

wird in einer weiteren Rede die Dorfschenkungen beschrieben (S. 42—44), eine Art genossenschaftliches Eigentum, eine Fortentwicklung der Landschenkungen.

Über das Verhältnis der Religiosität zur Naturwissenschaft (S. 45—73) folgt eine längere Abhandlung. In Indien habe es zwar nie den Konflikt zwischen Religion und Wissenschaft wie im christlichen Abendland gegeben, aber Vinoba Bhave hält es für nötig, daß die spirituelle Wissenschaft, ebenso wie die Naturwissenschaft, fortschreite und nicht stagniere. Für ihn ist die All-Einheitslehre des Vedanta die Theorie, die Gewaltlosigkeit (Ahimsa) die Praxis, beides müsse jedoch auf die Gegenwart neu angewandt werden. So müsse insbesondere damit aufgeräumt werden, Erlösung nur für „mich“ zu erlangen, vielmehr sei Erlösung vom Ich nötig. Einer der größten Mängel indischer Spiritualität bestehe darin, daß man versäumt habe, das Ich etwa durch das Wir auszutreiben. Daher müsse der Gedanke der Erlösung neu interpretiert werden: „Wenn das Selbst zur Tür hineinkommt, fliegt die Erlösung aus dem Fenster. Es gibt nicht so etwas wie ‚meine‘ Erlösung. ‚Mein‘ muß verschwinden, wenn Erlösung kommen soll“ (S. 68). Das politische System, das Indien vom Westen übernommen habe, habe dagegen die bestehenden Egoismen und Spaltungen nur verschlimmert (S. 65). Das Bindeglied zwischen Innenwelt (Religiosität) und Außenwelt (Naturwissenschaft) sei das Wort, besonders das dichterische Wort, wie in einer kurzen Rede ausgeführt wird (S. 74—76).

In dem Beitrag „Das dreifache Programm“ (S. 77—82) geht es um: Dorfschenkungen, Spinnen und freiwilligen Arbeitsdienst. Das sei die untrennbare Trinität in der Praxis der Wohlfahrtsbewegung, über deren allmähliche Entwicklung der letzte Beitrag (S. 115—123) handelt.

Der vorletzte und längste Beitrag umfaßt Reden zum Erziehungsproblem (S. 83—114). Nötig sei, Psychologie mit supramentaler Einsicht zu verbinden und die Lehrer zur Förderung der Landschenkungenbewegung aus höheren Motiven einzusetzen. Die Schule solle zu einer dritten Kraft werden, jenseits von Parteipolitik und sektiererischer Religion.

Hellmuth Hecker

ZDENEK CERVENKA (Hrsg.)

**Land-locked Countries of Africa**

The Scandinavian Institute of African Studies

Uppsala 1973, 369 S., 40,— skr.

Vierzehn Binnenstaaten, d. h. fünfzig Prozent der zur Zeit existierenden Binnenstaaten, sind in Afrika belegen. Während die Probleme des — sich selbst nur als faktisch vom Meer abgeschlossenen betrachtenden — Binnenstaates Bolivien zahlreiche monographische Darstellungen erfahren haben (dabei allein schon zwei durch die Veranstalter dieser Zeitschrift), sind die Probleme der vielen afrikanischen Binnenstaaten bis zu dem hier zu besprechenden Buch von der Wissenschaft weitgehend vernachlässigt worden. — Es ist vielleicht kein Zufall, daß nicht nur der Herausgeber dieses Gemeinschaftsunternehmens, sondern auch mehrere Autoren aus mitteleuropäischen Binnenstaaten stammen. Das Verständnis für die schwierige Lage von Binnenstaaten wird wahrscheinlich auch bei Wissenschaftlern erst so richtig geweckt, wenn man die Isolierung vom Meer, der großen freien Straße des Weltverkehrs, am „eigenen Leibe“ gespürt hat. Auch in Deutschland, und zwar in beiden deutschen Staaten, wurde dieses Interesse erst lebendig, als in den sechzi-

ger Jahren der eine Teil gegenüber dem anderen die alte Reichshauptstadt Berlin immer mehr isolierte.

Die Abtrennung eines Staates vom Meer ruft nicht nur verkehrstechnische und politisch-rechtliche Probleme hervor, sondern sie bringt auch eine Fülle ökonomischer geographischer und ähnlicher Fragen mit sich. Unter dem Aspekt einer einzelnen Disziplin ist das Phänomen „Binnenstaat“ daher nicht befriedigend abzuhandeln. Hier haben wir es also mit einem geradezu klassischen Beispiel für legitime interdisziplinäre Arbeit zu tun. Insofern verdient die Arbeit schon von ihrem methodologischen Ansatz her Beachtung: Vratislav Pechota und Alfred P. Rubin untersuchen zunächst das Recht auf Zugang zum Meer, daran schließt sich dann eine sehr interessante Untersuchung von Austin N. E. Amisah über Lufttransport als Lösungsweg an. Durch die „erste“ und „zweite“ Freiheit aus dem Chikagoer Abkommen können manche der rechtlichen Hindernisse relativ leicht überwunden werden, auf die Pechota und Rubin hingewiesen haben. Der Lufttransport erfordert außerdem wesentlich geringere Kosten für die Herstellung der Infrastruktur. Daß auch die Wirkung des Chikagoer Abkommens nur begrenzt ist — dies darf der Rezensent nicht verschweigen —, hat allerdings in jüngster Zeit Bulgarien gegenüber Luftfahrzeugen aus West-Berlin demonstriert. Sicherlich ist der Lufttransport aber in den Fällen besonders hilfreich, wo der Transit behindert wird, weil der Transit gewährende Staat beim besten Willen keine Transportmöglichkeiten anbieten kann, da er seine eigene Infrastruktur im Verkehrsbereich noch nicht den eigenen Anforderungen gemäß entwickelt hat und Wünsche anderer auf lange Zeit noch nicht erfüllen kann. Gerade dies ist eine typische Situation in Afrika, die den Vergleich mit der Lage europäischer Binnenstaaten von vornherein verbietet. — Es schließen sich an die drei allgemeinen Darstellungen Fallstudien über die Situation Ugandas (Yasp hal Tandon), der südafrikanischen Binnenstaaten (Douglas G. Anglin, T. M. Shaw, Colin Legum) und der französisch-sprachigen Binnenstaaten (Pierre Alexandre, Louis Sabourin) an. Lesotho, das völlig vom Transit durch die Südafrikanische Republik abhängig ist, wird ein besonderes und mit Recht sehr umfangreiches Kapitel des Buches gewidmet, mit Beiträgen von T. T. Thahane, dem Planungsdirektor des Landes, Donald Kowet und Arne Ström. Auch Swaziland wird besonders hervorgehoben. An die Fallstudien schließt sich dann wieder ein größeres Kapitel über die Suche nach neuen Politiken für Binnenstaaten an. Hier wird zunächst stark auf die ökonomischen Auswirkungen der Abtrennung vom Meer hingewiesen. Wer sich einmal die Mühe macht, die Preise von Importprodukten an der Westküste Afrikas mit den Preisen derselben Produkte in den afrikanischen Binnenstaaten zu vergleichen, wird der Betonung des ökonomischen Aspekts gern zustimmen. Ein etwas kurz geratener Ansatz zur politologischen Theoretisierung des Problems folgt diesen handfesten Untersuchungen. Den Abschluß bildet ein Bericht von Robert McKinnell, einem Fachmann der UNCTAD für die Probleme der Binnenstaaten, über das Transit-Problem bei den Verhandlungen der UNCTAD und dann endlich der Versuch des Herausgebers, für die Lösung des Problems die Internationalisierung zu empfehlen: Eine internationale Kontroll- und Schiedsinstanz zwischen Binnenstaaten und Transitstaaten. Das ist sicher ein guter Gedanke. Gerade das deutsche Beispiel der Transitkommission für den Berlin-Verkehr lehrt, daß es förderlich ist, miteinander zu sprechen. Es lehrt allerdings auch, daß solche Kommunikation den Transit gewährenden Staat in besonderen Situationen nicht davon abbringen kann, seine Macht zu demon-

strieren oder zu erproben, um auf die innere Entwicklung des eingeschlossenen Gebietes Einfluß zu nehmen. Das ist aber nicht neu und einmalig. Auf der UN-Konferenz über den Transithandel der Binnenstaaten von 1965 hatte der Delegierte von Paraguay schon gesagt, daß der Transitstaat immer der Richter über den Binnenstaat sein wolle und werde. Von dem ausgezeichneten Buch, das hier besprochen wird, kann man daher nicht die Lösung eines aus der Geographie erwachsenen Problems erwarten.

Das Buch ist ein sehr bemerkenswerter Beitrag zur Darstellung des komplexen Problems „Binnenstaatlichkeit“ in einer verkehrlich nur gering entwickelten Region. Ein großes Verdienst ist es allein schon, daß die besonderen Vorzüge des Lufttransports herausgearbeitet wurden, der heute schon von der Kapazität her dem in Westeuropa so gepflegten Lastkraftwagenverkehr weit überlegen ist. Ein Vergleich der Kosten ist nicht möglich, da die in Europa entwickelte Infrastruktur noch nicht allein auf den Kraftverkehr ausgerichtet ist. Bei der Dimension der afrikanischen Staaten liegt es jedoch nahe, den Lufttransport mittelfristig als den günstigeren Verkehrsträger anzusehen. Das Buch ist also sehr auf die Praxis orientiert. Das ist auch für Wissenschaft nicht unbedingt ein Mangel. Mit berechtigtem Stolz vermerkt der Herausgeber, daß die im Jahre 1972 zunächst in einem Seminar in Stockholm vorgelegten Beiträge zur Grundlage mancher Überlegungen und Vorschläge der UNCTAD-Experten-Gruppe für die Transport-Infrastruktur von eingeschlossenen Entwicklungsländern gemacht worden sind.

Dieter Schröder

YASSIN EL-AYOUTY und HUGH C. BROOKS (Hrsg.):

**Africa and International Organization**

Martinus Nijhoff, Den Haag 1974

XII, 250 S., 45,— fl.

Seit mehr als einem Jahrzehnt beschäftigt die Wissenschaft die Frage, welchen Einfluß die afrikanischen Staaten auf die internationalen Beziehungen der Gegenwart ausüben. Thomas Hovet jr. hat sich als einer der Ersten mit diesem Problem befaßt. Ein Sammelband, an dem er und andere prominente Spezialisten der politischen Afrikaforschung mitgearbeitet haben, erweckt daher einige Erwartungen, wenn sein Titel neue Erkenntnisse zur Rolle Afrikas in den Internationalen Organisationen verspricht. Leider versteckt sich hinter dem verlockenden Titel jedoch nur ein Sammelband von Festvorträgen zur Einhundert-Jahr-Feier der New Yorker St. John's University. Es werden die Ergebnisse vieler längst bekannter älterer Untersuchungen der Autoren gestrafft wiederholt, was bei Festvorträgen sicher legitim ist, hinter den Erwartungen, die man an ein Buch richtet, jedoch oft zurückbleibt. Der festlichen Stimmung des Anlasses gemäß fehlt es an nüchterner Deduktion und kritischer Analyse über weite Passagen. Wägende Untersuchungen, wie sie beispielsweise David A. Kay für die Rolle der afrikanischen Staaten in den UN-Organisationen durchgeführt hat, fehlen ganz. Die Sammlung umfaßt Aufsätze zur afrikanischen Politik in den UN und in Regionalorganisationen, ohne daß zwischen den einzelnen Staaten besonders differenziert wird. Es folgen Aufsätze über friedliche Streitbeilegung in Afrika, Menschenrechte, insbesondere Apartheid und Rhodesien, Erziehung, einzelne afrikanische Regionalorganisationen u. ä. Am Ende äußert sich der Vorsitzende des festlichen Symposions, Chief S. O.