Inseln untereinander — die Route Mindelo—Praia ausgenommen — waren bis vor kurzem im Wasserverkehr ausschließlich auf die meist unregelmäßigen Fahrten von Motorkuttern und Seglern angewiesen. Erst im heurigen Jahre wurde ein regelmäßiger, alle Inseln berührender vierzehntägiger Kurs aufgenommen, der jedoch das Verkehrsbedürfnis noch immer nicht voll befriedigen kann. Im Luftverkehr leidet der gut ausgebaute internationale Flughafen von Sal ebenfalls unter dem Wettbewerb von Dakar. Wenngleich schon fast alle Inseln Flugplätze besitzen, so verbindet der regelmäßige interinsulare Flugdienst bis jetzt nur Santiago, Sal und S. Vicente miteinander. Auch der Landverkehr ist auf beinahe allen Inseln noch sehr prekär. Nur Santiago, S. Vicente und Sal sind durch einigermaßen brauchbare Straßen halbwegs dem Kraftwagen erschlossen. In allen übrigen Teilen des Archipels sind Maultiere, Pferde und Esel nach wie vor die besten Beförderungsmittel für Menschen, und teilweise auch für Güter. Doch werden letztere überwiegend von Frauen als Kopflasten transportiert. Während der Regenzeit wird aber selbst dieser Verkehr stark behindert.

Ungeachtet der vorstehend angeführten Gemeinsamkeiten muß die große Unterschiedlichkeit der einzelnen Inseln gemäß Gestalt, natürlicher Ausstattung, Bevölkerungszusammensetzung, Wirtschaftsverhältnissen und Kulturlandschaft als kennzeichnendstes Merkmal der Kapverden angesehen werden. Ausgenommen Maio und Boavista sowie allenfalls Sto. Antão und S. Nicolau kann kaum eine Insel mit einer anderen verglichen werden. So sind etwa die vier, verhältnismäßig nahe beieinanderliegenden Inseln des Sotavento derart voneinander differenziert, daß es kaum glaublich erscheint, daß z. B. Maio und Brava überhaupt dem gleichen Archipel angehören. Maio (269 km² und rd. 2800 Einwohner), verhältnismäßig niedrig, ausgesprochen unterentwickelt, dafür noch sehr ausbaufähig und von einer stark dunkelhäutigen und armen Bevölkerung bewohnt, ist ihren ganzen Verhältnissen nach als afrikanisch zu bezeichnen. Brava (64 km² und rd. 8000 Einwohner), steil aus dem Meere emporragend, mit einer hochgelegenen, relativ kühlen und nebelverhangenen Kulturzone sowie von einer sehr hellen Einwohnerschaft bis über ihre Tragfähigkeit hinaus dicht besiedelt, bildet ihrem gesamten Aspekt nach den Typus einer atlantischen Insel und hat nur ganz wenige, afrikanisch anmutende Züge. Fogo hinwiederum (476 km² und rd. 17.000 Einwohner), wird ganz durch seinen fast 3000 m aufragenden Pik bestimmt. In ihren Wirtschafts- und Sozialverhältnissen, wie auch in ihrer Siedlungsweise, trägt sie noch am meisten von allen gewisse señoriale Merkmale vergangener Zeiten. Santiago andererseits (991 km² und rd. 60.000 Einwohner), die von einer stark negroiden Bevölkerung bewohnte Hauptinsel des Archipels, fehlt vor allem die ziemlich einheitliche Landschafts- und Wirtschaftsgliederung ihrer Nachbarinseln. Ihre Hauptstadt Praia (rd. 10.000 Einwohner) ist zwar Sitz der Provinzialverwaltung, jedoch nicht Wirtschaftszentrum der Inselgruppe. Kaum geringer als im S sind im N des Archipels die gegenseitigen Verschiedenheiten der Barlaventoinseln. St. Antão, zweitgrößte (779 km² und rd. 30.000 Einwohner) und zugleich landschaftlich reizvollste von allen Inseln, mit noch beträchtlichen Entwicklungsmöglichkeiten, fällt namentlich durch die geradezu gegensätzliche Gestaltung, Ausstattung und Nutzung seiner N- und S-Hälfte auf. Nur 12 km von ihr getrennt, bietet S. Vicente (227 km² und rd. 25.000 Einwohner) ein gänzlich anderes Bild. Mit geringen Möglichkeiten für die Landwirtschaft ausgestattet und als letzte Insel von allen Teilen des Archipels her besiedelt, liegen ihre gesamten Funktionen nur in ihrer Hafenstadt Mindelo (rd. 24.000 Einwohner), dem wirtschaftlichen Vorort der Kapverden. In manchem ihr ähnlich, wenngleich der Erscheinung und den Umständen nach doch wieder ganz anders, lebt Sal (26 km² und rd. 3700 Einwohner), welches am meisten von allen Inseln ebene Flächen besitzt, in erster Linie von seinem Flugplatz und seinen Salinen. Diese Wirtschaftsinstitutionen verleihen dieser Insel auch weitgehend ein Bevölkerungs- und Sozialgepräge, das ganz aus dem übrigen kapverdeanischen Rahmen herausfällt. S. Nicolau (343 km² und rd. 11.000 Einwohner) sowie Boavista (620 km² und nur rd. 3000 Einwohner), können, wie gesagt, noch am meisten mit anderen, schon genannten Inseln verglichen werden.

Das Kernproblem der Kapverden liegt in ihrer modernen Erschließung. Ihre Bevölkerungs- und ihre politischen Fragen sind demgegenüber zweitrangiger Natur. Dabei steht der Ausbau ihrer Verkehrsverhältnisse noch vor der Verbesserung ihrer Landwirtschaft. Während für diese im letzten Jahrzehnt schon sehr viel beachtliche Vorarbeit geleistet wurde, soll der Verkehrsausbau mit

Anfang des Jahres 1959, dem Inkrafttreten des zweiten „Plan de Fomento" Portugals, in großem Ausmaß begonnen werden. Eine wesentliche Hebung der Lebensverhältnisse dieses Archipels ist demnach auch in absehbarer Zeit zu erwarten.

GUSTAV STRATIL-SAUER:

## FORSCHUNGEN IN NORDOST-ANATOLIEN

Nach meinem Besuch der Stadt Trapezunt und des Ostpontischen Gebirges 1924/25 hatte ich über dieses Gebiet meine Habilitationsschrift ausgearbeitet. Um sie nun nach entsprechender Modernisierung veröffentlichen zu können, unternahm ich in den beiden letzten Sommern noch zwei Reisen dorthin.

Trapezunt, heute Trabzon genannt, kann als Musterbeispiel dafür gelten, wie stark sich ein Wandel der geographischen Lage auszuwirken vermag. Auf einer von zwei Flüssen flankierten, trapezförmigen natürlichen Festung gelegen, durch den einzigen winters nicht gesperrten Paß über das schneereiche Gebirge gut im Raum verankert, konnte es den Levantehandel über die vorderasiatische Länderbrücke anzapfen und auf den Seeweg umleiten. So wurde die Stadt in ihren Blütezeiten zur Mittlerin zwischen dem pazifischen Osten und dem atlantischen Westen. Zur Zeit meines ersten Besuches dort zogen noch 5.000 Kamele dreimal jährlich mit ihren Warenballen zwischen Trapezunt und Täbris hin und her, heute aber ist dieser Transitverkehr fast völlig erloschen. Trapezunt, die Weltstadt von einst mit kontinentalen Einzugsgebieten, ist zur Provinzstadt mit bescheidener Reichweite geworden. Fische, Haselnüsse und viel Wald, im feuchten Osten Tee sowie im trockeneren Westen Tabak, das sind heute die Wirtschaftsgrundlagen dieses Gebietes, das vormals nach den Lasen, einem nunmehr bis auf geringe Reste im Osten in den Türken aufgegangenen kaukasischen Volksstamm, Lasistan genannt wurde. Auch die vielen Griechen und Armenier, die hier bis vor einem Menschenalter gesiedelt hatten, sind seither durch Türken ersetzt worden.

Bei wiederholten Überquerungen des ostpontischen Kammes habe ich im Hochgebirge die Phänomene der letzten Eiszeit untersucht. In Höhen von 2500—3000 m konnten 26 neue Seen — meist Karseen — und ein Hauptrückzugsstadium festgestellt werden. Die rezente Vergletscherung, die auch in den 20er Jahren nirgends stark ausgeprägt war, ist heute stellenweise ganz verschwunden.

KONRAD WICHE:

## DIE ÖSTERREICHISCHE KARAKORUM-EXPEDITION 1958

Das heurige Jahr, in dem der letzte Achttausender des westlichen Himalaya und Karakorum bezwungen wurde, brachte auch den österreichischen Bergsteigern einen sehr beachtlichen Erfolg: Die Ersteigung des rd. 7400 m hohen Haramosh durch HEINRICH ROISS, Dr. FRANZ MANDL und STEPHAN PAUER. Der Haramosh ist eines der mächtigsten Massive des Saltoro-Karakorum, einer eisgepanzerten Kette Sechs- und Siebentausender, deren bekanntester Gipfel der 7793 m hohe Rakaposhi ist. Vor den Österreichern hatte nur eine britische Expedition 1957 den Aufstieg auf den Haramosh versucht, mußte aber wegen eines Lawinenunglücks aufgeben.

# ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft

Jahr/Year: 1958

Band/Volume: 100

Autor(en)/Author(s): Matznetter Josef

Artikel/Article: STUDIENREISE NACH DEN KAPVERDISCHEN INSELN 1958 273-280