

Congo-Kasai

Autor(en): **Friedlaender, Carl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia**

Band (Jahr): **1 (1946)**

Heft 3

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31681>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

CONGO - KASAI

Mit 1 Kartenskizze und 3 Abbildungen

Von CARL FRIEDLAENDER

Der Kasai, in dessen Einzugsgebiet ich 1937 bis 1940 reiste, ist einer der größten Zuflüsse des Congo, der Hauptverkehrs- und Lebensader des ganzen Congogebietes. In das Areal der ehemaligen Provinz Congo-Kasai fallen Teile der jetzigen Provinzen Léopoldville und Lusambo. Seit Kinshasa, auf Léopoldville umbenannt, Hauptstadt der Kolonie wurde, hat es einen starken Aufschwung genommen. Es ist heute eine moderne tropische Kolonialstadt mit sorgfältig unterhaltenen Straßen, guten Hotels und schönen öffentlichen Gebäuden. Ein Grund für diese Entwicklung liegt in der günstigen Verkehrslage. Léopoldville entstand am naturbedingten Endpunkt der Flußschiffahrt auf dem Congo, der von da an durch Stromschnellen die zirka 300 m Höhenunterschied bis zu seiner Mündung durchfließt. Ein großer Teil des Güterverkehrs von und nach dem Congogebiet wird über Léopoldville geleitet. Die Eisenbahn Léopoldville—Matadi stellt die Verbindung mit dem Meer her. Im Zusammenhang mit dem Ausbau dieser wichtigen Eisenbahnlinie steht eine Grenzbereinigung jüngsten Datums. Durch Trasseverlegungen, die sich als nötig erwiesen, wäre eine kleine Strecke in der Nähe von Matadi auf portugiesisches Gebiet gekommen. Es war für den Belgischen Congo von Wichtigkeit, diesen kleinen Zipfel Land in der Nähe von Matadi zu erwerben, damit die Bahn ganz über eigenes Gebiet geführt werden konnte. Durch Staatsvertrag wurde im September 1927 mit Portugal ein Tausch vorgenommen: Angola erhielt den sogenannten Dilolo-Stiefel — etwa 1250 km² — der Belgische Congo dagegen etwa 3 km² bei Matadi. Eine zusätzliche Verbindung stellt die auf französischem Gebiet, auf der anderen Seite des Stanley Pool, verlaufende Bahn Congo-Océan dar, die von Brazzaville nach Pointe Noire führt.

Von steigender Bedeutung ist auch der Luftverkehr. Léopoldville ist in den letzten Jahren, und besonders im Krieg, zu einem wichtigen interkontinentalen Flughafen geworden. Vor dem Krieg benötigte man fünf Tage, um von Belgien nach Léopoldville zu fliegen. Demnächst sollen Douglasmaschinen der Sabena (Société Anonyme Belge de Navigation Aérienne) in vierundzwanzig Stunden von Belgien nach Léopoldville fliegen. Von Léopoldville führen verschiedene Linien der Sabena nach Provinzorten in der Kolonie sowie nach anderen Gebieten Afrikas. Bei den großen Strecken und der relativ schwachen Besiedelung hat das Flugzeug hier äußerst günstige Entwicklungsbedingungen.

Es wäre aber ungerecht, die gewaltigen Leistungen der anderen Verkehrsmittel — Flußschiffahrt und Eisenbahn — sowie den durch den Ausbau der Straßen ermöglichten Autoverkehr — zu vergessen. Die Eisenbahn ist vielleicht nicht ganz so pünktlich und nicht ganz so sauber wie in der Südafrikanischen Union, sie bietet aber mehr Komfort als die Schweizerischen Bundesbahnen. Zusammen mit der Flußschiffahrt bewältigt sie nach wie vor den Hauptteil des Warenverkehrs.

Neben seiner Rolle als Verkehrs- und Verwaltungszentrum hat Léopoldville auch Bedeutung als Industrieort. Früher hat die Industrie nur für den lokalen Bedarf gearbeitet. Es wird sich vermutlich bald zeigen, wie weit sie sich in der Kriegszeit entwickelt hat. Seit 1939 soll sich die Einwohnerzahl von 2500 Weißen und 40000 Eingeborenen auf das Doppelte vermehrt haben. Dieses Anwachsen der Hauptstadt steht sicher zum Teil in Beziehung mit einem Anschwellen der Verwaltung; es ist somit eine gewisse rückläufige Bewegung zu erwarten. Zum Teil ist das starke Anwachsen der Bevölkerungszahl von Léopoldville jedoch mit der Entwicklung der Industrie verknüpft.

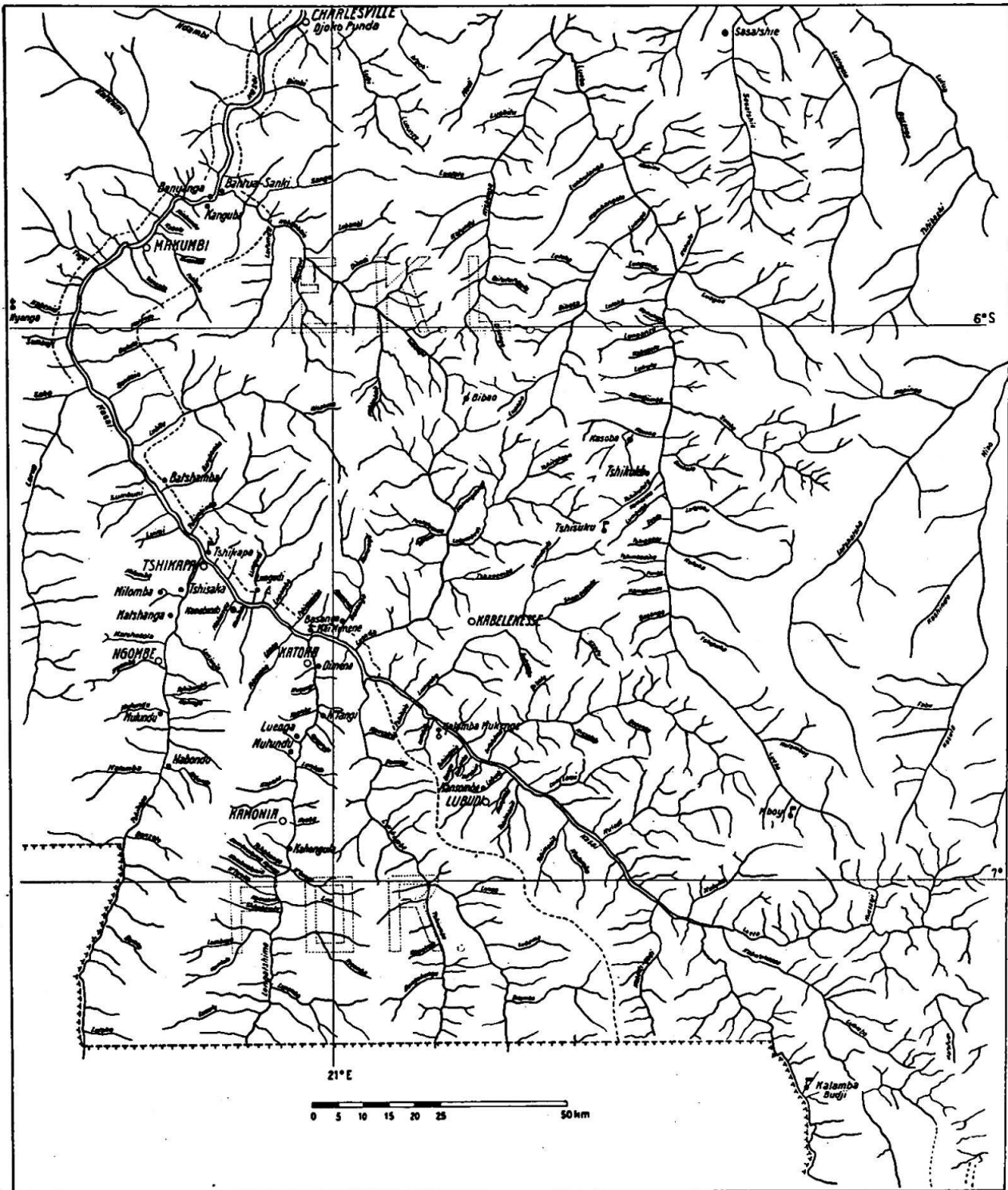


Abb. 1. Uebersichtsskizze des Kasaigebietes (nach der Uebersichtskarte 1:500000 der Société Internationale Forestière et Minière du Congo, Bruxelles 1928). Aus Vierteljahrsschrift der Naturforschenden Gesellschaft Zürich, 89, 1944, S. 205.

Léopoldville gehört zu den ausgesprochen modernen, gepflegten und wohlhabenden Kolonialstädten. Nicht nur die Gebäude der Weißen sind dem Klima angepaßt, praktisch und großzügig angelegt. Auch im Stadtteil der Eingeborenen sind moderne kleine Einfamilienhäuser zu sehen, die einen durchaus guten Eindruck machen. Allerdings herrschen im Camp erhebliche einfachere Lehm- und Strohütten vor, ähnlich denen, die man im Hinterland in den bald gedrängten, bald zerstreuten Siedlungen der Eingeborenen zu sehen bekommt.



Abb. 2. Typische Landschaft bei Tshikapa im Kasaigebiet. Blick gegen SE. Im flachhügeligen, parksteppenartigen Gelände zeichnen sich die Wasserläufe weithin als dunkle Streifen ab. Links Missionsstation der «Perès de Scheut». Photo C. FRIEDLAENDER.

borenen antrifft. Der Markt bietet ein buntes Bild: Landesprodukte, wie Maniok, Reis, Palmöl, Arachiden, Früchte, werden hier feilgeboten, daneben auch von den Eingeborenen gefertigte Lederwaren und andere Artikel, ferner billige Textilien. Schneider sind mit ihren Nähmaschinen auf dem Platz tätig — ein etwas an orientalische Bazare erinnernder Betrieb. Besonders stolz sind die Kinois — so werden die weißen Einwohner von Kinshasa-Léopoldville vielfach genannt — auf den Zoo, der allerdings noch sehr ausbaubedürftig ist.

Wenn wir Léopoldville verlassen und nach Süden fahren, um in das Kasaigebiet zu reisen, so verlassen wir das zivilisierte Leben mit elektrischem Licht, fließendem Wasser und Telephon. Man ist damit noch keineswegs im Busch. Denn auf dem Flußdampfer der Otraco (Office des Transports Coloniaux) ist der Komfort durchaus ausreichend. Aber wir sehen doch unschwer, daß in den Faktoreien am Strom, trotz des relativ hohen Lebensstandards, den auch hier die Weißen zu haben scheinen, manche dieser Errungenschaften fehlen. Dafür sieht man mehr von der Landschaft und vor allem auch mehr von den Eingeborenen.

In der Stadt verliert der Eingeborene etwas von seiner Persönlichkeit. Es drückt sich das schon darin aus, daß er die europäische Bekleidung annimmt. In den kleinen Zentren sind es lediglich einige wenige — clerks, Sanitätspersonal — die weitgehend europäisiert sind. In den etwas abgelegenen Eingeborenendörfern sehen wir die Eingeborenen, wie sie wirklich sind. Es trifft dies ganz besonders im engeren Kasaigebiet zu. Die nächsten Eisenbahnstationen sind Port Francqui, wo der Anschluß an die Otraco-Flußschiffahrtslinie nach Léopoldville erfolgt, und Luluabourg; auf jeden Fall ein paar hundert Kilometer entfernt. Kleinere Flußdampfer fahren den Kasai hinauf bis nach Charlesville-Djokopunda. Charlesville ist gewissermaßen Grenzort: hier beginnt die Konzession der Forminière. Mehr noch als die Ablegenheit hat zweifellos diese Konzession dazu beigetragen, das Land gleichzeitig zu pflegen und wie ein Reservat zu erhalten.

Entdeckungen, wirtschaftliche Ereignisse und politische Entwicklungen haben sich vielfach in Kolonialgebieten wechselseitig beeinflußt. Im Fall vom Belgisch-Congo, und speziell vom Kasaigebiet, ist das besonders deutlich. Die Entdeckung von einem

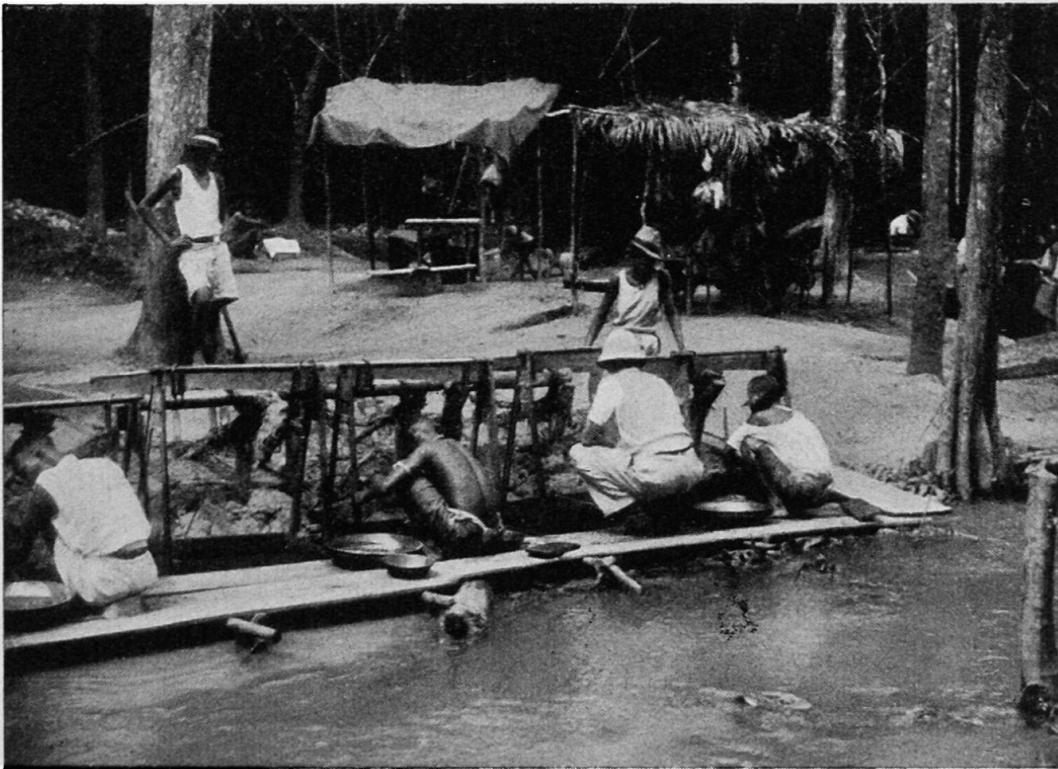


Abb. 3. Wäschereianlage einer Diamantenprospektion an einem Bach im Kasaigebiet. Eingeborene nehmen die angereicherten Schweremineralien aus den Setzkasten (Joplin jigs) zur genauen Prüfung auf Diamantengehalt. Im Hintergrund der Kontrollplatz des Prospektors. Photo C. FRIEDLAENDER. Aus Vierteljahrsschrift der Naturforschenden Gesellschaft Zürich 89, 1944. S. 208.

Diamanten in einem Röhrchen mit Konzentraten von Mai Munene, 1906, steht am Anfang der Entwicklung der Kolonie. Sie leitet einen neuen Abschnitt ein: während vorher zuerst der Sklavenhandel, dann der rücksichtslose Abbau von Kautschuk und die Gewinnung von Elfenbein wirtschaftlich bestimmend waren, erhält dieser neue Abschnitt sein Gepräge durch die Förderung von Diamanten und anderen mineralischen Rohstoffen. Ohne die Wahrscheinlichkeit lukrativer Entwicklungen hätte das belgische Parlament zweifellos im August 1908 die Uebernahme des Freistaates als belgische Kolonie abgelehnt, wie sie das früher getan hatte, und so ist die Entdeckung von Diamanten im Kasaigebiet auch politisch für das Kolonialgebiet von ausschlaggebender Bedeutung gewesen.

Die Diamantenindustrie bildet gegenwärtig das Rückgrat des wirtschaftlichen Gefüges des Kasaigebietes. Seit den ersten Jahren hat sich der Abbau ständig entwickelt. Die Diamantenproduktion umfaßt heute ein Gebiet von größerer Fläche als die Schweiz; sie hat sich auch in das Gebiet der benachbarten portugiesischen Kolonie Angola ausgedehnt.

Die Diamanten werden im Kasaigebiet ausschließlich in alluvialen Lagerstätten gewonnen; es werden Schotter in jetzigen und alten Wasserläufen abgebaut. Die Diamantenführung ist gering; $\frac{1}{2}$ Karat pro m^3 ist schon viel. Es müssen deshalb gewaltige Schottermengen durchgearbeitet werden und das Transportproblem spielt entsprechend eine große Rolle. Für den Abbau und für die Erschließung der Lagerstätten sind den örtlichen Verhältnissen angepaßte Methoden entwickelt worden. Um diese nach Möglichkeit geheimzuhalten, machte die Konzessionsgesellschaft von ihren exklusiven Rechten Gebrauch. Im ganzen Konzessionsgebiet ist die Handels- und Verkehrsfreiheit stark eingeschränkt. Die Forminière besitzt in der Tat neben dem Recht der Ausbeutung der Lagerstätten auch noch das Handelsmonopol, und da der größte Teil des Gebietes als «Zone minière A» bezeichnet ist, ist auch ein großer Teil des von der

Gesellschaft entwickelten Straßennetzes für den allgemeinen Verkehr nicht geöffnet. Dadurch bildet das Diamantengebiet im Kasai eine Art von Insel. Eine Stelle der staatlichen Verwaltung, etwa der agent territorial, erteilt die Genehmigung zur Durchfahrt, wie bei einem fremden Staatsgebiet. Aber diese Genehmigung bezieht sich praktisch nur auf die Benutzung der staatlichen Straße. Und auch wenn außer der staatlichen Genehmigung eine Einführung von seiten der Generaldirektion der Gesellschaft vorliegt, wird ganz allgemein möglichst wenig gezeigt, was irgendwie mit Erschließungs- oder Produktionsmethoden zu tun hat. Dieser Zustand hat sich bis in die letzte Zeit erhalten. Freilich ist es jetzt nicht mehr von der Gesellschaft aus untersagt, zu photographieren, wie das früher der Fall war; abgesehen von einzelnen kleinen Details, ist an den Prospektions- und Abbaumethoden nichts grundsätzlich anders als in anderen alluvialen Diamantproduktionsgebieten, so daß irgendeine Geheimhaltung nicht am Platze wäre. Aber wie bei den meisten Bergbaubetrieben ist man nicht gerne bereit, Einblicke in die erschlossenen oder vermuteten Reserven zu gewähren. Die Einengung im Verkehr hat jedoch außer der Erschwerung der Werkspionage noch einen weiteren Grund: es soll das schwarze Abfließen der Diamanten möglichst verhindert werden. Obgleich alle möglichen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden, läßt sich dies wohl nie ganz ausschließen.

Die Diamantengewinnung ist nicht die einzige große wirtschaftliche Tätigkeit der Weißen im Kasaigebiet. Vielleicht wird sie auch auf die Dauer nicht die wichtigste bleiben. Die Palmölproduktion der HCB. (Huileries du Congo Belge) ist bereits stark entwickelt; ferner sind zum Beispiel bei der Baumwollerzeugung (Cotonco) und bei der Viehzucht (SEK., Société Elevages du Katanga) erfolgversprechende Ansätze festzustellen.

In Charlesville gibt es noch einige nicht von der Forminière betriebene Geschäfte, die Landesprodukte von den Eingeborenen aufkaufen und importierte Fertigwaren verkaufen. Südlich davon ist die Stromschiffahrt durch die Schnellen des Kasai, die chutes Wissmann, unterbrochen. Eine 60-cm-Schmalspurbahn mit Dieselantrieb führt die Massengüter, in erster Linie Benzin, Schmieröl und Salz, von hier nach Makumbi, von wo der Kasai wieder bis Tshikapa für kleinere Schiffe befahrbar ist.

Auf der Flußreise ist mir auf den Stationen am Strom aufgefallen, wie sich die Knaben für die technischen Erzeugnisse, vor allem für die Verkehrsmittel, interessieren. Oftmals recht geschickt angefertigte Nachbildungen von Schiff, Auto und Flugzeug zeugen für gute Beobachtung und Geduld. Dieser Eindruck verstärkt sich weiter im Innern. Die Kinder machen einen großenteils aufgeweckten Eindruck. In den Missionschulen wird auch immer wieder große Lernbegierigkeit festgestellt. Sympathischer noch berührt einen, daß die Kinder untereinander meist viel netter sind, als dies in Europa der Fall zu sein pflegt.

Die Durchdringung des engeren Kasaigebietes mit fremden Waren, fremden Ideen und vor allem auch mit fremden Menschen war erheblich weniger intensiv als in vielen anderen Gebieten der Kolonie. Die Bevölkerung, die wir heute im Kasaigebiet antreffen, ist freilich durchaus nicht durchgehend ortsansäßig. Die Diamantenindustrie hat zu erheblichen Bevölkerungsbewegungen Anlaß gegeben. Es war natürlich erwünscht, einen Grundstock von ausgebildeten und mit den vorkommenden Arbeiten vertrauten Leuten bei der Stange zu halten; aber es war nicht immer möglich, die für die Arbeiten nötigen Leute aus der unmittelbaren Umgebung des Arbeitsplatzes zu rekrutieren. In verschiedener Weise wirken sich diese beiden Momente auf das gleiche Ergebnis hin aus: in einem industriellen «Camp» hausen Eingeborene von verschiedenen Stämmen nebeneinander. Wenn man in Betracht zieht, daß in einer Prospektion durchschnittlich 60 bis 90, in einer Mine 300 bis 500 Arbeiter beschäftigt sind, so erscheint das ohne weiteres verständlich.

Die Anwerbung ist völlig frei, und die Leute können von einem Tag zum andern die Arbeit niederlegen und gehen. Eine Ausnahme machen dabei die im weiter südlich



Abb. 4. Negerkinder zeigen selbstverfertigte Nachbildungen von Flußdampfern bei einer Schiffstation am Unterlauf des Kasai.
Photo C. FRIEDLAENDER

gelegenen Distrikt von Luisa wohnhaften Bassalampassu, die für eine bestimmte Zeit angeworben werden. Die Stämme, die in den industriellen Camps im Kasaigebiet die größte Verbreitung aufweisen, sind die Baluba, Batshok, Bena Lulua, Bakuba, Basongo, Bashilele, Batetela und Bena Konji. Es ist nicht leicht, diese Leute rein nach dem Aussehen auseinanderzuhalten; nur in charakteristischen Fällen und mit einiger Übung gelingt dies überhaupt.

In den eigentlichen Eingeborenendörfern leben jeweilen nur Leute eines Stammes. Dabei kann ein Dorf Batshok sein und das Nachbardorf, nur einige Kilometer entfernt, Baluba. Die Verschiedenheit von Dorf zu Dorf ist deshalb oft sehr ausgesprochen. So sind die Batshok Anhänger des Mutterrechtsprinzips, die Baluba hingegen vaterrechtlich organisiert. In den Heiratssitten bedeutet dies einen großen Unterschied. Bei den Batshok findet die Werbung bei der Familie der Frau in der Weise statt, daß vom Freier symbolisch eine Schale zum Geschenk angeboten wird. Wird die Schale angenommen, so bedeutet dies für den Freier, daß er als Bräutigam willkommen ist. Vermögensrechtliche Auseinandersetzungen finden in der Regel nicht statt. Treten später Unstimmigkeiten auf, so verläßt die Frau, wenn sie sich verletzt fühlt, den Mann — eventuell ohne viele Worte —, wobei sie die Kinder als ihre Leistung und ihr Eigentum mitnimmt. Andererseits hängt der Mann, wenn er der Frau Untreue vorzuwerfen hat, einfach eine Maske eines bestimmten Typus auf; die Frau wird die Konsequenzen ziehen und das Weite suchen. Bei den Baluba ist die Eheschließung hingegen beinahe gleich einem Kaufvertrag: der Freier muß dem Schwiegervater in Ziegen, Stoffballen oder anderen brauchbaren Gütern den Gegenwert der Frau erlegen. Er erwirbt damit kein unbeschränktes Eigentum: stirbt die Frau vor Ablauf einer bestimmten Zeit, so muß er nachzahlen, gewissermaßen als Sühnezahlung, und zwar unabhängig davon, ob er, auch nur indirekt, schuld am Tode seiner Frau ist oder nicht. Wenn die Frau ihn gegen seinen Willen verläßt, wird der Mann andererseits vom Schwiegervater oder der Familie der Frau Schadenersatz bzw. Rückzahlung des Ehepreises verlangen. Sind Kinder da, so gibt es häufig Auseinandersetzungen, wem sie zuzusprechen sind.

Schon aus diesem Beispiel wird ersichtlich, daß die europäische Verwaltung die einheimischen Sitten weitgehend respektiert. Die Häuptlinge genießen teilweise große Autorität. Nach wie vor liegt ein Teil der Rechtsprechung bei ihnen.

Der Familiensinn ist trotz der etwas harten Sitten ziemlich entwickelt. Wenn die Kinder als Jugendliche, bevor sie verheiratet sind, etwas verdienen, so werden sie es mit aller Selbstverständlichkeit ihren Eltern zukommen lassen. Ein alter Europäer, der irgendeiner Arbeit nachgeht, ist ihnen unverständlich: warum sorgen seine Kinder und Enkel nicht für ihn, bauen ihm eine Hütte, so daß er sich ausruhen kann? Die Baluba — und ebenso die meisten anderen Eingeborenen in der Kasaigegend — sind der Meinung, daß man für etwas Gutes auch zahlen müsse. Sie schließen daraus, daß die weißen Frauen nicht viel taugen, denn da müsse der Mann dem Schwiegervater keinen Gegenwert geben; im Gegenteil, er bekomme noch etwas dazu, wenn er die Frau nur nehme. Auch sonst bekommt man zuweilen Bemerkungen zu hören, die zu denken geben könnten. Als die ersten Kriegsfilmstreifen in der Wochenschau gezeigt wurden, auf denen Maschinengewehre und Artillerie in Funktion traten, meinte ein Boy im Club: «Wir haben ja auch Kriege, und wir töten auch. Aber wir töten von Hand, während ihr mit Maschinen tötet — das ist viel schlimmer!»

Die koloniale Verwaltung, die in den Jahren des Congo-Freistaates so heftige und zum Teil sicher berechtigte Kritik hervorgerufen hat, arbeitet heute nach bestem Wissen und Gewissen. Die Interessen der Weißen nach einer wirtschaftlichen Erschließung und Entwicklung werden nicht grundsätzlich vor die Interessen der Eingeborenen gestellt. Man hat in den allermeisten Fällen den Eindruck, daß es die Behörden mit ihrer Aufgabe, Treuhänder der Eingeborenen zu sein, sehr ernst nehmen.

Mit den Eingeborenen wirklich in Kontakt zu kommen ist nicht leicht. Eine Vorbedingung dafür bleibt, die Sprache einigermaßen zu verstehen, und zwar so, daß man sie auch dann versteht, wenn die Leute untereinander reden. Jahrelanger Aufenthalt im Land allein wird einem nicht dazu verhelfen; es braucht Geduld und Arbeit. Die Berührung mit den Weißen für die Eingeborenen ist in vielfacher Weise nicht harmlos. Die Errungenschaften der Technik, die sie bei den Weißen kennenlernen, wirken vielfach wie eine teuflische Versuchung. Im großen und ganzen lassen sie sich aber merkwürdig wenig imponieren. Der Ausspruch eines alten Muluba ist dafür kennzeichnend. Als das bekannte französische Unterseeboot, die «Surcouf», im Congoliman vor Matadi lag, drang die Kunde von dem Schiff, das tauchen könne und dabei noch ein Flugzeug in seinem Innern enthalte, bis weit ins Hinterland. Aber dem Alten imponierte das nicht weiter. Er meinte: «Bakelenge badi ne maiele a bunyi, amu badi bafua palamosh bafike» — die Weißen haben viele Schlauheiten, aber sie sterben genau wie die Schwarzen.

Es muß auch festgehalten werden, daß die Eingeborenen bei all ihrem tief eingewurzelten Fetischismus, den wir als Aberglauben belächeln, vielfach zuverlässiger und ausgeglichener sind als die Weißen, die sie unterweisen wollen. Ohne einen Überblick zu haben, ist ihnen irgendwie bewußt, daß das Zentrum der Betrachtung für jeden Menschen das eigene Ich ist. Eine Bemerkung, die ich von einem Fährmann hörte, klingt in ihrer Einfachheit beinahe überzeugend. «Wir sind in der Mitte», meinte der Mutshok, «denn wenn die Weißen kommen, so kommen sie von oben und von unten, von der Frauenseite und von der Männerseite. Und wenn sie gehen, gehen sie nach allen Richtungen, nach oben und nach unten, nach links und nach rechts. Also sind wir in der Mitte.» «Übrigens», fügte er hinzu, «wenn Regen ist, so ist er immer bei uns.» Dieser Argumentierung kann man zwar nicht ohne weiteres folgen. Aber die Bemerkung, gerade von einem Fährmann, der immer die Fahrzeuge der geschäftigen Weißen von einem Ufer der Longatshimo zum anderen hinübersetzte und dann wieder zurück, der sich seine Gedanken gemacht hatte über all diese Weißen mit ihrem Hin- und Herfahren, zeigt doch, daß das Selbstvertrauen der Schwarzen nicht zerstört worden ist.