Werk

Titel: Aufsätze und Mitteilungen

Ort: Berlin

Jahr: 1983

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?385984391_0114|log67

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

DIE ERDE	114	1983	Pp. 256—274

Burkhard Hofmeister (Berlin)

Die südafrikanische Stadt
Versuch eines Strukturschemas der Städte in der Republik Südafrika

Mit 4 Figuren und 4 Bildern

Die südafrikanische Stadt ist — mit Ausnahme der Städte in der westlichen Kap-Provinz — jung, nämlich zwischen 100 und 150 Jahre alt. Ihre Entwicklung, besonders unter dem Einfluß des Zuzugs von Asiaten und Schwarzen, ist ein Phänomen des 20. Jahrhunderts.

Ähnlich den Städten der westlichen Industriestaaten, insbesondere Angloamerikas, haben sich sozioökonomische Stadtviertel herausgebildet: Ein von Wolkenkratzern durchsetzter C.B.D., eine anschließende Übergangszone mit starker funktionaler Durchmischung, meist mehrere Industriegebiete, ggf. ein Hafenviertel, sowie Wohnviertel unterschiedlicher Prägung, die heute großenteils ihre eigenen *Shopping Centres* haben, womit wie in U.S.A. eine gewisse Atomisierung der Stadtregion vorgegeben ist.

Ihre Besonderheit aber erhält die südafrikanische Stadt durch die hier von gesetzlich verankerten Direktiven und Umsiedlungsaktionen gekennzeichnete Überlagerung des sozioökonomischen durch das rassische Prinzip der inneren Differenzierung. Nach ersten Umsiedlungen im Gefolge von Pestepidemien zu Beginn des Jahrhunderts und Einschränkungen durch den *Urban Areas Act* von 1923 ist vor allem durch den *Group Areas Act* von 1950 die heutige rassische Struktur der Wohnviertel entstanden.

Um die meist schmale, an den C.B.D. anschließende Übergangszone legt sich ein Kranz innerer Wohnviertel, die den Weißen vorbehalten sind bzw. als Wohngebiete für Weiße umgewidmet wurden; von dieser Regel gibt es nur wenige Ausnahmen wie a) das sogenannte Malay Quarter in Kapstadt oder b) Bereiche, in denen aus zeitlichen Gründen dieses Gesetz noch nicht zur Anwendung gekommen ist. Um diesen inneren legt sich ein äußerer Kranz sehr heterogener Besiedlung und eher sektorenhafter Ausbildung mit verschiedenen Wohnvierteln der Weißen und meist relativ weit vom Stadtkern entfernt gelegenen Wohngebieten der Gruppen der Farbigen, Asiaten und Schwarzen.

Häufig sind die Viertel dieser anderen rassichen Gruppen gegenüber denen der Weißen bewußt durch einen Fluß, eine Hauptverkehrsstraße oder Eisenbahngelände getrennt. Vorzugsweise werden seit einiger Zeit in diesen Zwischenräumen zwischen den Wohngebieten zweier rassischer Gruppen Industriekomplexe angelegt, die die Doppelfunktion haben, als Pufferzonen zu dienen und den Wohngebieten dieser Gruppen benachbarte Arbeitsplätze zu bieten, um das Pendlerwesen einzuschränken.

Die in dem Modell von SCHNEIDER & WIESE [in KLIMM & SCHNEIDER & WIESE 1980, p. 203] ausgewiesene Zone „Wohnviertel von Weißen" mit dem Zusatz „soziale Viertelbildung unter Einwirkung von Relief und Lokalklima" basiert in ihrer inneren Differenzierung nicht allein auf sozialen Unterschieden, sondern sehr deutlich auch auf Zugehörigkeit zu Sprachgruppen wie solchen mit Afrikaans oder aber Englisch als erster Sprache, oder zur jüdischen Bevölkerungsgruppe. Dieser Umstand wurde in dem von mir vorgestellten Modellentwurf ebenso berücksichtigt wie die Existenz rassischer Minoritätenviertel wie z. B. des Malay Quarter in Kapstadt oder gemischter Gebiete wie Woodstock, die bisher noch nicht von Umsiedlungsaktionen betroffen waren. Einen breiten *cordon sanitaire* gegen die äußeren Wohnviertel gibt es kaum in der bei SCHNEIDER & WIESE angedeuteten Größenordnung, wohl aber die von mir berücksichtigten Barrieren natur- oder anthropogeographi-

Prof. Dr. BURKHARD HOFMEISTER, Institut für Geographie, Technische Universität Berlin, Budapester Straße 44—46, D-1000 Berlin 30.

scher Art zwischen den Vierteln der Weißen und Nicht-Weißen, aber auch zwischen Vierteln verschiedener nicht-weißer Gruppen. Auch ist aus dem Modell von SCHNEIDER & WIESE nicht ersichtlich, daß durchaus weiße Bevölkerung weit draußen am Rande der heutigen Stadtregion lebt und sich somit in einzelnen Sektoren, in Anlehnung an DAVIES' Idealschema, von Weißen eingenommene Innenstadtviertel zum Stadtrand hin fortsetzen. Die Heterogenität auch dieser äußeren Wohnzone ist sehr groß.

Infolge der besonderen rassischen Zusammensetzung ihrer Bevölkerung und der spezifischen Handhabung der Rassenfrage mit entsprechender Raumwirksamkeit zeigt die südafrikanische Stadt mit der Überlagerung der beiden Prinzipien innerer Differenzierung eine ihr eigene mosaikartige Struktur, die sie von derjenigen anderer Kulturräume unterscheidet.

Summary: *The South African City. Attempt of a structural scheme of the cities of the Republic of South Africa.*

With the exception of the Western Cape Province cities in South Africa are rather young, most of them being in the range between 100 and 150 years of age. The impact of Asian and Black immigration to these cities in particular is a very recent phenomenon of the 20th century.

Similar to the cities in western industrial nations, before all to those in Anglo-America, various socio-economic districts have developed: the Central Business District with its accumulation of skyscrapers, a zone of transition with a number of different functions, various districts of manufacturing industries, a harbour district, and a variety of residential districts with their individual shopping centres causing, like in the United States, sort of an atomization of the metropolitan area.

The most important feature of the urban structure in South Africa is, however, the superimposing on this socio-economic pattern of the ethnic principle forced upon these cities by laws and government-induced relocation activities. After some relocations in the early 20th century due to pest epidemics and somewhat later to the Urban Areas Act of 1923 the present structure of South African cities has been mainly brought about by the Group Areas Act of 1950 and consecutive legislation.

The zone of transition mentioned above is usually surrounded by a ring of inner residential districts which are reserved or labeled for white residents only. There are only few exceptions to this rule such as a) the so called Malay Quarter near the CBD of Cape Town which is tolerated by the authorities, or b) mixed residential districts to which the Group Areas Act has not yet been applied to date. There is a further distincton among these inner districts as to people of different overseas descent, of Jewish descent, and those speaking Africaans or English as their first language respectively. These inner residential districts are in turn surrounded by a heterogenious ring of suburban residential districts with a certain sectoral or wedge-like pattern including residential districts of middle and upper class whites and, usually still farther out, the residential districts of Coloureds, Asians, and Blacks.

Very often these non-white residential districts have been deliberately isolated from white residential districts either by river valleys or by man-made barriers such as a major highway or railway tracks. In recent years these wedges between two distinct racial group areas have become the favoured locations for new manufacturing developments, such industrial estates serving the two purposes of functioning as buffer zones between two racial groups in order to neatly separate those groups from one another and of creating jobs close to the residential areas in order to minimize commuting between and across different urban areas.

Due to the peculiar ethnic composition of the urban population and to the peculiarities of the racial issue with its spatial impacts on the urban structure the South African city, by superimposing of the socio-economic and ethnic patterns of inner differentiation, developed such a distinct urban mosaic which justifies it to be considered a cultural-genetic urban type in its own right.

1. Der historische Hintergrund

Bei der Betrachtung der Städte innerhalb der einzelnen Kulturräume dürfte für die südafrikanische Stadt wegen ihrer großen Variationsbreite noch größere Vorsicht angeraten sein als in anderen Teilräumen der Erde. Selten ist die Stadtbevölkerung von ihrer völ-

kisch-rassischen Zusammensetzung her derart heterogen und dazu noch das Mischungsverhältnis von einer Stadt zur anderen so sehr verschiedenartig. So liegt zwar in den drei größten Städten der Republik Südafrika der Anteil der Weißen an der Gesamteinwohnerzahl jeweils zwischen 30 und 40 %, weist also in allen drei Fällen eine ähnliche Größenordnung auf, dagegen sind die übrigen Bevölkerungsgruppen völlig unterschiedlich repräsentiert, indem in Kapstadt die Mischlinge, in Durban die Inder, in Johannesburg die Schwarzen an erster Stelle stehen, wie aus der folgenden Tabelle für das Zensusjahr 1970 ersichtlich ist:

Stadt	Weiße	Schwarze	Mischlinge	Asiaten	
Kapstadt	34,5	9,8	**54,7**	1,0	
Durban	30,2	26,8	5,3	**37,7**	
Johannesburg	34,4	**56,9**	5,9	2,8	
Zum Vergleich					
R.S.A. insgesamt	18,7	**67,5**	10,4	3,4	(1977)

Ebenso groß ist die Verschiedenheit dieser Beispielstädte (zur Lage der im Text genannten Städte s. *Fig. 1*), der drei größten der Republik Südafrika, in bezug auf ihre Lage und Wirtschaftsbasis. Kapstadt und Durban sind die bisher noch wichtigsten Häfen am Atlantik bzw. Indischen Ozean, Kapstadt mit stark rückläufiger Tendenz bei gleichzeitigem Bedeutungszuwachs von Industrie- und Verwaltungsfunktionen, Durban im Konkurrenzkampf mit dem neu ausgebauten Großhafen Richards Bay im nordöstlichen Natal, aber weiterhin wichtig als ausgesprochenes Seebad und damit hervorragender Fremdenverkehrsort, während Johannesburg sich im Binnenland nicht an einem Fluß, sondern an der vom Witwatersrand gebildeten Wasserscheide allein aufgrund des Goldbergbaus zur Finanzmetropole der Republik Südafrika entwickeln konnte.

Kleinräumlich weisen sie ebenfalls markante individuelle Züge auf, indem Kapstadts Topographie von der amphitheatralischen Lage zwischen Tafelberg, Leeuwberg im Westen und Windberg im Osten bestimmt ist, Durbans Topographie von den die Bucht von Natal säumenden Vleis mit der dahinter gelegenen kreide- bis tertiärzeitlichen Bereakette, an deren seewärtigem Hang die Europäer siedelten, während die tieferen Lagen und die binnenwärtigen Hänge von den Indern und Mischlingen besetzt wurden, und Johannesburgs Topographie von der Witwatersrandkette und dem Verlauf der an sie gebundenen Schachtanlagen und Abraumhalden; diese beeinflussen über die topographischen Gegebenheiten hinaus indirekt die Viertelsbildung, indem die wohlhabenderen Weißen vor den besonders im August wirksamen Sandgebläsen der Halden aus den südlichen Wohnvierteln in den Bereich nördlich des Rand geflohen sind. Sie überließen diese Südviertel den sozial schwächeren Schichten der Weißen. Eine ökologisch beschleunigte soziale Segregation *(Fig. 2)*!

Zudem haben wir in der Stadtentwicklung eine beträchtliche Spannweite des Alters von Süden nach Norden mit den Ursprüngen Kapstadts 1652 und Johannesburgs 1886, und das bei sehr spät eingetretener politischer Vereinigung (Schaffung der Südafrikanischen Union 1910) und spät einsetzendem technisch-wirtschaftlichem Wachstum, zwei Prozessen, die dazu angetan wären, eine gewisse Gleichartigkeit in der Ausprägung der städtischen Siedlungen des betreffenden Kulturraumes herbeizuführen, die folglich in Südafrika noch gar nicht lange zur Wirksamkeit kommen konnten.

Da sich die siedlungsmäßige und wirtschaftliche Entwicklung längere Zeit auf einen Teil des Kaplandes beschränkte, sind die Städte in ihrer Mehrzahl von ihrem geringen Al-

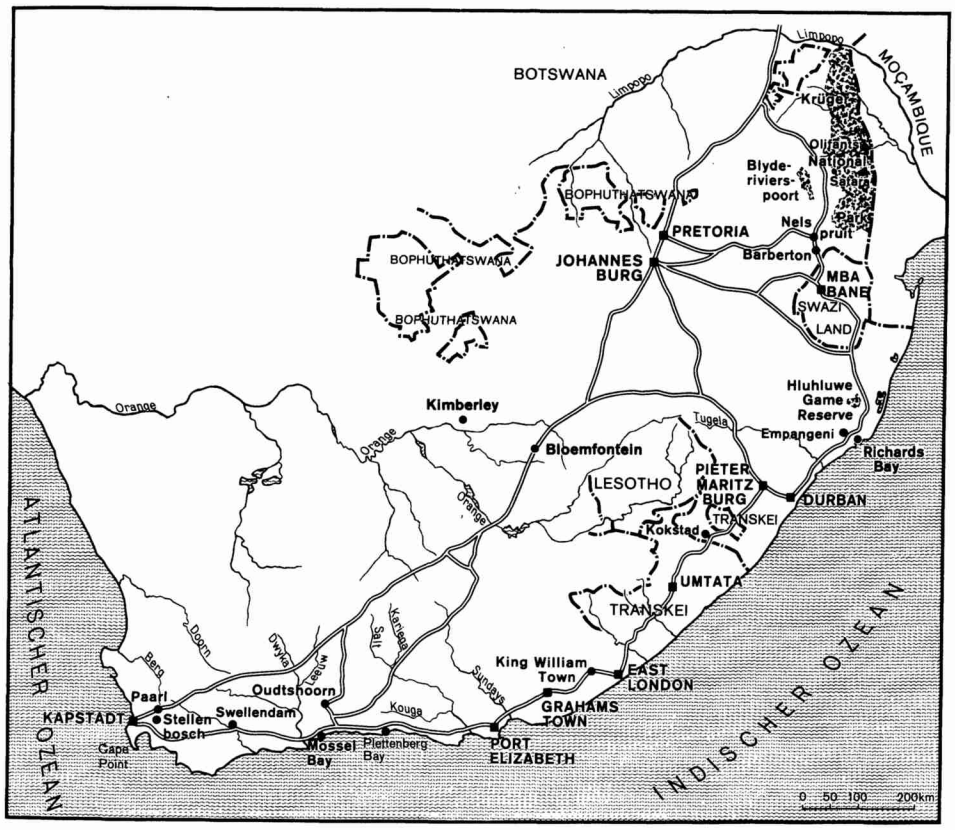


Fig. 1: Republik von Südafrika. Übersichtskarte.

ter her eher Johannesburg näherstehend als Kapstadt. Sie sind weitgehend Gründungen erst des 19. Jahrhunderts: Port Elizabeth 1820, Durban 1835, East London 1836, Pietermaritzburg 1839, Bloemfontein 1846, Pretoria 1855, Kimberley 1873.

1970 gab es lt. Zensus in der Republik Südafrika nicht mehr als 18 Städte der Größenordnung zwischen 100 000 und 700 000 Einwohner. Denn der erste wirklich große Anstoß zum Stadtwachstum kam erst mit dem beginnenden Goldbergbau, also nach 1886. Der zweite Impetus war die Weltwirtschaftskrise, die ein gewisses Autarkiebestreben in Südafrika auslöste und zum forcierten Aufbau seiner eigenen Industrie führte, der dritte kam mit dem Zweiten Weltkrieg; er bewirkte nicht nur ein rasches Stadtwachstum an sich, sondern wegen der Bindung eines großen Teils der männlichen weißen Bevölkerung in den Streitkräften einen gesteigerten Zustrom von schwarzen Arbeitskräften aus den sogenannten Homelands in die Städte der Republik Südafrika [Holzner 1970].

Und damit kommen wir zu einem letzten Aspekt dieser vorbereitenden Überlegungen: Das Rassenproblem und die mit ihm verknüpfte Art der Viertelsbildung in den Städten der Republik Südafrika wurde erst im 20. Jahrhundert akut. Um die Jahrhundertwende lebten weniger als 400 000 Schwarze in allen Städten Südafrikas und Rhodesiens zusammengenommen. Die Mischlinge und Asiaten ihrerseits hatten bis dahin hauptsächlich als Bedienstete in weißen Haushalten bzw. als Farmarbeiter auf dem Lande gearbeitet, und erst ein

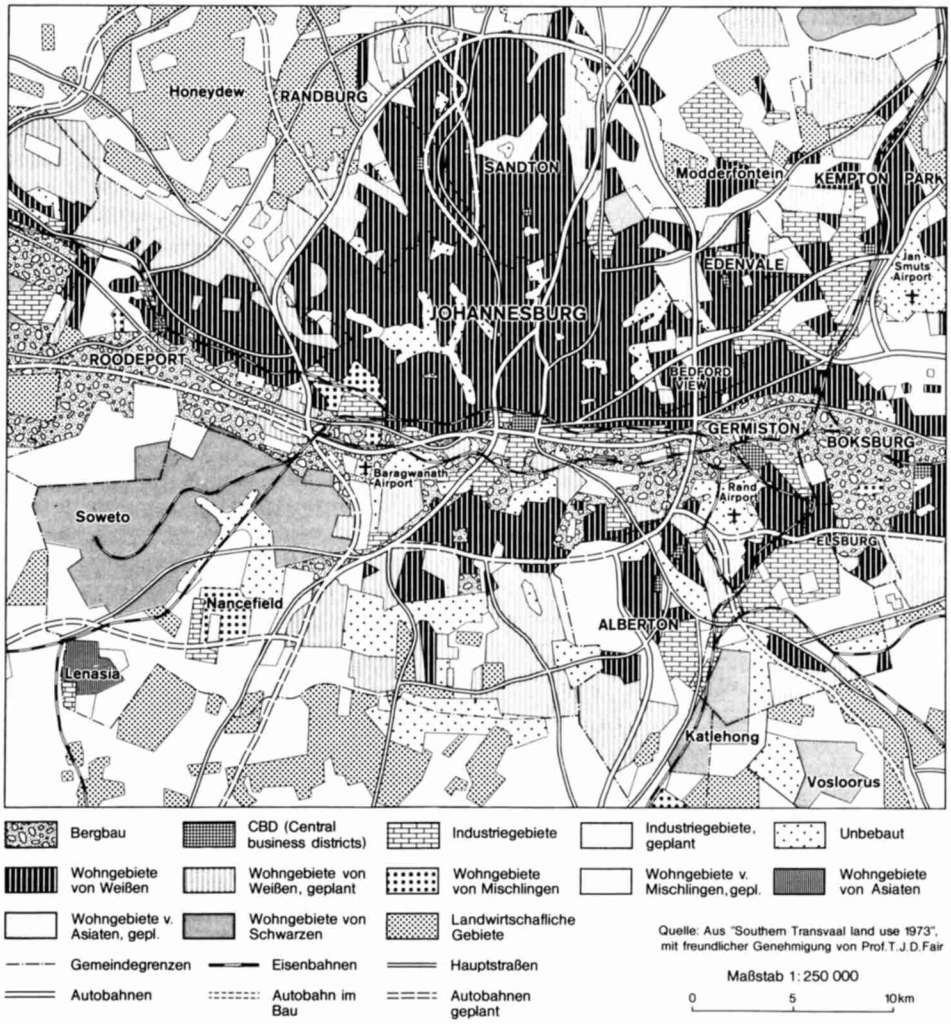


Fig. 2: Rassische Wohnviertel in der Stadtregion Johannesburg.

allmählich erlangter gewisser Grad von wirtschaftlicher Eigenständigkeit und Wohlstand ermöglichten ihnen das Leben in der Stadt im eigenen Heim [CHRISTOPHER 1976, p. 252]. Ein mehr soziales als rassisches Phänomen also!

2. Grundlagen der inneren Gliederung der südafrikanischen Stadt

Dennoch dürfte es aufgrund der sehr eigenständigen und tiefgreifenden Entwicklungen im Laufe des 20. Jahrhunderts möglich sein, einige allgemein gültige Merkmale von Gestalt und Struktur der Städte in der Republik Südafrika aufzufinden und damit zu der begründeten Anschauung von der südafrikanischen Stadt als einem eigenständigen kulturgenetischen Stadttyp zu gelangen [DAVIES 1972 a, 1976, HOLZNER 1970, 1978, LANDRÉ 1979].

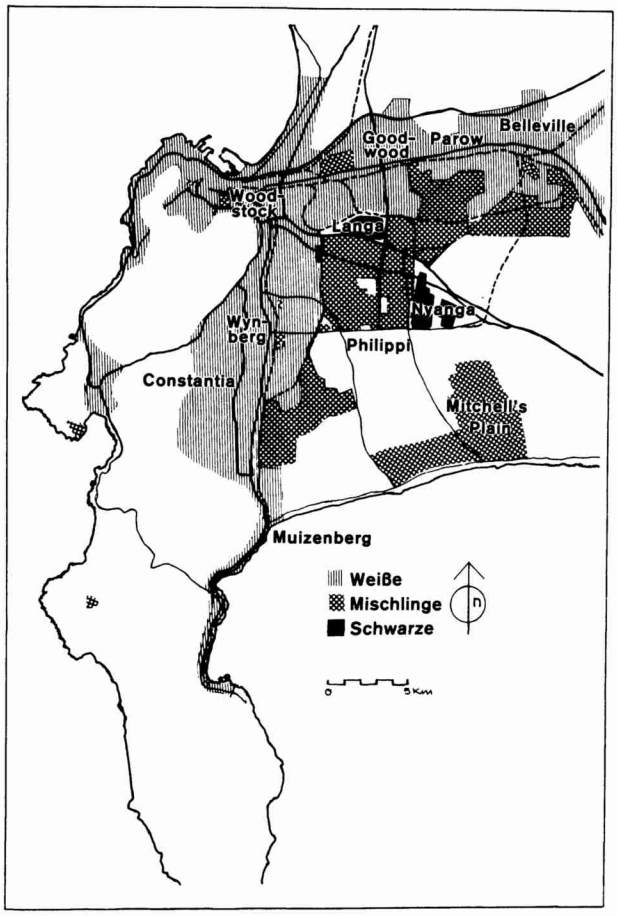


Fig. 3: Rassische Wohnviertel in der Stadtregion Kapstadt

Einen Schritt in diese Richtung tat R. J. DAVIES [1972 a], der mit einem Schema von „*Ideal group areas*" andeutete, wie sich die südafrikanische Stadt entsprechend dem politischen Ziel der Rassentrennung, auf das noch näher eingegangen wird, logischerweise entwickeln sollte, nämlich in voneinander getrennten Sektoren, deren jeder von einer bestimmten rassischen Gruppe bewohnt ist und sich ständig weiter nach außen über die jeweilige Bebauungsgrenze hinaus ausdehnt. Dabei sind die Viertel der Schwarzen ausgerichtet auf die umgebenden *homelands*, auf die zu sie sich entwickeln. Doch ist dieses Idealschema einigermaßen realitätsfern, insbesondere was die Orientierung der Wohngebiete der Schwarzen betrifft, denn von den Großstädten finden sich nur bei Durban und Pretoria *homelands* in der Nähe.

Einen weiteren Schritt taten SCHNEIDER & WIESE, die in ihrer Länderkunde „Das südliche Afrika I" eine Modellbildung für die südafrikanische Stadt vornahmen [KLIMM & SCHNEIDER & WIESE 1980, p. 203]. Sie weisen vier Bereiche in weitgehend konzentrischer Anordnung aus: den *Central Business District*, eine recht breite und äußerst heterogene Übergangszone mit alten Gewerbestandorten, alten Inderläden und -wohnungen, Einkaufs- und Freizeitzentren, sodann einen Kranz von Wohnvierteln der Weißen, wobei

eine „soziale Viertelbildung unter Einwirkung von Relief und Lokalklima" konstatiert wird, und schließlich, von diesem Kranz durch eine breite „neutrale Zone" getrennt und in lockerer Anordnung eine Anzahl älterer und mit den jüngeren Umsiedlungen entstandener neuerer Wohngebiete für Schwarze, Inder und Mischlinge.

Die grundsätzliche Anordnung der in dem Modell von SCHNEIDER & WIESE herausgestellten Stadtteile und Stadtviertel hat der Verfasser dieser Zeilen durchaus bestätigt gefunden. Eigene Beobachtungen während einer Reise 1981 und dabei gesammelte Materialien ergeben aber in manchen Details Unterschiede, die zu einer etwas abweichenden Beurteilung einzelner Sachverhalte und somit auch zu einer etwas abweichenden Darstellung in dem hier vorgestellten eigenen Modellentwurf *(Fig. 4)* geführt haben.

Beim ersten Anblick der Städte in Südafrika drängt sich der *Vergleich* mit Anglo-Amerika auf: Das Schachbrettmuster des Stadtgrundrisses, die Wolkenkratzerkonzentration im *Central Business District,* die mehr oder weniger breite Übergangszone *(zone of transition)* als Wohn-Gewerbe-Mischgebiet teilweise mit City-Hilfsfunktionen, u. a. auch lokalen Konzentrationen der Autohändler *(„motortown"),* die Begrenztheit von Gebieten mit mehrgeschossigen Mietwohnhäusern und die große Flächenhaftigkeit der sich endlos ausdehnenden inneren und äußeren Wohnviertel mit ihrem völlig dominierenden niedrigen Einfamilieneigenheim.

Hinzu kommen die modernen *shopping centres* nach amerikanischem Vorbild, die eine erhebliche Eigenversorgung der verschiedenen Wohnviertel ermöglichen und damit wie bei den Städten der U.S.A. und Kanadas eine gewisse Atomisierung der Stadtregion hervorrufen, wenn auch nicht ganz in demselben Maße wie dort. Sehr viel geringer als in Nordamerikas Städten sind die entlang den Ausfallstraßen im Hinblick auf den motorisierten Kunden entstandenen *commercial strips* mit ihren *drive-in*-Einrichtungen entwickelt, sicherlich wegen des erst später und auch nur bei der weißen Bevölkerung erreichten höheren Motorisierungsgrades. So läßt sich in der Republik Südafrika nur in seltenen Fällen von einem *business ribbon* sprechen. Eines der wenigen Beispiele, die Entwicklung entlang dem Voortrekker Road in den nördlichen Vororten Kapstadts, wurde in einer Studie von D. H. DAVIES [1960] untersucht.

Hinzu kommen weiter die oft recht kühn trassierten Stadtautobahnen *(freeways)* und die auf bestimmte Bereiche des Stadtkörpers konzentrierten Industriekomplexe in Analogie zu den U.S.-amerikanischen *industrial parks,* die hier in den Städten der Republik Südafrika, wie wir noch sehen werden, oft eine besondere Rolle als Pufferzonen zwischen Wohngebieten der Weißen und andersrassischen Gruppen zu spielen haben.

Bei genauerem Hinsehen aber werden sofort auch die Unterschiede offensichtlich. Der *Central Business District* sieht etwas anders aus, ist im allgemeinen heterogener, ganz abgesehen von der Existenz eines indischen Geschäftszentrums neben dem CBD von Durban [DAVIES & RAJAH 1965]. Er ist noch stärker von älteren, niedrigen Häusern durchsetzt. Natürlich zeigt sich auch hier das Problem, daß diese älteren Bauten nicht mehr den Ansprüchen gerecht werden und daher schwer vermietbar sind. Aber sie werden nicht so rasch abgerissen, Hochhäuser nicht so schnell durch noch modernere Hochhäuser ersetzt. Es gibt fast keine baulichen Lücken im C.B.D., die wie in U.S.A. über Jahre hin als Autoabstellplätze genutzt würden.

Was aber in der südafrikanischen Stadt stärker als in der U.S.-amerikanischen durchschlägt, ist die Überlagerung der beiden Prinzipien der inneren Differenzierung, des sozialökonomischen und des ethnisch-rassischen Prinzips. Ersteres bedeutet eine erkennbare Strukturierung der Stadt nach funktionalen Stadtteilen wie Hauptgeschäftsviertel, Industrievierteln, Hafenviertel, Wohnvierteln unterschiedlicher Qualität u. s. w. Es liegt in der

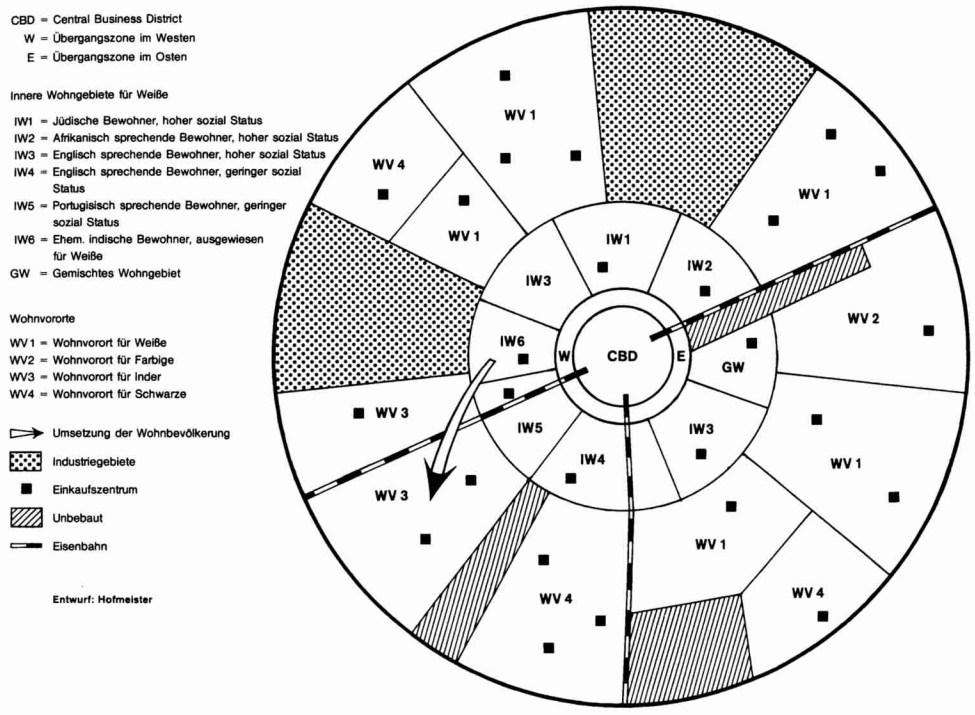


Fig. 4: Strukturmodell der südafrikanischen Stadt.

Hauptsache der inneren Gliederung der Städte in den „westlichen" Industriestaaten zugrunde. In Südafrika kam es zum Tragen, als, wenn auch relativ spät, in erster Linie die englischstämmige Bevölkerung und Einwanderer aus verschiedenen Herkunftsländern das Wachstum der Städte herbeiführten, während Buren und Schwarze erst an einer jüngeren Verstädterungswelle teilnahmen. Daß die burische Stadtbevölkerung jünger als die englischsprachige ist, wiesen FAIR & SHAFFER [1964] u. a. damit nach, daß in Durban 1951 bei der erstgenannten Gruppe noch ein Männerüberschuß von 116:100 herrschte, während das Geschlechterverhältnis in der englischsprachigen bei 92:100 lag.

Was vor allem die Eigenart der südafrikanischen Stadt ausmacht, ist die besondere Wirkungsweise des anderen, des rassischen Prinzips der inneren Differenzierung. Sehr verallgemeinernd gesprochen setzt sich die Bevölkerung der Republik Südafrika aus vier großen Gruppen zusammen, den Weißen, die großenteils holländischer und englischer, aber auch französischer (Hugenotten) und deutscher Herkunft sind, den Schwarzen, die acht bedeutenderen Gruppierungen angehören, den Asiaten, die hautpsächlich Inder und besonders stark in der Provinz Natal und deren Hauptstadt Durban vertreten sind, und den sogenannten Kap-Mischlingen, die aus Mischehen der Weißen mit den im Kapland lebenden Hottentotten und einstigen Sklaven insbesondere aus Madagaskar, Ceylon und Java hervorgegangen sind.

Die vom amtlichen Zensus ausgewiesenen rassischen Gruppen sind jedoch in sich selbst sehr heterogen, z. B. die Inder zerfallen in eine Vielzahl von Teilgruppen je nach ihrer Zugehörigkeit zu verschiedenen Religionen, Muttersprachen und Kasten; die Inder in Kapstadt sind zu über 50 % Mohammedaner, die in Durban zu über 50 % Hindus, die in Jo-

hannesburg etwa je zur Hälfte Mohammedaner und Hindus. Die *Cape Coloureds* der Kap-Provinz und Kapstadts sind anderer rassischer Abkunft als die in Natal und im Oranje-Freistaat, sprachlich geben über 60 % in Natal Englisch, über 80 % der drei anderen Provinzen Afrikaans als erste Sprache an [BUCHANAN & HURWITZ 1949 und 1950].

Zum Verständnis der heutigen rassisch bestimmten Wohnviertel ist wichtig, dreierlei im Auge zu behalten. Erstens war die kulturelle Distanz zwischen Europäern, Indern und Negern verhältnismäßig groß, so daß auch schon früher eine starke Tendenz zu gegenseitiger Abkapselung und räumlicher Konzentration auf jeweils bestimmte Wohngegenden bestand.

Zweitens gab es längst vor der Jahrhundertmitte behördliche Eingriffe, die die rassische Bevölkerungsverteilung steuerten. So wurden z. B. 1902 nach Ausbruch einer Pestepidemie die Schwarzen aus dem damaligen Stadtgebiet von Kapstadt in das Gebiet von Ndabeni östlich der Eisenbahnwerkstätten umgesiedelt. Später sollte hier, in günstiger Lage zur Bahn und Bucht, ein Industriegebiet entwickelt werden, und so wurden die Schwarzen ein zweites Mal, weiter nach Südosten in den heutigen Ortsteil Langa, ausgewiesen.

Ebenfalls auf eine Pestepidemie zu etwa derselben Zeit gehen die Southwestern Bantu Townships bei Johannesburg zurück. Die im heutigen Stadtviertel Newtown damals in slumartiger Umgebung hausenden Schwarzen, zum Teil Arbeiter in den Goldminen, wurden 1904 auf 19 km vom Stadtzentrum entfernt gelegenes Gemeindeland nahe den Kläranlagen von Klipspruit umgesiedelt. Ab Mitte der fünfziger Jahre entstand hier unter umfangreichem sozialem Einfamilienhausbau die Vorstadt Soweto (South Western Townships).

Schon 1913 verbot der *Union Land Act* den Schwarzen Grunderwerb innerhalb der damaligen Stadtgebiete. Außerhalb der Stadtgrenzen konnten sie weitgehend unkontrolliert Grundbesitz erwerben. Der *Urban Areas Act* von 1923 erschwerte ihnen den Dauerzuzug in die Städte. Nur wer eine Arbeitsstelle besaß, durfte sich länger als 72 Stunden in einer Stadt aufhalten. Bedienstete durften im Haushalt ihrer Arbeitgeber leben, Industriearbeiter in von den Weißen getrennt angelegten Lokationen, Herbergen oder sonstigen genehmigten Einrichtungen nahe ihren Arbeitsstätten. Dasselbe Gesetz begründete die Zuständigkeit der einzelnen Stadtverwaltung für die Bereitstellung von Wohnraum für die in ihrem Bereich lebenden und arbeitenden Schwarzen. Schon damals wurden in festgelegten *Native Townships* Hunderte von Wohnhäusern für Schwarze errichtet.

Der dritte und wichtigste Aspekt ist dann aber die ab 1948 mit dem Sieg der burischen Nationalpartei verfolgte Apartheidspolitik, die im Bereiche des Wohnens mit dem *Group Areas Act* von 1950, dem *Natives Resettlement Act* von 1954 und dem *Community Development Act* von 1966 in die Praxis umgesetzt worden ist. Die Apartheidspolitik kann als die bewußte und kompromißlose Fortsetzung der vorangegangenen Segregationstendenzen angesehen werden, die die politische, wirtschaftlich-soziale und räumliche Trennung der Weißen und der Angehörigen anderer Rassen zum Ziele hat. „*From a history of pragmatic segregation has grown an attempt to create vertically separate ethnic societies in which horizontal contact will (in theory) be reduced to a minimum and each society identified within its own territory*" [R. J. DAVIES 1972 b, p. 801]. In der Realität begegnet diese Politik fast unlösbaren Schwierigkeiten und dürfte in dieser absoluten Konsequenz undurchführbar sein, da die wirtschaftliche Integration der von den Weißen dirigierten Wirtschaft und der schwarzen und farbigen Arbeitskräfte schon zu weit fortgeschritten ist und räumlich nur bedingt die Möglichkeit für die Schwarzen besteht, in benachbarten *Homelands* zu leben und in den Städten der Weißen zu arbeiten. Sie hat aber zu einer Reihe von Maßnahmen

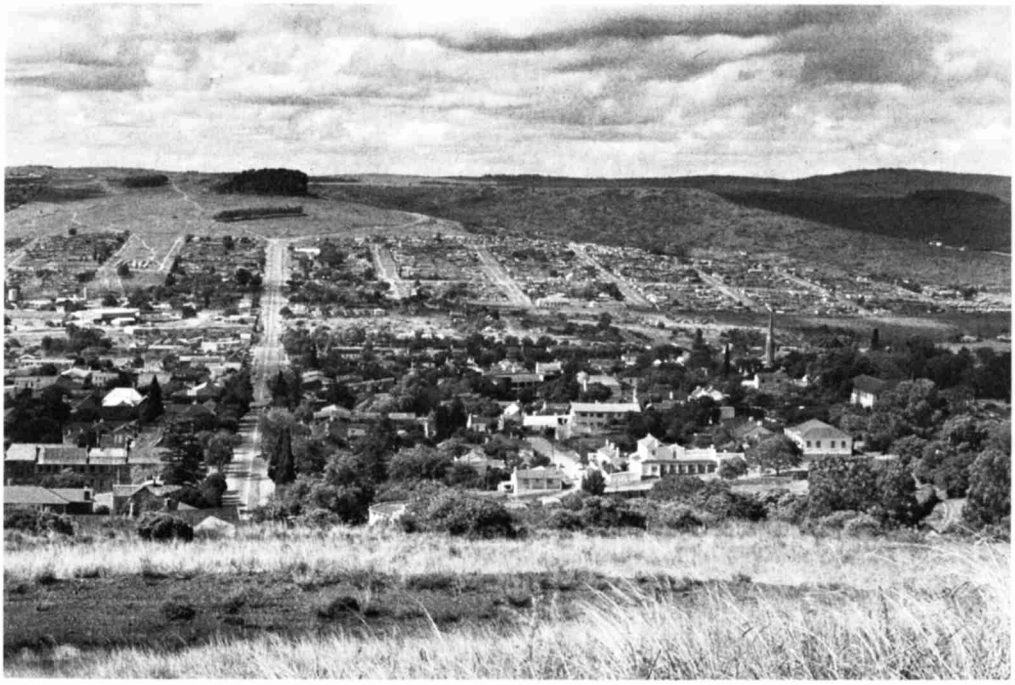


Bild 1: Grahamstown in Natal.
Das Stadtbild zeigt stark britische Wesenszüge. Auffallend die Zweiteilung der Stadt in den Teil diesseits des Flußtals mit den Wohngebieten der Weißen mit stattlichen, von viel Grün umgebenen Häusern, und den Teil jenseits des Tals mit einfacheren, enger gedrängten Häusern und ungepflasterten Straßen, den Wohngebieten der Schwarzen. (Foto B. HOFMEISTER 1981)

geführt, die die gesamte gesellschaftliche Entwicklung der Republik Südafrika in diese Richtung lenkt [ROGERSON & PIRIE 1979, SABBAGH 1968, SMITH 1976].

Ihre Verwirklichung auf dem städtebaulichen Sektor ist weit fortgeschritten. Aufgrund des *Group Areas Act* besitzt heute jede größere südafrikanische Stadt ihre *„Black Townships"* und *„Indian Townships"*, periphere Wohnsiedlungen für Angehörige dieser rassischen Gruppen, die entsprechend ihrer relativ großen Distanz zum Stadtkern und andererseits ihren Pendlerbeziehungen zu diesem als Wohntrabanten bezeichnet werden können. Nahezu der gesamte öffentlich geförderte Wohnungsbau *(sub-economic housing)* in der Republik Südafrika besteht in der Erstellung Tausender von kleinen gleichartigen Einfamilienhäusern in den für die zwangsweise Umgesiedelten angelegten neuen Wohnorten.

Und damit sind wir bereits bei dem zweiten Aspekt, nämlich dem *Natives Resettlement Act*, aufgrund dessen umfangreiche Umsiedlungsaktionen von Schwarzen, Indern und Mischlingen aus innerstädtischen Vierteln, die in Zukunft den Weißen vorbehalten sein sollen, in meist weit draußen gelegene neue Vororte erfolgten. Die rassische Segregation wurde somit zur politisch-administrativen Fragmentierung der südafrikanischen Stadt fortgeschrieben [W. J. DAVIES 1971, HELLMANN 1949, HORRELL 1966, v. REENEN 1962]. DAVIES hat das so ausgedrückt, daß sich die einstige *„segregation city"* zur *„apartheid city"*, deren entscheidendes Merkmal das *„racial zoning"*, also die bewußt geplante und durchge-

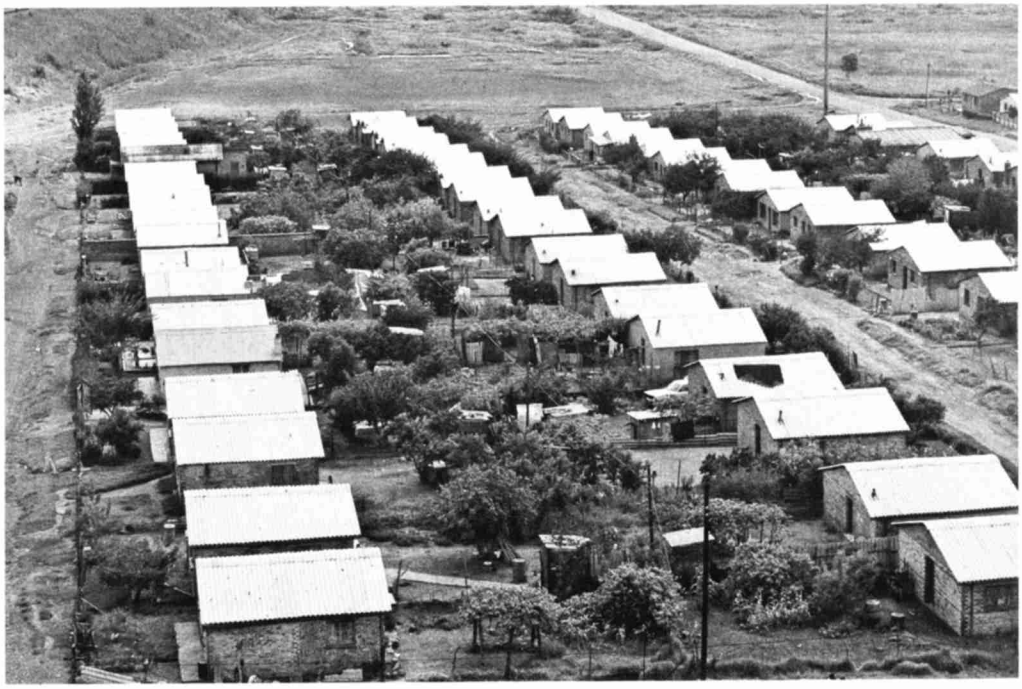


Bild 2: Teilansicht von Soweto.
Die über 1 Million Schwarze zählende Stadt am Südwestrande Johannesburgs ist in verschiedene Ortsteile gegliedert, die der starken sozialen Stratifizierung ihrer Einwohner wegen sehr unterschiedliches Aussehen haben. Das Bild zeigt einen Wohnkomplex mit den für die unteren Einkommensschichten typischen Einfamilienhäusern und den dazugehörigen kleinen Gärten.
(Foto B. Hofmeister 1981).

führte rassische Trennung und Fixierung auf ganz bestimmte Stadtgebiete, ist, fortentwickelt hat [R. J. Davies 1972 b].

Mit dieser Bevölkerungsumverteilung stehen vier interessante Strukturmerkmale der südafrikanischen Stadt im Zusammenhang.

3. Die Bildung und Anordnung der verschiedenen Wohnviertel

Die erste Folgeerscheinung ist, von Ausnahmen abgesehen, daß in der heutigen südafrikanischen Mittel- und Großstadt das zentrale Hauptgeschäftszentrum mit seiner mehr oder weniger groß entwickelten Übergangszone umgeben ist von einem Kranz von Wohnvierteln, die weitgehend der weißen Stadtbevölkerung vorbehalten sind[1]). Freilich haben viele dieser Weißen entsprechend ihrem Lebensstandard und dem herrschenden Lohnniveau schwarze, ggf. auch farbige Bedienstete, so daß eine Erhebung der Wohnbevölkerung auch in einem solchen Wohnviertel der Weißen einen gewissen Anteil

[1]) Zur Viertelsgliederung von Durban siehe Brookfield & Tatham 1957, Kuper et al. 1958, Praechter 1961, von Johannesburg Cole 1957, Fair 1975, 1977, 1978, 1979, Moolman 1961, von Kapstadt Dewar & Ellis 1979, v. d. Merwe & Zietsman 1977, Talbot 1959, 1979.

Bild 3: Eingang zum indischen Bazarviertel von Durban.
Der hohe indische Bevölkerungsanteil wirkt sich in Durban bestimmend auf das Stadtbild aus unter anderem dadurch, daß sich an den *Central Business District* eine Art zweites zentrales Geschäftszentrum anschließt, das ganz von der indischen Volksgruppe geprägt ist. (Foto: B. HOFMEISTER 1981).

schwarzer Dauerbewohner feststellen würde. P. SCOTT [1955, p. 153] hat in einer Untersuchung über Kapstadt festgestellt, daß dieser Anteil mit der sozialen Stellung der weißen Bevölkerung schwankt. In einem Viertel der weißen Unterschicht liegt er unter 10 %, in einem der Mittelschicht zwischen 10 und 20 %, in einem der gehobenen Schicht über 20 %, im Extremfalle bis zu 55 %.

Es sind dieses diejenigen Viertel, die, wenn auch zuweilen mit geringen Grundstücksabmessungen, doch relativ die geringsten Gebäudedichten, Einwohnerdichten und Kinderzahlen aufweisen. In den vornehmsten Wohnvierteln der Weißen besitzt jedes Grundstück neben einem Schwimmbecken seinen eigenen Tennisplatz. Erst jenseits dieses Kranzes der weißen Wohnviertel finden sich in oft erheblich größerer Entfernung vom Stadtzentrum die Wohnviertel der Schwarzen, der Inder und der Mischlinge. Sie bilden den äußeren, oft noch sehr lückenhaften Kranz der Vororte, in den sich jedoch stellenweise sektorenförmig von den Innenstadtbezirken her auch Wohnsiedlungen der Weißen hinaus vorschieben.

Beispielhaft für die periphere Lage großer Wohnsiedlungen der Schwarzen sind Soweto am Rande Johannesburgs, Kwa Mashu am Rande von Durban, Nyanga und Guguletu auf den Cape Flats von Kapstadt, für Mischlinge Mitchell's Plain ebenfalls auf den Cape Flats *(Fig. 3)*. Sie liegen zwischen 12 und 20 km vom jeweiligen Stadtkern entfernt. Hier wurden große Zahlen von Einfamilienhäusern im Rahmen öffentlicher Wohnungsbauprojekte für diese Bevölkerungsgruppen erstellt, und zwar nach 1950 und zumindest

teilweise für die aufgrund der genannten Gesetze aus Innenstadtvierteln hierher umgesiedelten Haushalte. So existierte z. B. Nyanga in der Stadtregion Kapstadt 1950 noch gar nicht, ein Jahrzehnt später zählte es fast 22 000 Einwohner; ebensowenig existierte 1950 Vlakfontein in der Stadtregion Pretoria, das 1960 bereits fast 48 000 Einwohner hatte. Etwas anders liegt die Situation bei Soweto. Sein Vorläufer, die South Western Bantu Township, hatte vor allem durch Zuzug aus den *homelands* während des Zweiten Weltkrieges immerhin schon 142 000 Einwohner, die meisten von ihnen waren völlig unzureichend in Hütten untergekommen. Um dem Gebiet den Slumcharakter zu nehmen, wurde das bekannte groß angelegte Hausbauprogramm in Gang gesetzt. Gleichzeitig stieg aber die Einwohnerzahl Sowetos bis 1960 auf rund 377 000 Einwohner und bis 1980 auf rund eine Million an [Hellmann 1967, Holzner 1971, Lewis 1966].

Daneben gab es Schätzungen zufolge 1975 rund 640 000 schwarze Einpendler aus den *homelands* in benachbarte Städte der Republik Südafrika, die zu den städtischen Arbeitskräften gehören, aber nicht in solchen peripheren städtischen Wohnvierteln untergebracht werden müssen [Maré 1979]. Hiermit ist nun eine weitere Frage, nämlich die in letzter Zeit viel erörterte Frage der Verstädterung der schwarzen Bevölkerung im südlichen Afrika berührt, d. h. die Frage der zunehmenden Stadtzahl und Stadtbevölkerung in den *homelands.* So wurde Durbans große *Shantytown* jenseits der Bereakette, der Stadtteil Cato Manor, zum Wohngebiet für Weiße umgewidmet, und in einer groß angelegten Hausbauaktion wurden annähernd 70 000 Schwarze umgesiedelt, in das etwa 18 km westlich vom Stadtkern gelegene Umlazi, das ohnehin schon außerhalb der Stadtgrenze Durbans liegt, und in das ebenfalls etwa 18 km nordwestlich gelegene, neu entwickelte Kwa Mashu, das künftig wie Umlazi auch zu dem politisch selbständigen Kwazulu gehören wird. Diese Menschen werden also nicht Bürger der Republik Südafrika sein, jedoch in einer Gemeinde leben, die faktisch ein Vorort Durbans ist [Maasdorp-Humphreys 1975, Maré 1979, Smit 1979, Smit-Booysen 1981]. Die strukturelle Entwicklung Durbans ist somit eingebunden in den größeren Rahmen der die Republik Südafrika und die *homelands* betreffenden Siedlungspolitik. In Johannesburg und Kapstadt freilich ist eine solche Lösung nicht möglich, da in ihrem Nahbereich keine *homelands* liegen.

Ein zweites interessantes Phänomen ist, daß man offensichtlich bei den Bevölkerungsumsetzungen und der Anlage von Vororten für die schwarze und farbige Bevölkerung darauf bedacht gewesen ist, die Trennung gegenüber den Wohngebieten der Weißen durch natürliche oder anthropogene Barrieren zu unterstreichen. So werden z. B. die beiden in der Provinz Natal gelegenen Mittelstädte Grahamstown (rund 35 000 Einwohner) und King Williams Town (rund 20 000 Einwohner) vom Kowie River bzw. vom Buffalo River durchflossen. In beiden Fällen hat sich auf dem einen Hang die Stadt der Weißen entwickelt, wobei die hier besonders zahlreichen Kirchen und die Kathedrale das englische Gepräge des Stadtbildes noch besonders hervorkehren, auf dem Gegenhang liegen die meist dichter gedrängten und ärmlicheren Häuser der Schwarzen. Andere Beispiele sind Stellenbosch und die Gemeinde Belleville im Randbereich der Metropolitan Area von Kapstadt. In Stellenbosch trennt der Autobahnzubringer zur Nationalstraße 1 die *Black Township* gegen das übrige Stadtgebiet, in Belleville liegen Geschäftsbereich und Wohnviertel der Weißen nördlich, die Wohngebiete der Mischlinge südlich des Eisenbahnkörpers.

Eine derart deutliche Zonierung entsteht nun auch noch durch ein drittes raumordnerisches Moment, nämlich die Ausweisung und Anlage neuer Industriezonen. Ein Ziel der Raumordnungspolitik ist die Schaffung von Arbeitsplätzen hauptsächlich für ungelernte und gelernte Arbeitskräfte der Industrie in der Nähe dieser neuen Wohngebiete der Schwarzen, Farbigen oder Inder. So sind neue Industrieparks im Entstehen begriffen auf

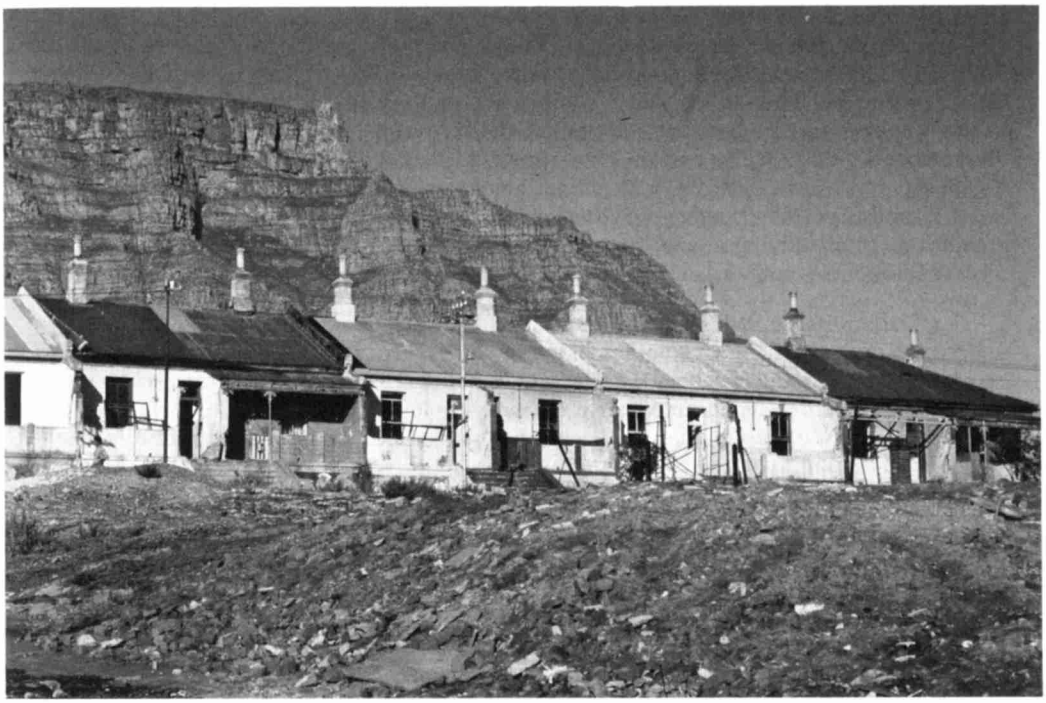


Bild 4: Teilansicht des District Six von Kapstadt.
In unmittelbarer Nähe des *Central Business District* von Kapstadt liegt das als District Six bezeichnete Viertel. Hier wohnten Kapmischlinge, die in neue Vorortgemeinden umgesiedelt wurden. 1981 waren nur wenige Häuserzeilen noch nicht abgerissen. Sie müssen noch dem Bau eines Polytechnikums und Wohnhäusern für Weiße weichen. Im Hintergrund der Tafelberg. (Foto: B. HOFMEISTER 1981).

einem Gelände, das sich wie ein Keil zwischen Johannesburgs Bantustadt Soweto und das südlich davon gelegene Inderwohnviertel Lenasia und das Farbigenviertel Nancefield schiebt. In der *Metropolitan Area* von Kapstadt sind die neuen Wohngebiete für die Schwarzen und Mischlinge auf den sogenannten Cape Flats im Bereich zwischen den beiden Siedlungsachsen der Weißen, der Ostachse über Goodwood-Parow-Belleville und der Südachse über Mowbry-Rondebosch-Constatia-Muizenberg, entstanden, und hierher zieht man bewußt neue Industriebetriebe.

Diese Umsetzungspolitik ist nicht unproblematisch, da sie zum Teil weite Pendlerwege heraufbeschworen hat. Die bisherige Industrieansiedlung ist noch völlig unzureichend geblieben. Man schätzt, daß aus der Millionenstadt Soweto täglich rund 300 000 Arbeitnehmer nach Johannesburg pendeln. In Soweto sind rund 40 000 private Kraftfahrzeuge registriert, so daß der Motorisierungsgrad 1:25 beträgt, was bedeutet, daß die Abhängigkeit von den öffentlichen Nahverkehrsmitteln hoch ist. Soweto ist allerdings sehr gut an Johannesburg durch die elektrifizierte Vorortbahn und einen Omnibusdienst angeschlossen, die beide subventioniert werden, so daß der Fahrpreis für die Pendler sehr niedrig liegt. In der *Metropolitan Area* von Kapstadt werden als neue Wohnvorstädte für Mischlinge Mitchell's Plain etwa 20 km vom Stadtkern an der False Bay und Atlantis etwa 35 km entfernt im Norden entwickelt, ersteres etwa für eine Viertelmillion, letzteres für eine halbe Million Menschen; eine Schnellbahn nach Mitchell's Plain wurde 1980 eröffnet.

Auch die Inder, die, abgesehen von Durban, wo sie einen sehr großen Bevölkerungsansteil stellen, vielfach im Handel tätig und verhältnismäßig wohlhabend sind, haben nach diesen Umsetzaktionen weite Wege zurückzulegen, wiewohl der Motorisierungsgrad bei ihnen höher als bei den Schwarzen liegt. So wurde z. B. ein innerstädtischer Wohnbereich der Inder direkt westlich der City von Johannesburg, das Gebiet von Burgersdorp-Fordsburg, zu einem Gebiet für die weiße Bevölkerung umgewidmet. Die Inder suchten sich zwangsläufig in dem weit abgelegenen südwestlichen Wohnvorort Bomont Grundstücke. Ihre Ladengeschäfte aber wurden in ihrem bisherigen Wohngebiet mit staatlicher Unterstützung zu einem indischen Einkaufszentrum, der sogenannten Oriental Plaza, zusammengefaßt, zu denen die Geschäftstreibenden nun täglich pendeln müssen.

Für Durban stellte R. J. Davies 1963 fest, daß gerade die wohlhabenderen islamischen Inder gern in der Nähe des Hauptgeschäftszentrums leben, während die sozial schwächeren Inder weiter draußen lebten. Da die wohlhabenderen Einwohner europäischer Herkunft ebenfalls in den Innenstadtvierteln wohnen, ergab sich hier ein nach außen fallender Sozialgradient. Wir werden aber sogleich sehen, daß dieses keine verbindliche Regelhaftigkeit ist.

Ein viertes Moment, das es bei der Anlage dieser neuen Wohnvororte für die Schwarzen, Mischlinge und Inder zu berücksichtigen gilt, ist, daß diese Wohnvororte in sich nicht einheitlich, sondern ihrerseits in verschiedene Bereiche entsprechend dem sozialen Status ihrer Bewohner gegliedert sind. Ein großer Teil von Wohnvorstädten der Schwarzen wie Soweto bei Johannesburg oder der Mischlinge wie Mitchell's Plain bei Kapstadt zeigt ein relativ monotones Aussehen, da es sich um *„sub-economic housing"*, d. h. öffentlich geförderten Wohnungsbau, handelt. Diese im sozialen Wohnungsbau erstellten Siedlungen bestehen weitestgehend aus Einfamilienhäusern, die aber relativ klein und gleichartig sind. Die Behausungsziffer ist bei ihnen im allgemeinen hoch. Geht man davon aus, daß Soweto mit seinen 103 000 Häusern heute schätzungsweise eine Million Einwohner besitzt, kommen im Durchschnitt etwa 10 Personen auf ein solches kleines Einfamilienhaus. Seit 1976 ist ihnen auch die Möglichkeit eröffnet, auf dem Wege der Abzahlung ihr Haus käuflich zu erwerben.

Meist kleinere Bereiche, jedoch bei den im ganzen wohlhabenderen Indern etwas größere, dieser neuen Wohnsiedlungen sind dagegen aus privat finanzierten, z. T. mit erheblichem Aufwand und sehr individuell gestalteten Eigenheimen gebildet. Der Ortsteil Pimville innerhalb Sowetos besteht aus solchen vornehmen, oft sehr eigenwillig z. B. im spanischen Stil erbauten Häusern.

Bomont in der Nähe von Soweto ist eine sogenannte *coloured township,* ein von relativ gut gestellten Indern bewohntes Viertel. Gleich anschließend hat Newclare, ebenfalls eine *coloured township,* Slumcharakter angenommen. Innerhalb des Kranzes der äußeren Wohnvororte der Mischlinge und Schwarzen von Kapstadt gibt es im Ortsteil Philippi eine übel aussehende *Shantytown,* hier als Pondok bezeichnet. So haben wir in diesem Kranz der äußeren Wohnvororte neben den gesetzlich festgelegten rassischen Vierteln noch eine weitere Differenzierung in kleinere Wohnbereiche von ganz unterschiedlichem sozialem Status.

Entsprechend diesen Gegebenheiten ist auch der Immobilienmarkt deutlich untergliedert und besteht aus einer Reihe von Teilmärkten. Auf dem weißen Immobilienmarkt spielen verständlicherweise Privatunternehmer eine große Rolle, auf den übrigen Teilmärkten ist die öffentliche Hand besonders stark beteiligt bzw. arbeiten Firmen im Auftrage des *Department of Community Development.*

Aber auch der Kranz der vorher angesprochenen inneren Wohnviertel ist längst nicht so homogen, wie es zunächst scheinen mag. Hier gibt es ebenfalls eine wenn auch manchmal weniger auffällige Differenzierung, die nicht allein statusbedingt ist, sondern rassisch-völkisch. Die zuvor getroffene Feststellung, daß der Kranz der inneren Wohnviertel weitgehend der weißen Bevölkerung vorbehalten ist, muß hier um eine Erläuterung des „weitgehend" ergänzt werden. Weitgehend bedeutet, daß bisher nicht alle Wohngebiete von Schwarzen, Mischlingen und Indern in Bereiche für Weiße umgewidmet und von diesen Volksgruppen verlassen wurden. Das liegt u. a. darin begründet, daß die oben angeführten Gesetze nicht überall gleichzeitig angewendet werden konnten, da die Umsiedlungsaktionen einen hohen finanziellen und arbeitsmäßigen Aufwand darstellen. So existiert in Kapstadt nach wie vor das Malay Quarter unmittelbar westlich an den C.B.D. anschließend, begrenzt von der Buitengracht Straat, der Strand Straat, der Chiappini Straat und Wale Straat. Die Restaurierung einiger Häuser und die Einrichtung eines Malayischen Museums in einem davon deuten daraufhin, daß diese Volksgruppe auf längere Sicht hier belassen wird. Der hafennahe Teil von Woodstock, dem Ortsteil, der sich östlich an den C.B.D. anschließt, ist nicht nur funktional ein Mischgebiet, sondern auch im Hinblick auf seine Wohnbevölkerung. Hier ist aber eine spätere Umsiedlung absehbar. Südlich anschließend liegt der sogenannte District Six, der seit einiger Zeit im Umbruch begriffen ist. Der größte Teil der früher hier lebenden Mischlinge — aber auch Weiße haben hier wie in dem vorher erwähnten Teil Woodstocks gewohnt — wurde inzwischen in die Neubaugebiete auf den Cape Flats umgesiedelt, einige Einwohner sind jedoch noch zurückgeblieben und hausen, umgeben von einem Trümmerfeld, in den letzten noch stehenden Abrißhäusern, während am Rande des Gebietes bereits die ersten Häuserzeilen hochgezogen wurden und für einen anderen Teil die Pläne für das neue Technicon fertiggestellt werden.

Eine weitere Differenzierung der inneren Wohnviertel kommt durch räumliche Konzentration verschiedener Volksgruppen unter der weißen Bevölkerung zustande. So gibt es bestimmte Wohnviertel, in denen sich vorzugsweise die jüdischen Bürger ansäßig gemacht haben, wie z. B. in Linksfield auf der Nordostseite von Johannesburg. Im nordwestlichen Vorort Northcliff leben fast nur Einwohner burischer Herkunft, deren erste Sprache Afrikaans ist. Innerhalb der Metropolitan Area von Kapstadt haben sich die in erster Linie Afrikaans sprechenden Einwohner insbesondere auf die Gemeinden der nördlichen Siedlungsachse, in Goodwood, Parow und Belleville, niedergelassen, während in der Innenstadt und einigen Ortsteilen der Südachse wie Wynberg die große Mehrzahl der Einwohner Englisch als erste Sprache angibt [Hart 1976, 1978, Browett & Hart 1977].

Hinzu kommt auch in diesem Kranz der inneren Wohnviertel eine Differenzierung nach dem sozialen Status. Für Johannesburg wurde schon erwähnt, daß, mindestens teilweise durch die bergbaulichen Aktivitäten bedingt, eine Differenzierung in die südlichen ärmeren und die nördlichen wohlhabenderen Viertel stattgefunden hat.

4. Schlußbetrachtung

In Anbetracht der geschilderten Heterogenität sowohl der inneren als auch der äußeren Wohnviertel können wir die Feststellung treffen, daß es für die südafrikanische Stadt *keinen einheitlichen Sozialgradienten* in der einen oder der anderen Richtung gibt, weder in dem Sinne eines Gefälles von innen nach außen wie in der lateinamerikanischen noch eines solchen von außen nach innen wie in der anglo-amerikanischen Stadt. Vielmehr gibt es Bereiche mit nach außen steigendem und andere mit nach außen fallendem Gradienten.

Insofern könnte man mit R. J. Davies sagen, daß die Struktur der südafrikanischen Stadt relativ stark sektorenhaft ausgeprägt und damit dem Hoytschen Modell ähnlich sei.

„*This model would approach the ideal particularly where the town is developed upon flat land but would possess in addition semi-independent African and where necessary Indian and coloured townships segregated in one or two outskirt localities separated from the remainder of the residential fabric by vacant buffer strip land. Where possible these townships could be developed also in sectors fringing large industrial areas which then act as a buffer for European residential areas*" [R. J. DAVIES 1963, p. 42]. Jedoch sollte dieses sektorenhafte Element nicht überbetont werden angesichts der auch deutlich erkennbaren konzentrischen Anordnung der beiden Ringe von innerem, im Endstadium den Weißen vorbehaltenen Vierteln und äußerem Ring heterogener Besiedlung.

Bedingt einerseits durch die besondere rasssische Zusammensetzung ihrer Bevölkerung und andererseits durch die spezifische Handhabung der Rassenfrage mit ihren räumlichen Auswirkungen hat die südafrikanische Stadt mit der Überlagerung der beiden Prinzipien der inneren Differenzierung eine ihr eigene, mosaikartige Struktur, die sie von den Städten anderer Kulturräume abhebt *(Fig. 4)*.

Literatur

BROOKFIELD, H. C. & M. A. TATHAM 1957: The distribution of racial groups in Durban. — Geogr. Rev. **47** (1957), pp. 44—65.

BROWETT, J. G. & T. HART 1977: The distribution of white minority groups in Johannesburg. — South Afr. Geogr. Journ. **59** (1977), pp. 404—412.

BUCHANAN, K. M. & N. HURWITZ 1949: The Asiatic immigrant community in the Union of South Africa. — Geogr. Rev. **31** (1949), pp. 440—449.

BUCHANAN, K. M. & N. HURWITZ 1950: The „coloured" community in the Union of South Africa. — Geogr. Rev. **40** (1950), pp. 397—414.

CHRISTOPHER, A. J. 1976: Southern Africa. — Catham.

COLE, M. M. 1957: The Witwatersrand conurbation: A watershed mining and industrial region. — Transact. Inst. Brit. Geogr. **1957,** pp. 249—265.

DAVIES, D. H. 1960: Investigating a business ribbon in the Northern Municipalities, Cape Town. — South Afr. Geogr. Journ. **42** (1960), pp. 41—51.

DAVIES, D. H. 1965: Land use in central Cape Town. — Cape Town.

DAVIES, R. J. 1963: The growth of the Durban metropolitan area. — South Afr. Geogr. Journ. **45** (1963), pp. 15—44.

DAVIES, R. J. 1972 a: The urban geography of South Africa. — Inst. f. Social Research, Univ. of Natal, Durban.

DAVIES, R. J. 1972 b: Changing residential structures in South African cities, 1950—1970. — Pp. 801—804 in: W. P. ADAMS & F. M. HELLEINER (Eds.): International Geography 1972, ed. **2**. — Toronto.

DAVIES, R. J. 1976 a: South Africa. — In: B. J. L. BERRY (Hrg): Urbanization and counter-urbanization. — Beverly Hills.

DAVIES, R. J. 1976 b: Of cities and societies: A geographer's viewpoint. — Univ. of Cape Town, Cape Town.

DAVIES, R. J. & D. S. RAJAH 1965: The Durban CBD: Boundary delimitation and racial dualism. — South Afr. Geogr. Journ. **47** (1965), pp. 45—58.

DAVIES, W. J. 1971: Patterns of non-white population distribution in Port Elizabeth with special reference to the application of the Group Areas Act. — Port Elizabeth.

DEWAR, D. & G. ELLIS 1979: Low income housing policy in South Africa with particular reference to the Western Cape. — Lansdowne.

FAIR, T. J. D. 1975: Commuting fields and the metropolitan structure of the Witwatersrand. — South African Geographer. **3** (1975), pp. 7—15.

FAIR, T. J. D. 1977: The Witwatersrand: Structure, stage, and strategy. — South African Geographer. **5** (1977), pp. 380—389.

FAIR, T. J. D. 1978: Spatial patterns and determinants of white residential land development on the

Witwatersrand. — Univ. of the Witwatersrand, Urban and Regional Research Unit. — Johannesburg. — Occas. Paper **20.**

FAIR, T. J. D. 1979: The Witwatersrand — metropolitan region in transition. — South African Journal of African Affairs. **1979,** pp. 139—144.

FAIR, T. J. D. & N. M. SHAFFER 1964: Population patterns and policies in South Africa, 1951—1960. — Econ. Geogr. **40** (1964), pp. 261—274.

HART, T. 1976: The evolving pattern of elite white residential areas in Johannesburg 1911—1970. — South Afr. Geogr. Journ. **58** (1976), pp. 68—75.

HART, T. 1976: Patterns of black residence in the white residential areas of Johannesburg. — South Afr. Geogr. Journ. **58** (1976), pp. 141—150.

HART, T. 1978: Factorial ecology and the South African city: Some problems and prospects. — South African Geographer. **60** (1978), pp. 123—130.

HELLMANN, E. 1949: Urban areas. — Pp. 229—274 in: E. HELLMANN (Ed.): Handbook on race relations in South Africa. — Cape Town & London & New York.

HELLMANN, E. 1967: Soweto — Johannesburg's African city. — South Afr. Inst. Race Relations. — Johannesburg.

HOLZNER, L. 1970: Urbanism in Southern Africa. — Geoforum. **4** (1970), pp. 75—90.

HOLZNER, L. 1971: Soweto-Johannesburg. Beispiel einer südafrikanischen Bantustadt. — Geogr. Rundschau **23** (1971), pp. 209—222.

HOLZNER, L. 1978: Processes and patterns of urbanization in the Republic of South Africa. — Geogr. Polonica. **39** (1978), pp. 123—141.

HORRELL, M. 1966: Group areas: The emerging pattern, with illustrative examples from the Transvaal. — Johannesburg.

KLIMM, E. & K.-G. SCHNEIDER & B. WIESE 1980: Das südliche Afrika. — Darmstadt. — Wissenschaftliche Länderkunden. **17.**

KUPER, L. & H. WATTS & R. J. DAVIES 1958: Durban: A study in racial ecology. — London.

LANDRÉ, M. 1979: Geography of urban settlement. — Univ. of South Africa. — Pretoria.

LEWIS, P. R. B. 1966: A „city within a city" — The creation of Soweto. — South Afr. Geogr. Journ. **48** (1966), pp. 45—85.

MAASDORP, G. & A. S. B. HUMPHREYS, 1975: From shantytown to township. An economic study of African poverty and rehousing in a South African city. — Cape Town.

MARÉ, G. 1980: African population relocation in South Africa. — South Afr. Inst. Race Relations. — Johannesburg.

VAN DER MERWE, I. J. & H. L. ZIETSMAN 1977: Sosiale Atlas van die Kaapstad Metropolitaanse Gebied. — Stellenbosch.

MOOLMAN, J. H. 1961: Growth and settlement pattern of the Pretoria-Witwatersrand-Vereenigung region. — South Afr. Geogr. Journ. **43** (1961), pp. 34—40.

PRAECHTER, V. 1961: Durban. Siedlungsgeographische Untersuchung einer Hafenstadt. — Hamburg. — Univ. Hamburg, Abh. Geo. Auslandskde. **67.**

VAN REENEN, T. H. 1962: Land: Its ownership and occupation in South Africa. — Cape Town.

ROGERSON, C. M. & G. H. PIRIE, 1979: Apartheid, urbanization and regional planning in South Africa. — Pp. 323—344 in: R. A. OBUDHO & S. EL-SHAKHS (Eds.): Development of urban systems in Africa. — New York.

SABBAGH, M. E. 1968: Some geographical characteristics of a plural society: Apartheid in South Africa. — Geogr. Rev. **58** (1968) pp. 1—28.

SCOTT, P. 1955: Cape Town: A multi-racial city. — Geogr. Journ. **121** (1955), pp. 149—157.

SMIT, P. 1979: Urbanization in Africa: Lessons for urbanization in the homelands. — South African Geogr. Journal. **61** (1979), pp. 3—28.

SMIT, P. & J. J. BOOYSEN 1981: Swart verstedeliking. — Cape Town.

SMITH, D. M. (Ed.) 1976: Separation in South Africa: Homelands and cities. — London. — Queen Mary College, Univ. of London, Occas. Paper **7.**

STEINBERG, H.-G. 1976: Die sozio-ökonomische Struktur des „Pretoria-Witwatersrand-Vereenigung-Komplex". — Pp. 309—325 in: Mensch und Erde. — Münster. — Westfälische Geogr. Stud. **33.**

TALBOT, W. J. 1959: Kapstadt als Weltstadt. — Pp. 56—82 in: J. H. SCHULTZE (Hrsg): Zum Problem der Weltstadt. — Berlin.

TALBOT, W. J. 1979: The morphogenesis of the Cape Town conurbation. — Pp. 213—224 in: Festschrift Karl A. Sinnhuber. — Wien. — Wirtschaftsgeographische Studien. **5.**

Die folgenden erst nach Abschluß des Manuskripts erschienenen oder mir zugänglich gewordenen Arbeiten konnten nicht im Text berücksichtigt werden:

BÄHR, J. & A. SCHRÖDER-PATELAY 1982: Die südafrikanische Großstadt. Ihre funktional- und sozialräumliche Struktur am Beispiel der „Metropolitan Area Johannesburg". — Geogr. Rundschau. **34** (1982), pp. 489—497.

DAVIES, R. J. 1981: The spatial formation of the South African city. — Geo-Journal. Suppl. **2** (1981), pp. 59—72.

FAIR, T. J. D. & J. G. MULLER 1981: The Johannesburg metropolitan area. — Pp. 157 — 188 in: M. PACIONE (Ed.): Urban problems and planning in the developed world. London.

SCHNEIDER, K.-G. & B. WIESE 1983: Die Städte des südlichen Afrika. — Urbanisierung der Erde. Bd. **2**. — Berlin u. Stuttgart.

SMITH, D. M. (Ed.) 1982: Living under apartheid. Aspects of urbanization and social change in South Africa. — London.

STEINBERG, H. G. 1982: Die sozio-ökonomische Entwicklung der Republik Südafrika. Teil I: Die Entwicklung bis 1914. — Düsseldorf. — Düsseld. Geogr. Schr. **21.**

WESTERN, J. 1981: Outcast Cape Town. — London u. Sydney.

WIESE, B. 1981: Seaports and port cities of Southern Africa. — Wiesbaden. — Kölner Geogr. Arb. Sonderheft **11.**

DIE ERDE	114	1983	Pp. 275—288

Hans-Georg Möller (Hannover)

Elat — Stadtplanung und Stadtentwicklung*)

Mit 4 Figuren, 1 Tabelle und 2 Bildern

Die Gründung der Hafenstadt Elat entsprach dem Ziel Israels, den Negev militärisch-politisch zu sichern und einen Zugang zum Roten Meer zu gewinnen. Zugleich sollte Elat als Entwicklungsstadt durch die Ansiedlung von jüdischen Einwanderern dem Abbau demographischer und ökonomischer räumlicher Disparitäten dienen. Als Planungsprinzip wurde eine dezentral angelegte Gartenstadt vorgegeben, deren geringer Verdichtungsgrad und hoher Freiflächenanteil dem vollariden Klima nicht gerecht wurde.

Während der Hafen primär dem Umschlag von Massengütern, der Einfuhr von Rohöl und dem Export von Negev-Mineralien, dient und keine industrielle Entwicklung einschließlich zusätzlicher Arbeitsplätze und Bevölkerung induzierte, erwies sich der Ausländertourismus überraschend als der entscheidende Entwicklungsfaktor Elats. Einer raschen Zunahme der Nachfrage, nach 1976 vor allem durch Charterfluggäste, ging eine unter regionalpolitischen Aspekten staatlich stark geförderte Ausweitung der Bettenkapazität voraus; im Tourismus und in mit ihm direkt verbundenen Dienstleistungen werden heute die meisten Arbeitsplätze in Elat gestellt.

Aus dem Tourismus entstehen jedoch spezifische Probleme für die aktuelle Stadtentwicklung. Neben der Flächenkonkurrenz der jeweils auf Uferstandorte angewiesenen Hafenfunktion und der touristischen Nutzung der Küste sind es vor allem die Verkehrseinrichtungen (Flughafen und Hauptstraße zur Arava-Senke im Norden), die Lärmbelästigungen verursachen und besonders auch die räumliche Abkoppelung der touristischen Entwicklungszone von der Stadt fördern. Da das städtische Zentrum Elats als Folge des auf Nachbarschaften ausgerichteten Gartenstadtprinzips bereits unterentwickelt ist, drohen die möglichen positiven Effekte einer räumlichen und sozialen Integration des Tourismus verloren zu gehen.

Summary: *Elat — planning and development of the town*

The foundation of Elat was one result of Israel's policy, to secure the Negev desert militarily as well as politically and to gain a port at the Red Sea. Elat as a development town had to help to reduce the demographic and economic disparities of the new born state by taking Jewish immigrants in conformity with the Israeli population dispersal policies. The town of Elat was established according to the idea of a spacious garden city with a low settlement density. Here the model of the garden city originally developed in Great Britain failed because of arid climatic conditions.

The port of Elat mainly has to handle bulk articles (imports of crude oil, exports of minerals from the Negev desert), there is no industrial development related to harbour activities. Surprisingly foreign tourism became the main source of economic and demographic development at Elat. Charterflights increased heavily since 1976, rooms and new hotels were constructed before under heavy assistance of state subsidies given in accord with Israel's regional policy. Today most Elatis are occupied in tourism and tourist services.

*) Der Verfasser dankt der DFG für die Gewährung einer Reisebeihilfe, die ihm im Frühjahr 1978 Feldforschungen in Israel ermöglichte, deren Ergebnisse in die vorliegende Untersuchung eingingen.

Dr. Hans-Georg Möller, Geographisches Institut Universität Hannover, Schneiderberg 50, D-3000 Hannover 1.

Tourism is creating special problems of urban development at Elat. There is a strong competition for valuable space between harbour activities and tourist beaches as well as the problem of noise resulting from the mid-town air port and the main road to the Arava. The hotel zone is separated from the town and threatens to become a tourist ghetto. Because of the neighbourhood system of garden cities the commercial center of Elat is underdeveloped and urgently needs the additional urban life created by a social integration of tourism.

1. Lage, Gründungsmotive und Planungsvorhaben

Die Hafenstadt Elat, am Nordufer des zum Roten Meer gehörenden Golfes von Aqaba bzw. Elat gelegen, ist durch ihre isolierte Lage (vgl. *Fig. 2;* Entfernung zu den anderen Negevstädten 250 km, zu Tel Aviv 350 km) sowie durch die besondere naturräumliche Ungunst ihres Standortes gekennzeichnet (vollarides Klima mit 25 mm Jahresniederschlag, eine durch das Relief begrenzte und schwer bebaubare Siedlungsfläche, vgl. Y. KARMON 1976, pp. 115 sq.) gekennzeichnet. Ihre Entstehung und ihre aktuellen Probleme spiegeln am stärksten das Prinzip und die Konsequenzen der politisch motivierten Entwicklungspolitik und Raumorganisation in den ariden bis semiariden Gebieten Israels wieder.

Die räumliche Verteilung und siedlungsgeographische Zuordnung der israelischen Bevölkerung stellen entscheidende Faktoren der ökonomischen und demographischen Disparität in Israel seit dessen Gründung dar. Der hohen Konzentration städtischer Bevölkerung in der zentralen Küstenebene (vgl. *Fig. 1*), die mit einer Konzentration des sekundären und tertiären Wirtschaftssektors in diesem Raum verbunden ist, stehen die Binnenräume Israels als periphere Gebiete mit geringerer Bevölkerungszahl und im Norden überwiegend ländlichen Siedlungen gegenüber.

Israel verfügt, wie die meisten Industrieländer, über eine staatliche Regionalpolitik, die mit Maßnahmen der Raumordnung und regionalpolitischen Förderungen (Steuerverzicht und Subventionen, vgl. GOLANY 1979, pp. 22 sq.) einen Ausgleich der Entwicklungsgefälle durch räumlich differenzierte Förderungsmaßnahmen *(Fig. 2)* versucht. Als wichtigste Maßnahme zur Verringerung der räumlichen Disparitäten in Bevölkerung und Wirtschaft erwies sich jedoch die politisch und strategisch nach der Staatsgründung gebotene jüdische Besiedlung binnenwärts gelegener Gebiete durch die Ausweisung von Entwicklungsstädten, die zugleich den Abbau der durch die Masseneinwanderung verstärkten Bevölkerungskonzentration in der Küstenregion und die Sicherung der jüdischen Präsenz in peripheren Räumen oder auch in von nach der Staatsgründung 1948 bei Israel verbliebenen Räumen mit arabischer Bevölkerung zum Ziel hatte. Während die Verstädterung im Raum Tel Aviv-Yafo als ungeplanter, weitgehend den Marktgesetzen und räumlichen Präferenzen der beteiligten Gruppen anheimgegebener Prozeß verlief, ist sie also im Fall der Entwicklungsstädte das Resultat einer auf Verringerung der räumlichen Disparitäten in der Bevölkerungsverteilung ausgerichteten Regionalpolitik. Typische Probleme, welche aus den vorhandenen räumlichen Disparitäten demographischer und ökonomischer Art für peripher gelegene Städte Südisraels resultieren, werden am Beispiel der Hafenstadt Elat deutlich. Dabei werden die politischen Prämissen der Siedlungsgründung sowie die Schwierigkeiten der Realisierung der ursprünglichen, im Kontext der gesamtstaatlichen Planung definierten städtischen Funktionen Elats sichtbar. Hinzu kommen spezifische Entwicklungsprobleme, die durch die überraschende Dynamik der touristischen Entwicklung in Elat entstanden sind.

Die Gründung von Elat, das administrativ zum Süddistrikt Israels zählt und dort zum Subdistrikt Be'er Sheva gehört, war eine ausschließlich politische Entscheidung. In Fortsetzung der auf die Inbesitznahme des Negev gerichteten Politik der jüdischen Führer während der Mandatszeit sollte die israelische Anwesenheit am Roten Meer und der Zu-

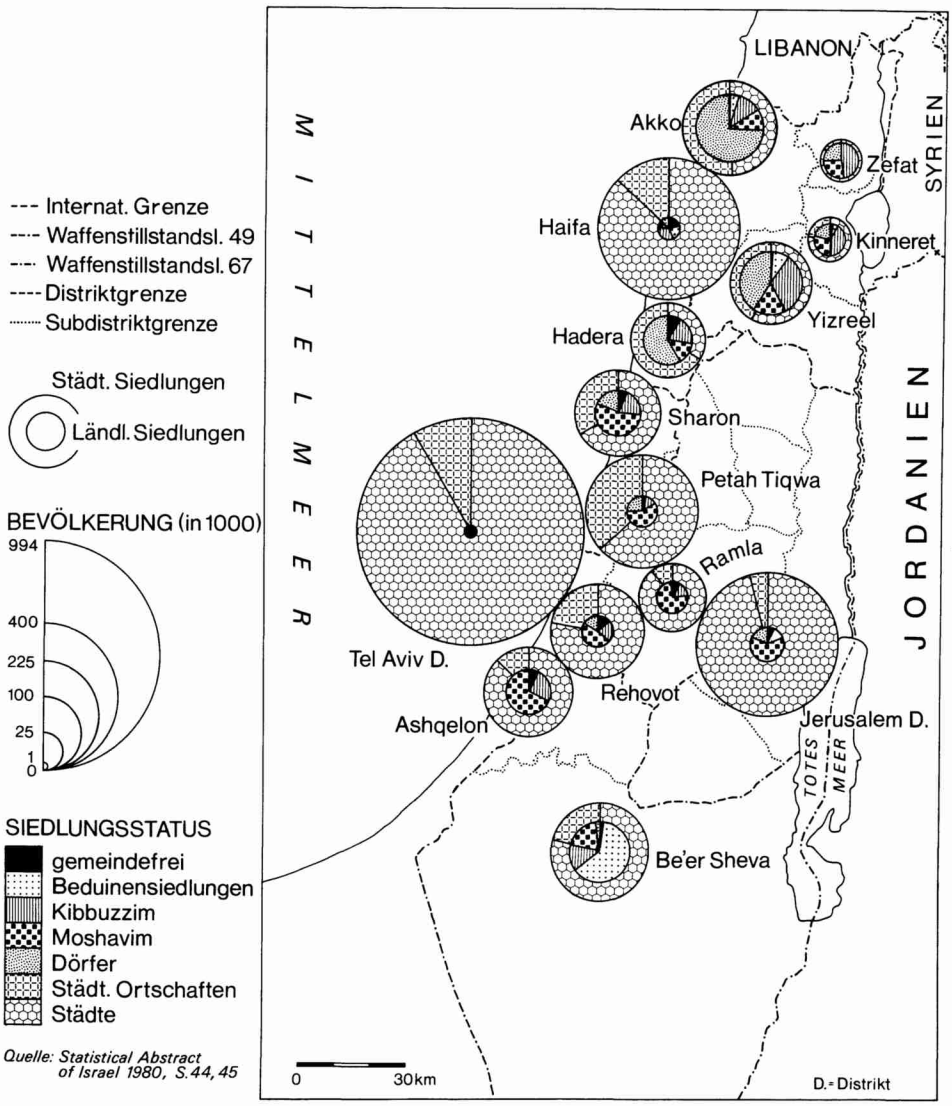


Fig. 1. Bevölkerungsverteilung in Israel nach Siedlungsstatus auf Subdistrikt-Basis 1979

gang zu diesem durch eine städtische Siedlung gesichert werden. Daher wurde 1949 eine ehemalige britische Polizeistation am nordwestlichen Ende des Golfes von Aqaba besetzt. Der 11 km lange israelische Anteil an der Küste des Roten Meeres ist durch die Waffenstillstandslinie gegenüber Ägypten (die Grenze zwischen dem ehemaligen Osmanischen Reich und dem britischen Ägypten) und die im Arava-Graben verlaufende Waffenstillstandslinie zu Jordanien begrenzt. Die Standorte der antiken Hafensiedlung Elat befinden sich im NO des Golfes, wo heute der jordanische Hafen Aqaba liegt. Dort sind auch

reichlich schüttende Quellen vorhanden; das israelische Elat aber besitzt keine eigenen Süßwasserquellen. Die Wasserversorgung der Stadt Elat erfolgt durch Fernwasserleitungen aus der Aravasenke, wo Süßwasserquellen bei Yotvata genutzt werden können, und durch zwei Meerwasserentsalzungsanlagen. Die relativ hohen Wasserbeschaffungskosten (Gestehungspreis pro Kubikmeter 25 isr. £ (1978) werden durch staatliche Subventionen auf 2,50 isr. £ pro Kubikmeter reduziert. Die Vorgaben für die Gründung und Stadtplanung Elats entsprachen dem letztlich auf einem umfassenden Erneuerungsgedanken der zionistischen Ideologie basierenden israelischen Ziel der politisch-militärischen Sicherung und wirtschaftlichen Erschließung des Negev. Die Stadt wurde als Hafen von nationalem Range sowie auch als Fremdenverkehrsstandort geplant [GOLANY 1979, pp. 28 sq.]. Folgenreich für die Stadtentwicklung sowohl hinsichtlich der baulichen Struktur als auch der Entwicklung des städtischen Lebens erwies sich die Vorgabe des auf 50 000 Einwohner zugeschnittenen ersten Generalentwicklungsplans, das englische Gartenstadtprinzip auf Elat anzuwenden. Dieses Prinzip einer dezentral angelegten Stadt mit geringem Verdichtungsgrad der Wohnbevölkerung, das ebenfalls für den Aufbau Be'er Shevas in den fünfziger Jahren angewandt wurde und sich dort als äußerst ungeeignet erwies, da es weder den klimatischen Voraussetzungen entsprach noch der sozialen Integration der israelischen Einwanderergruppen diente [vgl. RICHTER 1981, pp. 11 sq.], führte auch in Elat zur Übernahme der für aride Zonen ungeeigneten Bauformen und problematischer funktioneller Strukturen. Dieser Planungsfehler ist z. T. in den damals in Israel fehlenden städtebaulichen Erfahrungen für aride Gebiete begründet [vgl. GOLANY 1979, p. 12].

2. Die Hafenfunktion Elats, ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung

Zur Zeit seiner Gründung verfügte Elat weder über Straßen- noch Pistenanschluß zum übrigen Israel, die Inbetriebnahme eines Hafens wurde zudem durch die ägyptische Sperrung der Straße von Tiran verhindert. Es ist daher nicht zufällig, daß die Aufhebung der ägyptischen Blockade des Zuganges zu Elat und die Kontrolle der Straße von Tiran durch die UNO — beides Ergebnisse des israelischen Sinai-Feldzuges von 1956 — den Ausbau der Hafenfunktion und eine Verzehnfachung der Einwohnerzahl bis 1961 zur Folge hatten. In den Jahren der Sperrung des Suez-Kanals für israelische Schiffe 1948—1975 bzw. zu Zeiten seiner allgemeinen Sperrung bildete Elat den direkten Zugang Israels zum Indischen Ozean und zu Handelspartnern in tropischen Breiten. Von besonderer volkswirtschaftlicher Bedeutung war die Einrichtung des Ölhafens und der Bau einer inzwischen erweiterten Pipeline nach Ashqelon zur dortigen Raffinerie. Elat, als natürlicher Tiefwasserhafen auch für moderne Großtanker erreichbar, diente als Haupteinfuhrhafen für Rohöl (bis 1979 vorwiegend aus dem Iran importiert) sowie als Exporthafen raffinierter Ölprodukte. Auch der Handelshafen ist durch einen von Massengütern bestimmten Umschlag gekennzeichnet; hier überwiegt der Export der Pottasche aus dem Toten Meer.

Wie *Tabelle 1* zeigt, hat sich die Bedeutung des Hafens von Elat — abgesehen vom Ölimport — in der Mitte der siebziger Jahre stabilisiert. Zwar sind in den Jahren 1975 und 1977 Zunahmen des Umschlags zu verzeichnen, die entscheidende Bedeutung Elats bleibt jedoch die Ausfuhr (Phosphate), an der es einen Anteil von ca. 15 % erreicht. Im Unterschied zu Ashdod, das als südlicher Mittelmeerhafen und Industriestandort eine stürmische Entwicklung durchlief (1961 = 4 600 E; 1979 = 62 300 E), profitierte Elat nicht von der Aufhebung des Durchfahrverbots für israelische Schiffe oder Waren durch den Suez-Kanal seit 1975. Es ist eher zu erwarten, daß sich diese Maßnahme auf längere Sicht zum Nachteil Elats auswirkt, dessen Gründung ja auch die 1949/50 fehlende Nutzungsmöglichkeit des Suez-Kanals für israelische Schiffe substituieren sollte. So ist die Perspektive der zukünftigen Entwicklung des Hafens, der mit 1 250 fest angestellten Arbeitnehmern zum wichtigsten Arbeitgeber der Stadt wurde, eng mit der Entwicklung des Massengutex-

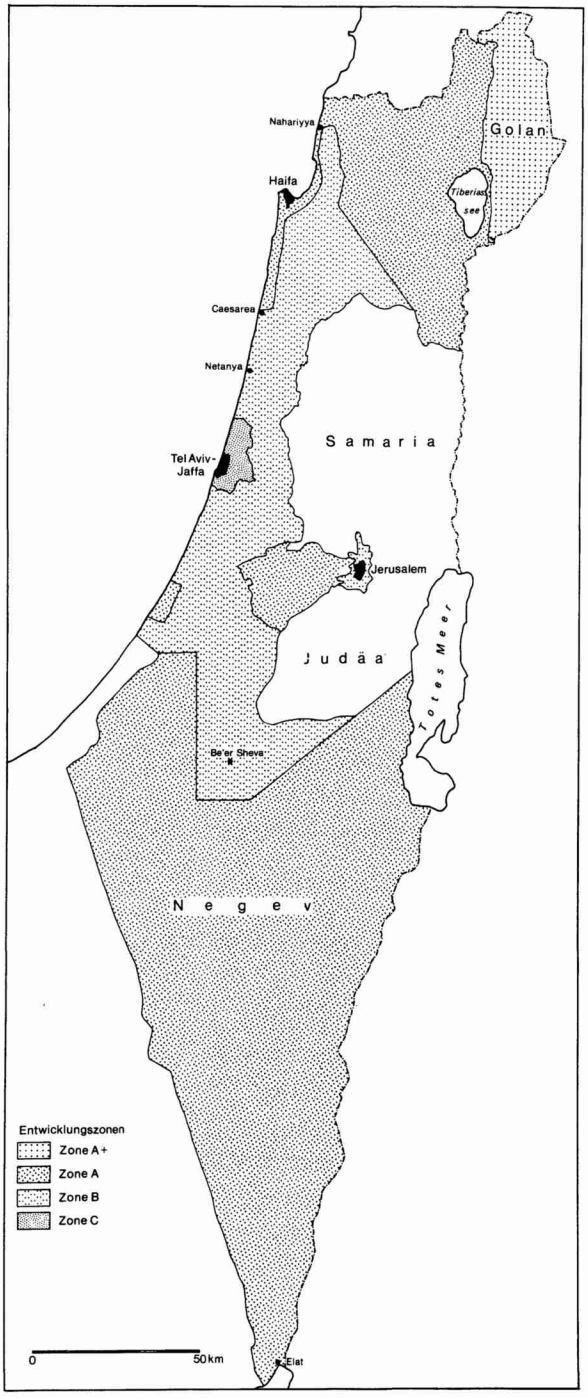


Fig. 2. Die touristischen Entwicklungszonen in Israel 1978

Tab. 1: Der Umschlag in den israelischen Häfen (in 1 000 t und v. H. der Einfuhr/Ausfuhr)

	Einfuhr							
	1970		1975		1977		1979	
	t	%	t	%	t	%	t	%
Haifa	3 140	73,5	3 618	67,5	3 729	74,4	4 384	64,6
Ashdod	933	21,8	1 416	26,4	899	17,9	1 870	87,6
Elat*)	200	4,7	325	6,1	386	7,7	532	7,8
Israel insges.	4 273	100	5 359	100	5 014	100	6 786	100

	Ausfuhr							
	1970		1975		1977		1979	
	t	%	t	%	t	%	t	%
Haifa	1 106	33,1	1 146	32,9	1 503	32,1	1 629	28,8
Ashdod	1 901	56,8	1 843	52,9	2 480	53,0	3 338	59,0
Elat*)	338	10,1	497	14,2	701	14,0	691	12,2
Israel insges.	3 345	100	3 486	100	4 684	100	5 658	100

*) ohne Ölhafen Elat
Quelle: Central Bureau of Statistics 1978, p. 546; 1980, p. 484

ports an Negev-Mineralien verbunden: die großen Distanzen zu den industriellen Bevölkerungszentren Israels, das Fehlen einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung (Eisenbahn) zum Hinterland sowie das Nichtvorhandensein eigener Industrie sind auch die Hafenentwicklung begrenzende Faktoren.

Die gegenüber den Annahmen des Entwicklungsplanes relativ langsame Bevölkerungsentwicklung Elats in den siebziger Jahren (1961: 5 300 Einwohner, 1972: 13 100 Einwohner, 1975: 15 800 Einwohner, 1979: 18 900 Einwohner, Central Bureau of Statistics 1980, p. 48) liegt darin begründet, daß — abgesehen von dem durch die Regierung induzierten Ausbau des Hafens (einschließlich einer kleinen Flottenbasis) — im Unterschied zu anderen Entwicklungsstädten Südisraels industrielles Wachstum nicht vorhanden war und ist. Lediglich einige auf die lokale Bauindustrie ausgerichtete Betriebe konnten sich entwikkeln. Die periphere Lage und die damit verbundenen hohen Transportkosten wirken einer Industrialisierung Elats nachhaltig entgegen. Eine über den Hafenumschlag hinausgehende ökonomische Bindung an die Rohstoffgewinnung des Negev besteht nicht mehr, nachdem die von 1959 bis 1976 produzierenden Kupferminen von Timna (1 200 Beschäftigte) die Förderung wegen gefallener Weltmarktpreise einstellen mußten und Elat die Wohnfunktion für diese Arbeitskräfte und ihre Familien z. T. einbüßte. Allerdings ist nach neuesten israelischen Zeitungsmeldungen infolge der wieder gestiegenen Weltmarktpreise für Kupfer mit einer Wiederaufnahme des Bergbaus in Timna zu rechnen.

3. Der Tourismus als Entwicklungsfaktor

Angesichts der großen Bedeutung, die der relativ stark weltmarktabhängige Hafen für die wirtschaftliche Situation Elats besitzt, ist die vor etwa 15 Jahren einsetzende überraschend starke touristische Entwicklung Elats unter dem Aspekt der Diversifizierung der örtlichen Wirtschaftsstruktur sehr wichtig. Im Hotelgewerbe und in den mit dem Tourismus verbundenen Branchen sind ca. ein Drittel (1 400 Personen) der am Ort vorhandenen

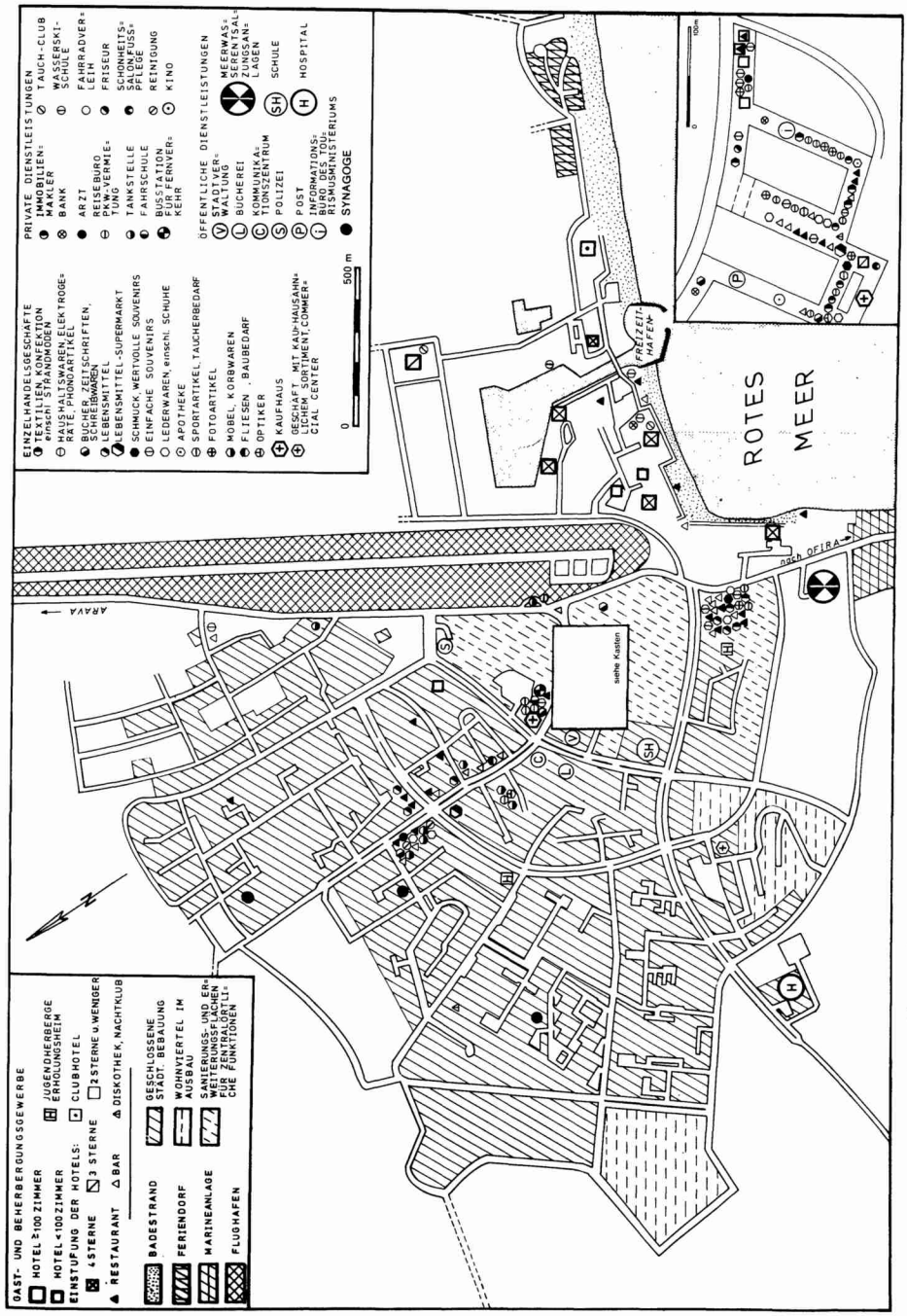


Fig. 3. Elat. Die räumliche Verteilung der Funktionen des Tertiären Sektors 1978.

Arbeitskräfte beschäftigt; hinzu kommen starke Multiplikatoreffekte auf das ortsansässige Baugewerbe und die nur mittelbar tourismusbeeinflußten Betriebe des Tertiären Sektors. Da sowohl der Binnen- als auch der Ausländertourismus in erheblichem Maße von der wirtschaftlichen Lage im Herkunftsgebiet sowie der politischen Situation im Zielgebiet der Touristen abhängig sind, ist jedoch der die lokale ökonomische Situation stabilisierende Effekt des Tourismus prinzipiell begrenzt.

Die Ausweitung des Beherbergungsangebots setzte in Elat Ende der sechziger Jahre ein, nachdem die israelische Regierung für die Errichtung von Hotelbetrieben in peripheren Gebieten ähnliche regionalpolitische Förderungsmaßnahmen gewährte wie für die Ansiedlung von Industriebetrieben. Elat zählte zu der am stärksten geförderten Entwicklungszone A (vgl. *Fig. 2*), dies bedeutete hohe direkte Zuschüsse und Zinssubventionen seitens des Staates. So gab es bis 1972 z. B. für Hotelprojekte einen staatlichen Darlehnsanteil bis zu 66,7 % der Investitionen, der Zinssatz betrug — für Israel außergewöhnlich niedrig — 6,5 % [Blizovsky 1973, p. 120].

Spezielle touristische Standortfaktoren Elats sind neben dem Wüstenklima besonders die Korallenbänke (Tauchsport) sowie, bis zu ihrer Rückgabe an Ägypten 1982, die Wüstengebiete Sinai (einschließlich der Küste des Roten Meeres), die Anfang der siebziger Jahre zunehmend dem touristischen Zugang geöffnet wurden. Der Oktoberkrieg 1973 brachte einen ersten Nachfragerückgang. Die Beherbergungskapazität betrug in jenen Jahren 600 vor und 1 800 nach 1967 errichtete Zimmer. Die durch das Zusammentreffen von Kapazitätsausweitung und Nachfragerückgang ausgelöste Krise des Hotelgewerbes dauerte bis 1977. Sie war von einem weiteren Kapazitätsausbau sowie dem allgemeinen Rückgang des israelischen Binnentourismus [Möller 1981 a, p. 81 sq.] begleitet. Die gegenwärtige Bedeutung des Tourismus in Elat (1980: 2 614 Zimmer, 307 000 Gäste mit 1 075 600 Übernachtungen, Auslastung der Zimmer 62,2 %) beruht auf der Ausweitung des Ausländertourismus (1980: 58,1 % aller Übernachtungen) in dem ehemals vom israelischen Sommertourismus geprägten Ort. Die Grundlage für diesen Strukturwandel und damit für die positive Entwicklung des wichtigsten Wirtschaftsfaktors in Elat bildete die Liberalisierung der israelischen Charterflugbestimmungen im Jahre 1976, die eine Zunahme der in Elat eintreffenden Charterflugpassagiere von 5 472 (1976) auf 28 501 (1980) brachte [Central Bureau of Statistics 1981, p. 57].

Die in *Fig. 3* dargestellte räumliche Verteilung der Funktionen des Tertiären Sektors zeigt die aus der touristischen Entwicklung Elats resultierende funktionelle Differenzierung. Das Beherbergungsangebot, besonders neu errichtete größere Komforthotels[1]), konzentriert sich auf das Nordufer des Golfes von Elat. Dort, in unmittelbarer Nähe zum Badestrand, befinden sich auch zwei Feriendörfer gegenüber der jordanischen Grenze. Südlich des Hafens und der Marineanlagen hat sich (vgl. *Fig. 4*) eine zweite kleine Hotelzone am Coral Beach entwickelt, der funktionell auch eine Feldschule[2]) zuzuordnen ist. Das Beherbergungsangebot Elats — durch das Erfordernis der Ufernähe standortgebunden — entwickelt sich also an peripher zur Stadt gelegenen Standorten. Dieser funktionellen entspricht auch eine qualitative Differenzierung: Hotels der höheren Qualitätsstufen (1980 maximal 4-Sterne-Hotels) sind ausschließlich in den Hotelzonen lokalisiert, die traditio-

[1]) Einige der neuen Hotels haben noch keine amtliche Qualitätseinstufung erhalten, ihr Angebot entspricht dem der 4- und 3-Sterne-Hotels.

[2]) Feldschulen sind staatliche Einrichtungen, die überwiegend israelischen Jugendlichen die Möglichkeit bieten, Fauna und Flora der verschiedenen Regionen des Landes auf geführten Touren kennenzulernen. Feldschulen mit Standorten fern von den Agglomerationen — wie z. B. Elat — bieten auch Unterkunft und Verpflegung für die Jugendlichen [vgl. Möller 1981 a, p. 74].

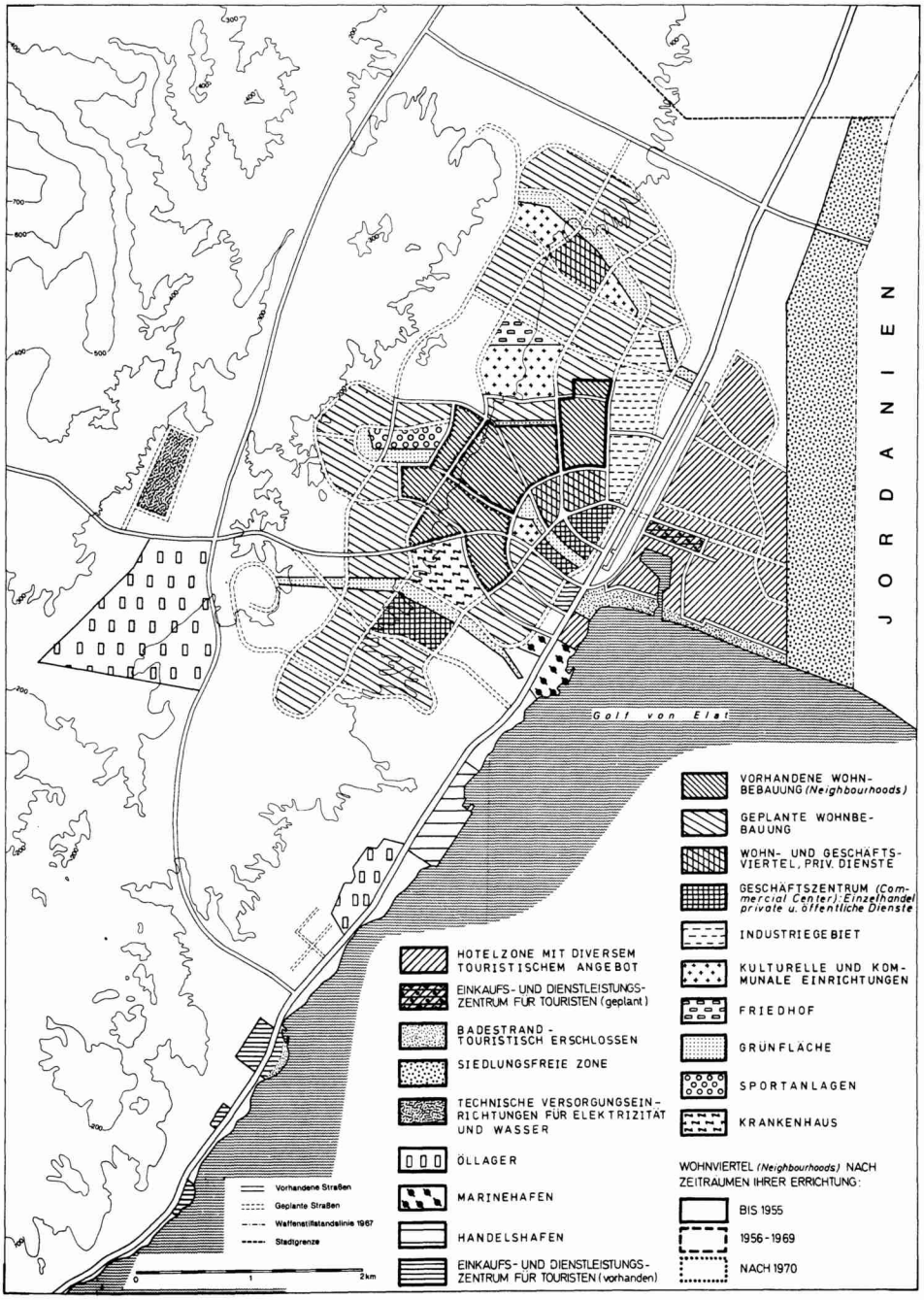


Fig. 4. Elat. Geplante Flächennutzung, touristische Erschließung (Stand 1978) und bauliche Entwicklung.

nellen Hotels im Stadtzentrum sind demgegenüber bestenfalls Mittelklassehotels, z. T. sind sie auch gar nicht als Touristenhotels klassifiziert.

Geschäfte des auf Touristen ausgerichteten Einzelhandels und tourismusbezogener Dienstleistungsbetriebe konzentrieren sich auf zwei Standorte: das Stadtzentrum und einen bisher isoliert liegenden Gebäudekomplex in Strandnähe westlich der Straße zum Südsinai. Bei den Standorten fällt der hohe Anteil gastronomischer Betriebe auf; in sie wurden von ihren Eigentümern häufig die nicht geringen Abfindungen anläßlich der Schließung der Kupferminen von Timna investiert. Während die südliche Angebotskonzentration nach Lage und Angebotsstruktur primär auf die Nachfrage seitens der Touristen ausgerichtet ist, weist das Stadtzentrum neben einem Kaufhaus auch zahlreiche Spezialgeschäfte auf, die von Touristen und Elatis besucht werden. Die Geschäfte im NW des Zentrums dienen primär der Versorgung der einheimischen Bevölkerung benachbarter Wohnviertel.

4. Aktuelle Probleme der Stadtentwicklung

Die aktuellen Probleme der Stadtentwicklung Elats resultieren aus der räumlichen Enge des städtebaulich nutzbaren Gebiets sowie aus dem Verlauf der zunächst auf Vollzug zentral vorgegebener Planungsgrundsätze beruhenden Entwicklung dieser Pionierstadt. Sie sind durch die räumliche Vergesellschaftung und Konkurrenz von einander ausschließenden oder zumindest stark beeinträchtigenden Flächennutzungen gekennzeichnet. Die Behinderung des Tourismus durch die Hafenfunktion beschränkt sich nicht auf die reine Flächenkonkurrenz, sie führt auch bei den seltenen Südwinden zu einer Verschmutzung des Strandes durch Öl. Bei der geplanten Errichtung einer Industriezone in der Aravasenke nördlich Elats besteht die Gefahr, daß eventuelle Emissionen infolge vorherrschender Nordwinde die touristische Nutzung ebenfalls beeinträchtigen.

Elat wurde entsprechend den Planungsvorhaben nach dem Prinzip der Gartenstadt angelegt und in flächenextensiv bebaute Wohnviertel (Nachbarschaften) gegliedert (vgl. *Fig. 4*). Die Hafen- und Industrieflächen befanden sich in peripherer Lage zu diesen. Es stellte sich jedoch nicht nur — wie in Be'er Sheva — die Untauglichkeit des aus siedlungspolitischen und ideologischen Gründen übernommenen [vgl. SPIEGEL 1966, p. 57] Gartenstadtprinzips und der ursprünglich an das lokale Klima nicht angepaßten, aus anderen Gebieten übertragenen Bauweise heraus; ein unvorhergesehen langsames Bevölkerungswachstum, das Ausbleiben der Industrialisierung sowie die starke und überraschende Zunahme touristischer Funktionen legten wesentliche Schwächen der funktionellen Struktur und Entwicklung offen.

Der Ausbau der Wohnviertel blieb hinter den Planungen zurück: eine Adaption der Bauweise an die wüstenhafte Umgebung, die Verdichtung der Bebauung und eine beginnende Sanierung älterer, vor 1956 errichteter Quartiere im Norden der Stadt kennzeichnen die heute vorhandene Wohnbebauung. Erst in den letzten Jahren ist durch spezifische, auf Wüstengebiete ausgerichtete Bauweisen [vgl. BUCHMANN 1979, pp. 133 sq.] eine Anpassung erfolgt, die vor allem Verdichtung der Wohnbevölkerung durch mehrgeschossige Häuser, kurze Wegstrecken, Überdachung der Fußgängerwege und Schatten spendendes Bauen umfaßt. Besonders in den neu errichteten westlichen Stadtvierteln investieren Israelis aus dem Verdichtungsraum Tel Aviv in den Bau von Villen und Wohnungen, um auf diese Weise staatliche Subventionen für den Ausbau der südlichsten Entwicklungsstadt Israels auszunutzen. Etwa ein Drittel der Wohnungen in Elat befindet sich in auswärtigem Eigentum und wird an einheimische Elatis vermietet. Diese hatten 1978 infolge der Konkurrenz Auswärtiger bereits Schwierigkeiten, Wohnungen zu erwerben.

Ein folgenreiches Problem, das aus der Gliederung der Wohnviertel in geschlossene Nachbarschaften und der damit verbundenen Viertelsorientierung der Bevölkerung, dem

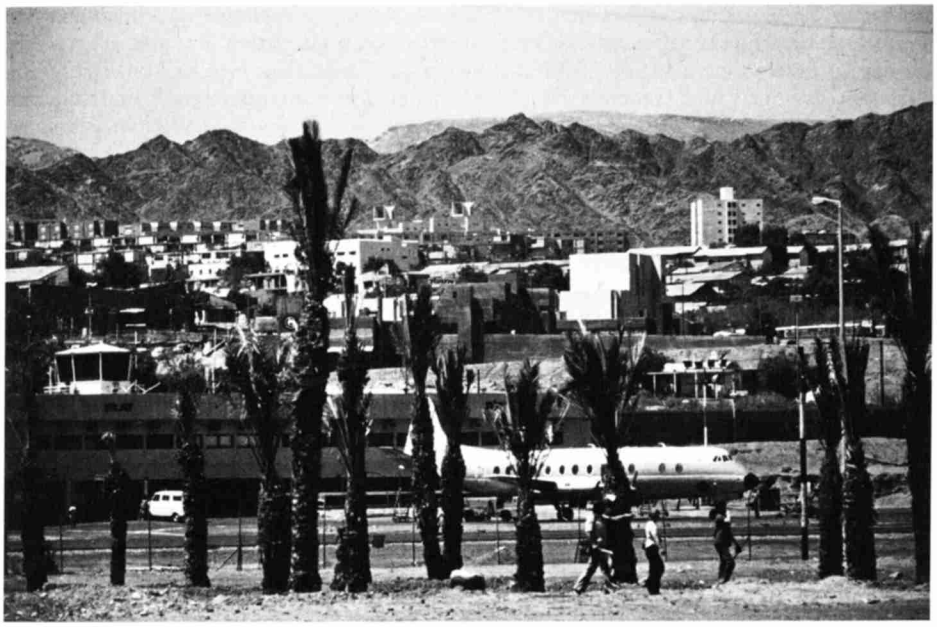


Bild 1: Die Stadt Elat, von der Hotelzone gesehen. Der Flughafen wird als trennende Barriere sichtbar, ebenso der Mangel an städtebaulich nutzbarem Land vor dem steil aufsteigenden westl. Abbruch des Jordangrabens. In der Mitte das neue, im Ausbau befindliche Stadtzentrum (mit Kaufhaus und Busbahnhof). Im Hintergrund (Bildmitte) auf größeren Gebäuden sogenannte *desert-coolers*, eine israelische Alternative zu energieaufwendigen Klimaanlagen.
— Aufnahme: H.-G. MÖLLER (31. 3. 1978)

Fehlen einer zentrale Dienste und Güter nachfragenden Umlandbevölkerung und dem geringen demographischen Wachstum resultiert, bildet das lange Zeit fehlende und nun erst im Ausbau befindliche städtische Zentrum[3]). Von dem in *Fig. 4* nördlich des Hafens ausgewiesenen Geschäftszentrum war 1978 erst der mittlere Teil mit 8 000 m² von insgesamt für diese Funktion vorgesehenen 20 000 m² fertiggestellt. Als Konsequenz dieser Situation bildeten sich in den Wohnvierteln Subzentren; für Touristen ist nördlich des Marinehafens ein spezielles Einkaufs- und Unterhaltungszentrum entstanden.

Während das Fehlen einer industriellen Entwicklung Elats zur Reduktion der in der Planung ausgewiesenen Industrieflächen gegenüber den ursprünglichen Vorstellungen [vgl. dazu SPIEGEL 1966, p. 161] geführt hat, erfuhren die dem Tourismus gewidmeten Flächen eine erhebliche Aufwertung. Ihre Ausdehnung wird jedoch durch den ebenfalls auf einen Uferstandort angewiesenen Hafen behindert. Das Beherbergungsangebot ist am Nordufer des Golfes konzentriert (vgl. *Bild 1*), die Uferlänge wurde durch die Anlage einer Lagune vergrößert. Diese wird weder als Marina noch für Badezwecke genutzt, sie dient ausschließlich als visuell wirksamer Standortfaktor der Verbesserung der Lagegunst binnenwärts gelegener Hotels.

[3]) Auch in Be'er Sheva führte die Anlage der Stadt nach dem in Nachbarschaften gegliederten Gartenstadtprinzip zu einer Schwächung bzw. einem verzögerten Ausbau des neu angelegten Stadtzentrums [vgl. RICHTER 1981, pp. 23 sq.].

Die für die ökonomische Entwicklung Elats so wichtige Hotelzone ist jedoch von der Stadt durch die Hauptstraße und den 1955/56 errichteten Flughafen getrennt. Abgesehen von der Lärmbelästigung für die Touristen durch unmittelbar vor den Balkons ihrer Hotelzimmer startende und landende Flugzeuge, droht der Stadtentwicklung Elats die aus seiner isolierten Lage resultierende Abkopplung der wichtigsten touristischen Entwicklungszone. Die Tendenz zur räumlichen Isolierung der Hotelzone wird dadurch verstärkt, daß bereits heute für die Touristen nur wenig Anlässe zum Besuch des Stadtzentrums bestehen und daß durch die geplante Errichtung eines touristischen Einkaufs- und Dienstleistungszentrums in der Hotelzone die räumliche Orientierung der Touristen auf diese verstärkt wird. Das Wüstenklima verstärkt zudem die Neigung der Touristen, längere und besonders schattenfreie Wege zu meiden. Die isolierte Lage der durch den Hafen von der Stadt getrennten südlichen Hotelstandorte und der südlichen Strände, deren Ausbau Bestandteil der weiteren touristischen Entwicklung Elats ist und z. Zt. zu Grenzstreitigkeiten mit Ägypten führt, stellt ein weiteres Problem für den Ausbau des Tourismus in Elat dar. Eine die Stadtentwicklung Elats positiv beeinflussende räumliche und soziale Integration des Tourismus ist z. Zt. nicht gegeben.

Israelische Planungen, auf lokaler Ebene der Stadtentwicklungsplan und auf nationaler Ebene die Regionalplanung des Innenministeriums für den südlichen Negev, sehen aufwendige Maßnahmen zur Beseitigung der strukturellen Hindernisse für die weitere Entwicklung Elats vor. Das Ausbleiben der Realisierung dieser seit Jahren bestehenden Vorstellungen beruht außer auf finanziellen Problemen des Staatshaushaltes auch auf der Schwierigkeit, in einem auf mehreren institutionellen Ebenen organisierten Planungssystem die Relevanz unvorhergesehener Entwicklungen — hier der raschen Zunahme der touristischen Nutzung — zu erkennen und auf sie auch unter Veränderung langfristig gewachsener Prioritäten flexibel zu reagieren. Neben der dringend notwendigen Verlegung des Flugplatzes an einen anderen Standort in der Arava-Senke 10 km nördlich von Elat ist langfristig vorgesehen, den Handelshafen ebenfalls in den Norden der Stadt zu verlegen und dort einen räumlichen Verbund von Verkehrs- und Industrieflächen auszuweisen. Der Hafen soll mit dem Roten Meer durch einen Kanal verbunden werden. Für diese, im Augenblick noch in weiter Zukunft liegende Möglichkeit wird entlang der jordanischen Grenze ein mindestens 400 m breiter Streifen von Bebauung freigehalten (vgl. *Fig. 4*).

Am Beispiel Südisraels konnte der Verfasser an anderer Stelle [Möller 1981 b, pp. 193 sq.) den Preis und die Grenzen der staatlichen regionalen Entwicklungspolitik verdeutlichen. Sie bestehen in der geringen Attraktivität dieser Entwicklungsstädte für qualifizierte Arbeitskräfte, in ihrer — was besonders für Elat zutrifft — großen Marktferne mit den daraus resultierenden Transportkosten sowie der Abhängigkeit ihrer Entwicklung von Struktur und Umfang der seit Mitte der siebziger Jahre deutlich zurückgegangenen Einwanderung nach Israel.

Die besonderen Entwicklungsprobleme Elats — das Fehlen von Industrie, ein unvorhergesehen langsames Bevölkerungswachstum[4]) und die zunehmende Abhängigkeit vom Ausländertourismus — sind wesentlich auch die Folge eines Dualismus bei Planung und Gründung der Entwicklungsstädte in Israel. Diese erhielten im Unterschied zu den im Brennpunkt der zionistischen Siedlungspolitik stehenden ländlichen Siedlungen keine Einbindung in politisch starke Verbände oder Genossenschaften, welche eine ökonomische (hinsichtlich Versorgung und Absatz) und soziale Integration (besonders hinsichtlich der Probleme von Erziehung, Versorgung mit qualifizierten Arbeitskräften und Speziali-

[4]) Dies führte dazu, daß die Bevölkerungsprojektionen für die Stadtentwicklungsplanung inzwischen von 120 000 auf 50 000 Einwohner reduziert wurden.

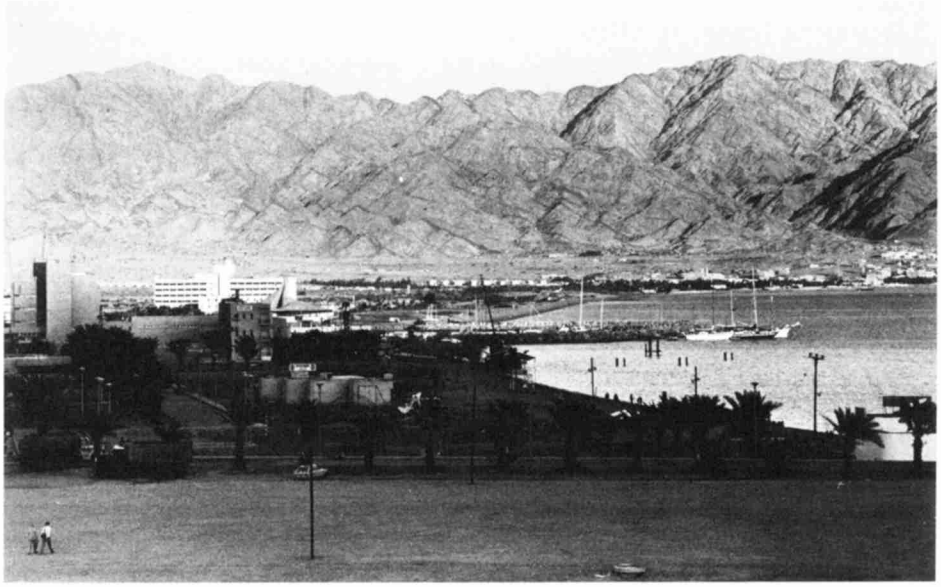


Bild 2: Die Hotelzone von Elat, räumlich von der Stadt getrennt am Nordufer des Golfes von Elat gelegen. Im Vordergrund, hinter der Straße zum Südsinai, die ufernahen Standorte von Hotels gehobener Komfortstufe; im Hintergrund (Bildmitte) Feriendörfer und (rechts im Bild) die jordanische Hafenstadt Aqaba am Fuß des östlichen Randes des Jordangrabens.
— Aufnahme: H.-G. MÖLLER (31. 3. 1978)

sten für Verwaltung und Management, politische und ökonomische Protektion der Administration) gewährten [vgl. GOLANY 1979, pp. 26 sq.]. Die weitere Entwicklung Elats wird stark davon abhängen, inwieweit die fortbestehenden Folgen dieser Seite der Entwicklungspolitik durch eine qualitative Förderung (angesichts der touristischen Entwicklung Elats besonders auf dem Gebiet der ‚*human resources*') behoben werden können.

Die Verbesserung der ‚*human resources*' im Sinne einer Verstärkung des Anteils gebildeter, qualifizierter Arbeitskräfte würde zudem die soziale Distanz zwischen der Pionierstadt mit eher rauher Atmosphäre und Umgangsformen auf der einen und dem Hotelviertel gehobenen internationalen Standards auf der anderen Seite verringern. Auf diese Weise würde der in der baulichen Entwicklung angelegten Gefahr der Entstehung eines sogenannten Touristengettos ohne sozialen Bezug zur einheimischen Bevölkerung begegnet.

Literatur

ALTMANN, E. A. & B. R. ROSENBAUM 1975: Principles of Planning and Zionist Ideology: The Israeli Development Town. — Pp. 680—694 in: J. FRIEDMANN & W. ALONSO (Ed.): Regional Policy. — Cambridge, London.

BENSIMON, D. & E. ERRERA 1977: Israel et ses populations. — Bruxelles.

BLIZOVSKY, Y. 1973: The role of Tourism in the Economy. — Pp. 107—129 in: C. H. KLEIN (Ed.): The Second Million. Israel Tourist Industry — past — present — future. — Tel Aviv.

BUCHMAN, M. 1979: Urban Design in Arid Zones: Elat and Dimona. — Pp. 128—153 in: G. GOLANY (Ed.): Arid Zone Settlement Planning. — New York, Oxford, Toronto, Sydney, Frankfurt, Paris.

Central Bureau of Statistics 1978: Statistical Abstract of Israel (No. **29**). — Jerusalem.

Central Bureau of Statistics 1980: Statistical Abstract of Israel (No. **30**). — Jerusalem.

Central Bureau of Statistics 1981: Tourism 1979/80. — Jerusalem.

GOLANY, G. 1979: Israel: Development Policies and Strategies in Arid Zone Planning. — Pp. 3—42 in: G. GOLANY (Ed.): Arid Zone Planning. — New York, Oxford, Toronto, Sydney, Frankfurt, Paris.

GRADUS, Y. 1978: Beer Sheva, Capital of the Negev Desert-Function and Internal Structure. — GeoJournal. **2** (6) (1978), pp. 521—532.

HASSON, S. & N. GOSENFELD 1980: Israeli Frontier Settlements: A Cross-Temporal Analysis. — Geoforum. **11** (4) (1980), pp. 315—334.

KARMON, Y. 1971: Israel. A Regional Geography. — London, New York, Sydney, Toronto.

KARMON, Y. 1976: Elat, Problems of a Port on a Desert Coast. — Pp. 106—137 in: D. H. K. AMIRAN & Y. BEN-ARIEH (Eds.): Geography in Israel.

KEDEM, Y. 1977: Government Incentive Systems: The Case of Israel. — Geoforum. **8** (1977), pp. 131—134.

MÖLLER, H.-G. 1981 a: Der Binnenfreizeitverkehr in Israel. Zu Struktur und geographischen Problemen des Freizeitverhaltens der israelischen Bevölkerung. — Regensburg. — Eichstätter Beiträge, Fachreihe Geographie. Bd. **1**. — Pp. 71—104.

MÖLLER, H. G. 1981 b: Israels Siedlungspolitik. Politisch-geographische Aspekte der jüdischen Siedlungen in Israel und den besetzten Gebieten, ihre aktuellen Probleme in Südisrael sowie im Sinai. — Geogr. Rundsch. **33** (1981), pp. 187—202.

ORNI, E. 1975: Städtebau und Bevölkerungslenkung in Israel. — Geogr. Z. **63** (1975), pp. 196—216.

ORNI, E. & E. EFRAT 1980: Geography in Israel. — 4th Ed. — Jerusalem.

RICHTER, W. 1981: Neue Wege der Stadtplanung in ariden Räumen des Nahen Ostens. — Bonn-Bad Godesberg. — Geograph. Luftbildinterpretationen. Bd. **5**.

SOEN, D. 1977: Israel's Population Dispersal Plans and their Implementation, 1949—1974: Failure or Success? — GeoJournal. **1** (5) (1977), pp. 21—26.

SPIEGEL, E. 1966: Neue Städte/New Towns in Israel. — Stuttgart.

DIE ERDE	114	1983	Pp. 289–307

Hans-Georg Bohle (Göttingen)

Wachstum ohne Entwicklung?

Genese und Struktur von Armut in zwei „entwickelten" Distrikten Südindiens

Mit 8 Figuren und 3 Tabellen

In zahlreichen Ländern der Dritten Welt, so auch in Indien, hat es sich gezeigt, daß wirtschaftliches Wachstum keineswegs zwangsläufig zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen der Mehrheit der Bevölkerung geführt hat. Diese Beobachtung, die in die Formel „Wachstum ohne Entwicklung" eingegangen ist, wird im folgenden zum Anlaß genommen, in zwei südindischen Agrarregionen mit besonders hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten das Verhältnis zwischen Wachstum und Entwicklung zu untersuchen. Dabei zeigt sich zunächst, daß Ausmaß und Intensität von Armut ausgerechnet in den hochproduktiven Beispielräumen noch über dem Landesdurchschnitt liegen. Diese zunächst paradox erscheinende Situation klärt sich auf, wenn man die heutigen strukturellen Hintergründe sowie die historischen Entstehungsbedingungen der Armutsproblematik näher beleuchtet. Es zeigt sich nämlich, daß der Ablauf des Wachstumsprozesses selbst die Armut der Bevölkerung verursacht hat: gesteuert durch politische und wirtschaftliche Interessen und determiniert durch Abhängigkeitsbeziehungen, hat die wirtschaftliche Entwicklung der Beispielräume zu tiefgreifenden räumlichen und sozialökonomischen Disparitäten geführt, die sich strukturell verfestigt und so verschärft haben, daß immer weniger Menschen am wirtschaftlichen Wachstum teilhatten. Wir konstatieren also nicht nur „Wachstum ohne Entwicklung", sondern „Unterentwicklung durch Wachstum", und erwarten ohne grundlegende strukturelle Veränderungen keine Lösung des Problems.

Summary: *Growth without development? Evolution and structure of poverty in two "developed" districts of South India.*

In numerous Third World countries, and also in India, it has become evident that economic growth does not automatically improve the living conditions of the majority of the population. This observation, which has been highlighted by the slogan "growth without development", provides the background for the following examination of the relation between growth and poverty in two South Indian agrarian regions which are characterized by outstanding economic growth rates. First of all, we find that the extent and intensity of poverty, in these highly productive study areas, are even above average. This seemingly paradoxical situation is resolved by an examination of today's structural conditions and the historical background of the problem. We find that the course of the growth process itself has caused the poverty of the population: directed by political and economic interests, and determined by dependency relations, economic development has resulted in steep spatial and socio-economic disparities, which were structurally consolidated and intensified to such a degree that an increasing part of the population was excluded from the benefits of economic growth. We thus do not only confirm "growth without development", but even "underdevelopment through growth", and we do not expect any solution to the problem without basic structural change.

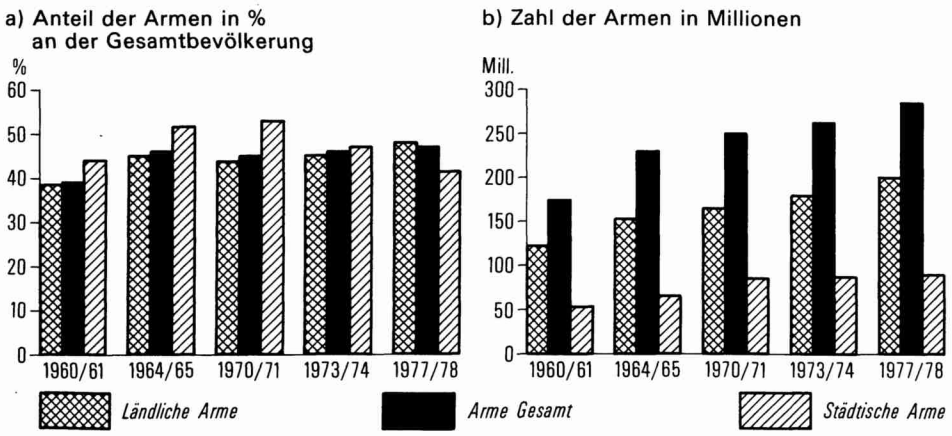
Dr. Hans-Georg Bohle, Geographisches Institut der Universität Göttingen, Goldschmidtstraße 5, D-3400 Göttingen.

1. Problemstellung

Bereits seit Jahren wächst die Wirtschaft Indiens schneller als seine Bevölkerung. Zwischen 1970 und 1977 betrug die Wachstumsrate des indischen Bruttoinlandprodukts durchschnittlich 3,5 %, diejenige der Bevölkerung 2,3 % [United Nations 1980, pp. 7—12]. Die wirtschaftliche Entwicklung Indiens hat sich in jüngster Zeit noch beschleunigt:

„Welches Land der Welt kann derzeit mit stolzen Zahlen wie 8 % Industriewachstum, 4,5 % reales Wachstum des Volkseinkommens und mit einer Inflationsrate unter 5 % aufwarten? Indien ist in dieser beneidenswerten Lage . . . Während fast die gesamte Weltwirtschaft und insbesondere die Industrieländer immer tiefer in eine Rezession hineinsteuern, . . . ging Indien in eine neue Wachstumsphase über, die inzwischen auf vielen Gebieten neuen Rekordergebnissen zustrebt. Nachdem sich die Landwirtschaft im vergangenen Jahr mit einem Zuwachs von über 15 % von der Dürre erholt hatte, erwartet man für das jetzige Wirtschaftsjahr — dessen zweite Ernte gerade eingefahren wird — mit einem neuen Rekordergebnis von 134 Millionen Tonnen Nahrungsgetreide eine Wachstumsrate von rund 4 %". So beginnt ein Bericht der „Stuttgarter Zeitung" vom Mai 1982. Doch schon wenige Spalten weiter schränkt der Autor dieses Berichtes seine anfängliche Euphorie ein: „Und dennoch — der jetzt eingeschlagene Kurswechsel läuft Gefahr, das Kind mit dem Bade auszuschütten, wenn er die tiefen sozialen Probleme des Landes ignoriert und alles auf die Wachstumskarte setzt" [Friese 1982].

In der Tat gibt es aus dieser Perspektive Grund genug für eine kritische Einschätzung der indischen Wachstumspolitik. Im gleichen Monat, in dem der oben zitierte Bericht erschien, kursierte in den indischen Ministerien eine interne Studie [zitiert in: Die Tageszeitung, 6. 5. 1982], die zu dem deprimierenden Ergebnis gekommen war, daß nicht eine einzige indische Bauernfamilie bisher durch die Hilfe der zahlreichen Regierungsprogramme[1]) über die „Armutsgrenze"[2]) gehoben worden sei. Trotz großangelegter Programme zur Förderung der in absoluter Armut lebenden ländlichen Bevölkerung, für die zwischen Oktober 1980 und 1985 fast 15 Milliarden DM vorgesehen sind, hat die Erfah-



Kriterium für Armut: siehe Fußnote 5

Quelle: National Sample Survey of India, zit.n. AGRAWAL, A.N.: "Indian Agriculture", New Dehli 1980, S. 100 (bis 1973/74); GOVERNMENT OF INDIA, Planning Commission, Draft Five Year Plan, 1978 - 83, S. 3 (1977/78).

Fig. 1. Armut in Indien

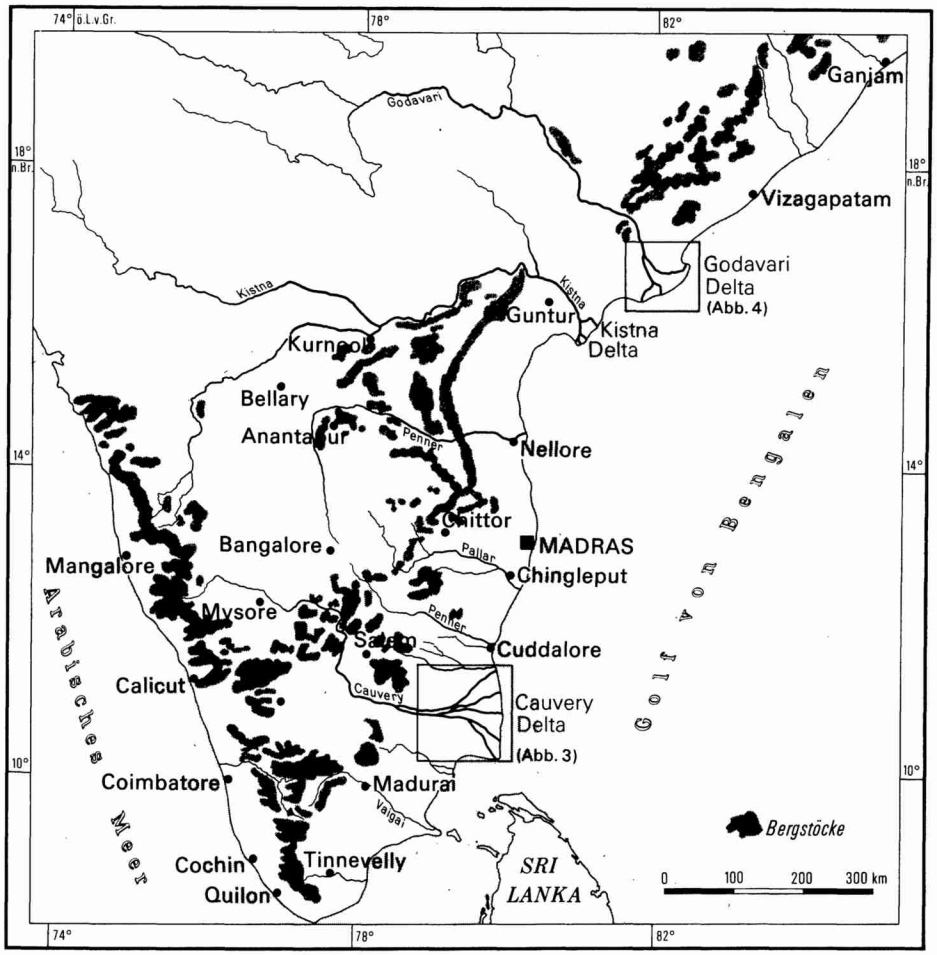


Fig. 2. Südindien: Landesnatur und Lage der Beispielräume.
Quelle: Madras District Gazetteers, Tanjore District, Madras 1906, pp. 14/15

rung des ersten Jahres gezeigt, daß das Geld bei den Ärmsten der Armen nicht angekommen ist.

Nun ist der Anteil derjenigen Bevölkerungsteile, die in Indien unterhalb der „Armutsgrenze" leben[3]), ohnehin alarmierend hoch. Eine der letzten Runden des „*National Sample*

[1]) z. B. das „*Revised Minimum Needs Programme*" und das „*Integrated Rural Development Programme*" mit den Unterprogrammen „*Small Farmers Development Agency*", „*Drought-Prone Areas Programme*" und „*Command Area Development*", siehe: Draft Five Year Plan [1978].

[2]) Absolute Armut wird hier wie in Indien üblich nach dem Ernährungsstand definiert. Absolut arm ist derjenige, dessen Einkommen nicht ausreicht, täglich Nahrungsmittel zu kaufen, die 2250 Kalorien entsprechen. Der Geldwert betrug z. B. für die ländliche Bevölkerung von Andhra Pradesh 1961/62 236 Rupien und 1971/72 445 Rupien im Jahr.

[3]) Die wichtigsten indischen Arbeiten, die das Ausmaß von Armut messen, sind: Dandekar & Rath [1970], Fonseca [1971], Dantwala [1973a, 1973b], Srinivasan & Bardhan [1974].

Survey of India", der regelmäßig repräsentative Erhebungen zur sozialökonomischen Situation der Bevölkerung unternimmt, hat sogar festgestellt, daß die Zahl der absolut Armen weiterhin in erschreckendem Maße zugenommen hat *(Fig. 1)*: ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung stieg in den letzten 20 Jahren von 39 % auf etwa 50 % an; waren es 1960/61 noch rund 170 Mill. Menschen, die sich nicht ausreichend ernähren konnten, so sind es heute über 300 Mill. Besonders dramatisch erscheint die Situation im ländlichen Raum, wo absolut wie relativ die stärkste Verarmung festzustellen ist.

Diese Situationsbeschreibung verdeutlicht, daß offensichtlich kein direkter Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Fortschritt und der Wohlfahrt der breiten Bevölkerungsschichten besteht. Dies ist eine Erscheinung, die spätestens zu Ende der „Ersten Entwicklungsdekade" (1970) für viele Entwicklungsländer konstatiert wurde (Vereinte Nationen, Berichte über die soziale Lage der Welt — 1970, in: NOHLEN & NUSCHELER 1974, pp. 37 bis 48) und die in die Formel „Wachstum ohne Entwicklung" einging, wobei unter Entwicklung die Befriedigung der elementaren Bedürfnisse der Mehrheit der Menschen dieser Länder verstanden wird [SENGHAAS 1974, p. 7]. Die Tatsache von „Wachstum ohne Entwicklung" ist an sich schon geeignet, die Grundannahme der indischen Entwicklungspolitik in Frage zu stellen, daß nämlich Armut am wirkungsvollsten durch hohe wirtschaftliche Wachstumsraten, beruhend auf einer rapiden Industrialisierung und einer forcierten landwirtschaftlichen Modernisierung, zu bekämpfen sei.

Gänzlich erschüttert werden diese Grundannahmen durch die Beobachtung, daß sogar negative Korrelationen zwischen wirtschaftlichem Fortschritt und den Lebensbedingungen der ländlichen Massen auftreten können[4]). Ausgerechnet in einigen wirtschaftlich besonders fortschrittlichen Regionen des Landes, so zeigen es neuere Untersuchungen [SARVESWARA RAO 1978, BOHLE 1981 a], scheinen Ausmaß und Intensität von Armut überdurchschnittlich hoch zu sein. Wenn diese Beobachtungen stimmen, so muß es Mechanismen geben, die verhindern, daß wirtschaftlicher Fortschritt die breiten Bevölkerungsschichten tatsächlich erreicht; solche Mechanismen aufzudecken und ihre Entstehung offenzulegen ist Ziel dieses Beitrages[5]).

Zwei agrarwirtschaftlich besonders hochentwickelte Regionen Südindiens, der Distrikt Thanjavur (im folgenden = DT) im Bundesstaat Tamilnadu und der Distrikt East Godavari (im folgenden = DEG) im Bundesstaat Andhra Pradesh, bilden den räumlichen Rahmen der Untersuchung. Sie konzentriert sich im folgenden auf vier Fragen:

1. Wie groß sind Ausmaß und Intensität ländlicher Armut in den Beispielräumen?
2. Welche strukturellen Gegebenheiten bedingen heute die Armut der ländlichen Bevölkerung?
3. Welches sind, im Sinne einer „Entwicklung der Unterentwicklung" [FRANK 1969], die historischen Hintergründe der heutigen, die Armut der ländlichen Bevölkerung verursachenden Strukturen? Mit anderen Worten: wie ist Armut historisch entstanden, wie reproduziert sie sich?

[4]) Diese These vertritt bereits SEERS, ohne sie belegen zu können: „Es ist sogar möglich, daß, falls die entsprechenden Daten vorlägen, ein direkter Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Wachstum, steigender Arbeitslosigkeit und zunehmender Ungleichheit erkennbar würde; wenn das tatsächlich so ist, dann bestünde eine negative Korrelation zwischen Wachstum und Entwicklung" [SEERS 1974, p. 48].

[5]) Der Beitrag versucht damit, an die Folgerungen anzuknüpfen, die SEERS aus der o. a. These zieht: „Man sollte die Sozialwissenschaftler und Statistiker in den kommenden Jahrzehnten mit der Nase auf die sozialen Realitäten stoßen. Wenn sie die Basis für sinnvolle Entwicklungspläne bilden soll, dann muß sich unsere Forschungsarbeit in erster Linie darum bemühen, die Ursachen der Armut und die Mechanismen aufzudecken, die für die Entstehung von Arbeitslosigkeit und die Zunahme von Ungleichheit verantwortlich sind" [SEERS 1974, pp. 48 sq.].

Fig. 3. Cauvey-Delta-Bewässerungssystem

4. Welche Folgerungen ergeben sich aus der Analyse für Entwicklungstheorie und Entwicklungspolitik?

2. Die Beispielräume: Kornkammern Südindiens

Beide Beispielräume, der Distrikt Thanjavur und der District East Godavari, weisen eine Reihe gemeinsamer Merkmale auf:

1. Beide umfassen je eines der großen Flußdeltas an der indischen Südostküste *(Fig. 2)*, der DT das gesamte Cauvery Delta *(Fig. 3)*, der DEG den östlichen Teil des Godavari Deltas *(Fig. 4)*.

2. Beide Räume weisen eine lange Tradition im Bewässerungsfeldbau auf. Im Cauvery Delta errichteten schon vor fast 2000 Jahren einheimische Könige ein großes Stauwehr (Grand Anicut) an der Deltawurzel, ließen Bewässerungskanäle ausheben und die Uferdämme der Deltazweigflüsse erhöhen[6]). Im Godavari Delta erfolgten die gleichen Maßnahmen seit der Mitte des 19. Jh. durch die britische Kolonialbehörde. Heute beträgt der Anteil des bewässerten Landes an der Anbaufläche im DT 86,2 % und im DEG 64,4 % [The Fertiliser Association 1979][7]).
3. In beiden Deltas wird auf der Grundlage der komplexen Kanalbewässerungssysteme und der fruchtbaren alluvialen Böden ein ausgedehnter und intensiver Anbau von Naßreis betrieben. Im Cauvery Delta gibt es, dem vom sommerlichen Südwestmonsun wie auch vom herbstlichen Nordostmonsun bestimmten Regime des Cauvery entsprechend, Naßreisanbau in den agronomischen Jahreszeiten „*samba*" (Juni—Oktober) und „*thaladi*" (Oktober—März). Da das Einzugsgebiet des Godavari vor allem südwestmonsunalen Einflüssen unterliegt, ist im Godavari Delta die bewässerte Anbausaison „*sarava*" (Juni—Dezember) weitaus wichtiger als die „*dalava*" (Januar—April). 625 000 ha beträgt die Reisanbaufläche im DT, der Ertrag etwa 1,2 Mill. Tonnen. Im DEG sind 353 000 ha unter Naßreis, die etwa 650 000 Tonnen jährlich erbringen. Damit erzielen die beiden Distrikte beträchtliche Überschüsse (der DT etwa die Hälfte, der DEG etwa ein Drittel der Gesamtproduktion) für die Versorgung der städtischen Zentren und der defizitären ländlichen Regionen in ihren jeweiligen Bundesstaaten.
4. Intensität des Anbaus und Stand der agrarwirtschaftlichen Modernisierung sind in beiden Räumen im Vergleich zum indischen Durchschnitt weit fortgeschritten. In seiner Untersuchung über das Ausmaß regionaler Ungleichgewichte im Stand der landwirtschaftlichen Produktion in Indien zeigt beispielsweise Singh [1974, Fig. 123], daß beide Distrikte in ihrer agrarischen Effizienz um mehr als 50 % über dem nationalen

Tabelle 1: Ausgewählte agrarwirtschaftliche Entwicklungsindikatoren für die Beispielräume

Indikator (Stand: 1975/76)	Distrikt Thanjavur	Distrikt East Godavari	Gesamtindien
Anteil der Bewäss.fläche a. d. Nettoanbaufläche (%)	86,2	64,4	22,8*
Flächenertrag beim Reisanbau (kg/ha)	1956	1835	1246
Bewässerungsintensität (Anteil des bewässerten Doppelanbaus a. d. Nettobew.fläche in %)	37,1	37,2	23,8*
Anteil hochertragreicher Sorten beim Reisanbau (%)	92,2	61,2	33,3
Einsatz chemischer Düngemittel (kg/ha Bruttoanbaufläche)	56,6	51,3	17,0
Einsatz genossenschaftl. Kredite (Rupien/ha)	232,6	k. D.	58,9

*) 1973/74 k. D. keine Daten verfügbar

Quellen: für die Beispielräume: The Fertiliser Association of India, Southern Region: Agricultural and Fertiliser Statistics, 2nd Ed. —Madras 1979; für Gesamtindien: A. N. Agrawal: Indian Agriculture. — New Delhi 1980.

[6]) Einzelheiten dazu in: Bohle [1981 a, pp. 27—33]; Bohle [1982, pp. 58—73].
[7]) Alle folgenden Angaben über landwirtschaftliche Daten der Gegenwart stammen aus dieser Quelle und beziehen sich auf das Jahr 1975/76.

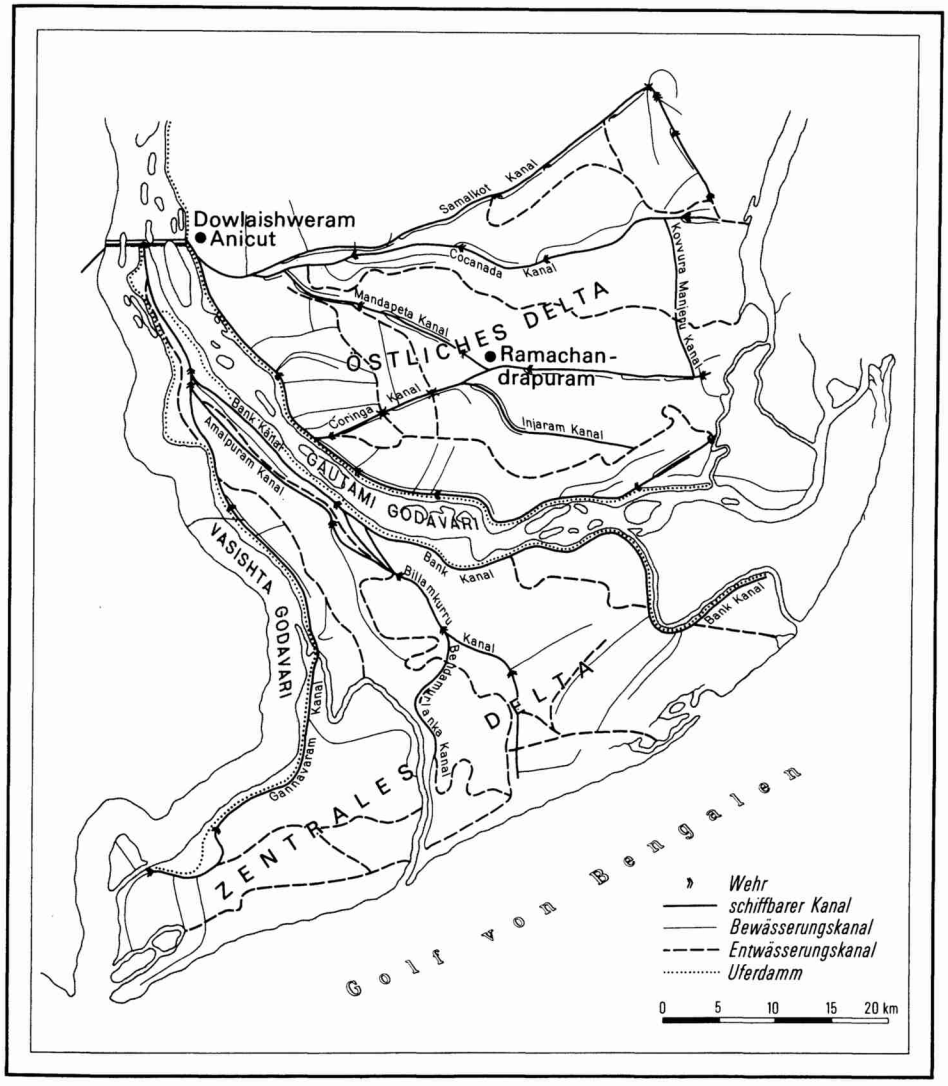


Fig. 4. Godavari-Delta-Bewässerungssystem
Quelle: Madras District Gazetteers, Godavari District, Vol. 1, Madras 1907, pp. 78/79

Durchschnitt liegen (1970/71). Beide Räume haben, wie auch *Tab. 1* verdeutlicht, seit Ende der 60er Jahre einen Durchbruch der „Grünen Revolution" erlebt [siehe: BOHLE 1981b]. Dies zeigt sich vor allem im Umfang des bewässerten Doppelanbaus, in der Verwendung hochertragreicher Reissorten, beim Düngerverbrauch und, der Kapitalintensität der modernen Agrartechnik entsprechend, an der Höhe des Krediteinsatzes.

5. Beide Räume sind dicht bevölkert (DT: 395 Einwohner/km², DEG: 281) und haben einen hohen Anteil ländlicher Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung (79,5 bzw. 80,8 %).

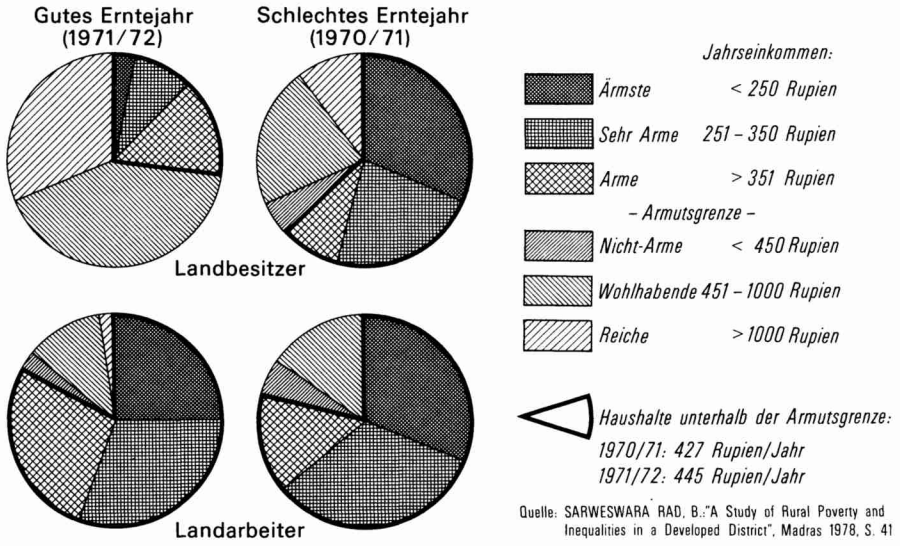


Fig. 5. Armut im Godavari Delta

6. Gemeinsam ist beiden Räumen schließlich ein überaus massiertes Auftreten von Armut. Diesem Phänomen soll im folgenden in seiner Erscheinung und seinen Hintergründen nachgegangen werden.

3. Armut in den Beispielräumen und ihre strukturellen Bedingungen

Der Versuch, Ausmaß und Intensität ländlicher Armut und ihre gegenwärtigen strukturellen Bedingungen zu bestimmen, stützt sich im folgenden für den DEG auf umfangreiche empirische Erhebungen des *Agro-Economic Research Centre,* Waltair [SARVESWARA RAO 1978]. Ebensolche detaillierte Daten gibt es für den DT nicht, so daß sich die Situationsbeschreibung hier neben eigenen empirischen Erhebungen auf vereinzelte Quellen stützen muß.

Der Landkreis Ramachandrapuram, der im folgenden stellvertretend für die Verhältnisse im DEG steht, weist innerhalb des Godavari Deltas noch einmal eine agrarwirtschaftliche Sonderstellung auf. Dies betrifft z. B. die Ausdehnung des Bewässerungsfeldbaus (90 % der Anbaufläche), die Anbauintensität (70 % Doppelanbau) und den Düngemitteleinsatz (108 kg/ha). Und doch leben hier mit 65 % Anteil an der Gesamtbevölkerung mehr Menschen unterhalb der Armutsgrenze als im Landesdurchschnitt von Andhrah Pradesh (62,1 %). Diese Zahl bedarf im folgenden einer weiteren Differenzierung auf mindestens drei Ebenen: der sozialökonomischen, der zeitlichen (saisonalen) und der räumlichen.

Unterscheidet man zunächst zwischen Landbesitzern und landlosen Landarbeitern *(Fig. 5),* so wird die relativ schlechtere Situation der Landarbeiterschaft deutlich: nur 17—22 % der befragten Haushalte erzielen ein Einkommen, das eine ausreichende Ernährung ihrer Familien sicherstellt. Betrachtet man die bäuerlichen Haushalte, so fällt auf, daß auch unter ihnen in durchschnittlichen oder schlechten Erntejahren der weit überwiegende Teil als arm einzustufen ist. Während sich ihre Situation in guten Erntejahren grundlegend verbessert, tritt bei den Landarbeitern das Gegenteil ein: ihre Armut

nimmt noch einmal zu! SARVESWARA RAO gibt keinen Hinweis auf die Hintergründe dieser zunächst widersprüchlich erscheinenden Situation. Es läßt sich jedoch vermuten, daß in guten Erntejahren die Reispreise fallen und die überwiegend in festen Reismaßen entlohnten Landarbeiter dadurch ein nominal geringeres Einkommen erzielen. Jedenfalls erscheint ihre Situation, im Gegensatz zur Mehrheit der bäuerlichen Bevölkerung, hoffnungslos: können jene wenigstens auf gute Erntejahre hoffen, so bleibt die Lage der Landarbeiterschaft auch dann desolat, wenn reichliche Ernten erzielt werden.

Die Untersuchung erhellt eine Reihe von strukturellen Bedingungen der Armut *(Tab. 2)*:

1. Angehörige niederer Kasten sind häufiger arm als solche hoher Kasten. Dennoch wird deutlich, daß entgegen landläufiger Meinung auch hochkastige Bauern durchaus von Armut betroffen sein können. Dies ist ein Hinweis auf die in der Literatur ver-

Tabelle 2: Strukturelle Bedingungen der Armut im Distrikt Godavari (1970/71)

Bedingung	Haushalte unterhalb d. Armutsgrenze	Haushalte oberhalb d. Armutsgrenze
Kastenzugehörigkeit (%)		
Hohe Kasten	57	43
Mittlere Kasten	70	30
Niedere Kasten	86	14
Bildungsstand bäuerlicher Familien(%)		
ohne formale Bildung	78	22
bis zur 5. Klasse	61	39
bis zur 10. Klasse	36	64
höhere Bildung	25	75
Beschäftigungssituation (Arb.tage/männl. AK/Jahr)		
Bauern	190	151
Landarbeiter	210	227
Landwirtschaftliche Inputs (Rupien/ha)		
Saatgut	135	165
Düngemittel	259	362
Lohnarbeit	285	546
Ochsenkarren	180	99
Bewässerungsgebühren	92	156
Pachtabgaben	699	142
Landwirtschaftliche Erträge (kg/ha)		
Hochertragreicher Reis	entf.	3352
Trad. Reis (jew. *kharif*)	2493	2647
Landbesitzgrößen (ha)		
Landbesitz	0,17	1,24
Zupacht	0,24	0,13
Verpachtung	entf.	0,20
Vermögen (Rupien)		
Bauern	17 510	120 570
Landarbeiter	805	999

Quelle: B. SARVESWARA RAO: „A Study of Rural Poverty and Inequalities in a Developed District". — Madras Institute of Development Studies, Madras 1978.

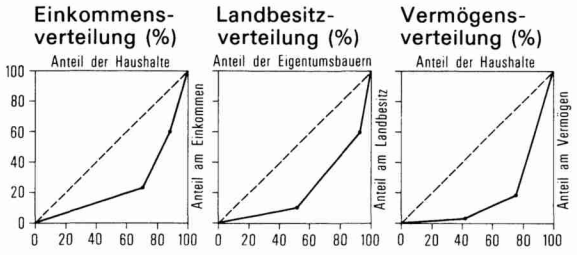
nachlässigte starke ökonomische Differenzierung innerhalb von Kasten, die meist größer ist als diejenige zwischen den Kasten [z. B. BLENCK, BRONGER, UHLIG 1977, p. 363; BOHLE 1981 a, pp. 231—237, mit empirischen Beispielen).

2. Im Falle der bäuerlichen Bevölkerung besteht eine deutliche Korrelation zwischen dem Bildungsstand und der wirtschaftlichen Situation: je niedriger die Bildung, desto größer die Armut.
3. Während die Zeitdauer der Beschäftigung und das Lohnniveau über das Einkommen von Landarbeiterhaushalten bestimmen (wobei große Familien mit besonders vielen Kindern, alten Personen und weiblichen Familienangehörigen, die alle viel geringer entlohnt werden als Männer, relativ besonders benachteiligt sind), arbeiten die reicheren Bauern weniger als die armen. Sie können es sich leisten, mehr Arbeiten durch Landarbeiter verrichten zu lassen.
4. Der Einsatz von landwirtschaftlichen Betriebsmitteln und Arbeit, die finanziellen Aufwendungen für die Produktion und dementsprechend die Erträge pro Flächeneinheit sind bei armen Bauern niedriger als bei reichen.
5. Besonders deutliche Zusammenhänge zeigen sich zwischen der wirtschaftlichen Situation einerseits und Größe von Landbesitz bzw. Vermögen andererseits. Über der Armutsgrenze lebende Bauern haben im Durchschnitt über siebenmal so viel Land bzw. Vermögen wie solche unterhalb der Armutsgrenze.

Alle Faktoren, die auf den ersten Blick die Armut der Armen zu bedingen scheinen, wie Familiengröße, Kastenzugehörigkeit, Bildungsstand, Unterbeschäftigung, Lohnniveau, Diskriminierung von Frauen und Kindern bei der Entlohnung, Pachtabgaben etc. sind letztlich mit der Landbesitz- bzw. Vermögensverteilung auf das engste verknüpft, wenn nicht sogar eine Funktion davon [dazu auch: BOHLE 1981 c, pp. 502—510; BOHLE 1980, pp. 521—523]. Hier liegen die entscheidenden strukturellen Bedingungen von Armut; sie sollen im folgenden etwas genauer beleuchtet werden.

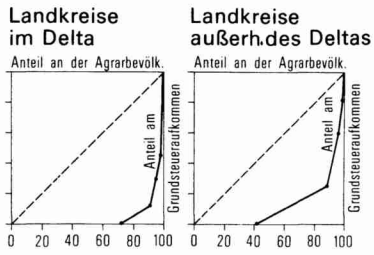
Ganz deutlich zeigen die empirischen Erhebungen überaus große Ungleichgewichte in der Verteilung von Einkommen, Landbesitz und Vermögen *(Fig. 6)*. Die Ungleichheit wird noch dadurch verschärft, daß nur ein Drittel der in der Landwirtschaft beschäftigten Bevölkerung überhaupt über Landbesitz verfügen; zwei Drittel von ihnen sind landlose Landarbeiter. Eine derartig ungleichgewichtige Einkommens- und Besitzstruktur bedingt bei gleichzeitigem starken Druck auf das Land (Anbaufläche pro landwirtschaftlich Beschäftigtem: 0,53 ha), bei fehlenden alternativen Beschäftigungsmöglichkeiten (weniger als 10 % der Beschäftigten im ländlichen Raum sind im sekundären Sektor tätig) und bei einem global gesehen geringen Stand der landwirtschaftlichen Produktivität (durchschnittliche Reiserträge in Industrieländern: 5472 kg/ha; hier: 1835 kg/ha) zwangsläufig das massenhafte Auftreten von Armut, Hunger, Unterbeschäftigung. Dies sind die Kennzeichen ländlicher Unterentwicklung [SEERS 1974]. Daß sie strukturell bedingt sind, machen gerade die Verhältnisse in einem, nach indischem Maßstab, „entwickelten" Distrikt deutlich.

Was schließlich die räumliche Dimension des Armutsproblems betrifft — eine Dimension, die SARVESWARA RAO nicht berücksichtigt — so zeigt das Beispiel des DT, daß eine Beziehung zwischen Ungleichgewichten in der Landbesitzverteilung (gemessen am Grundsteueraufkommen) und der agrarwirtschaftlichen Gunst der jeweiligen Region besteht [BOHLE 1981 a, Abb. 13]. Diese Verbindung wird deutlich, wenn man etwa die Besitzverhältnisse der Deltalandkreise und der außerhalb des Deltas gelegenen Landkreise miteinander vergleicht *(Fig. 7)*. Die extremen Ungleichgewichte in der Deltaregion lassen darauf schließen, daß wie im DEG gerade in den besonders produktiven Teilen des DT auch das Einkommen der ländlichen Bevölkerung äußerst ungleich verteilt ist.



Quelle: SARWESWARA RAO, B.:"A Study of Rural Poverty and Inequalitites in a Developed District", Madras Institute of Development Studies, Madras 1978.

Fig. 6. Ungleichheit im Godavari Delta (1969/70)



Quelle: A Statistical Atlas of the Thanjavur District, 1950/51, Madras 1965.

Fig. 7. Ungleichheit im Cauvery Delta (1950/51)

Dieser Schluß wird durch eine Reihe von Fakten erhärtet. Weniger als ein Zehntel der Landbesitzer haben im Cauvery Delta mehr als 1 ha Naßland; dies ist eine Betriebsgröße, die im südindischen Bundesstaat Tamilnadu als das Minimum für einen ausreichenden Lebensunterhalt gelten kann [KURIEN 1977, p. 118]. Zwei Drittel der landwirtschaftlichen Bevölkerung besitzen überhaupt kein Land, im Inneren des Deltas z. T. über drei Viertel. Legt man die Kriterien zugrunde, die KURIEN [1977, p. 118] in seiner Untersuchung über die ländliche Armut in Tamilnadu verwendete (minimaler Lebenshaltungsstandard, umgerechnet in Geldwert) und die nach eigener Einschätzung auch für den DT gut zutreffen [BOHLE 1981 a, pp. 240 sq.], so leben etwa 82 % der ländlichen Bevölkerung im Cauvery Delta unterhalb der Armutsgrenze (72 % der Landbesitzer, 87 % der Landarbeiter, 85 % der nicht-agrarischen ländlichen Arbeitskräfte) [BOHLE 1981 a, p. 243]. Als Durchschnitt für Tamilnadu errechnete KURIEN [1977, p. 118] 75 %.

Die Folgerung, daß im DT wie im DEG ländliche Armut weiter verbreitet ist als im jeweiligen Landesdurchschnitt, wird von verschiedenen Einzelstudien weiter gestützt [z. B. YESHWANTH 1961, 1963; ALEXANDER 1975]. Eine empirische Untersuchung in Landkreisen des inneren Cauvery Deltas mag als Beispiel dienen *(Tab. 3)*. Geht man, KURIEN [1977, p. 118] folgend, davon aus, daß eine durchschnittliche ländliche Familie zur Sicherung eines minimalen Lebensstandards 1969/70 mindestens 155 Rupien im Monat benötigte, so

Tabelle 3: Einkommensverhältnisse im Cauvery Delta (1969/70)

Durchschnittliches monatliches Familieneinkommen (Rupien)	Landkreis Mannargudi (n = 185) (Ant. d. Fam.)	Landkreis Mayavaram (n = 209) (Ant. d. Fam.)
bis 50	18,4 %	16,3 %
51—100	53,0 %	58,3 %
101—150	19,4 %	13,9 %
151—200	5,4 %	4,8 %
über 200	3,8 %	6,7 %

— — — — ungefähr Lage der Armutsgrenze nach C. T. KURIEN: „Rural Poverty in Tamil Nadu", p. 118 in: Poverty and Landlessness in Rural Asia. — Int. Labour Office, Genf 1977.

Quelle: K. C. ALEXANDER: „Agrarian Tension in Thanjavur". — Nat. Inst. of Comm. Dev., Hyderabad 1975. — P. 26.

müssen etwa 91 % der befragten Familien in Mannargudi und 89 % in Mayavaram, beides Landkreise im Inneren des Cauvery Deltas, als arm eingestuft werden.

4. Genese und räumliche Differenzierung ländlicher Unterentwicklung

Die bisherigen Ausführungen haben die bestehende sozialökonomische Ungleichheit als den Kern des Armutproblems in den Beispielräumen aufgezeigt. Diese Ungleichgewichte werden i. d. R. zwar als historisch ererbte Strukturen verstanden; doch der Prozeß ihres Entstehens, ihrer Fortdauer und ihrer Verfestigung und somit die eigentliche Verursachung des heutigen Armutproblems bleiben meist unreflektiert. Hier setzen die folgenden Überlegungen ein. Sie wollen Ungleichgewichte auf zwei Ebenen verfolgen, der sozialökonomischen und der räumlichen. Das Hauptaugenmerk gilt dabei einer dynamischen Betrachtungsweise der strukturellen und funktionalen Beziehung zwischen beiden Ebenen. Hier liegt nämlich der Schlüssel für das Verständnis von Wachstum ohne Entwicklung; oder, in seiner besonders krassen Form, von Elend inmitten von Überfluß.

4.1. Vorkoloniale Ausgangssituation

Das Cauvery Delta, bereits seit der Zeitwende die große Kornkammer des Tamillandes, entwickelte sich spätestens vom 10. Jh. an zum Kernbereich einer „hydraulischen Zivilisation" [WITTFOGEL 1962]. Die als gottähnlich verehrten Cholakönige brachten das Bewässerungssystem des Deltas mit Hilfe gutausgebildeter Bewässerungsingenieure und zahlreicher kriegsgefangener Arbeitskräfte zu einer neuen Blüte. Sie setzten ihren hochentwickelten, zentralistisch organisierten Verwaltungsapparat ein, um die Bewässerung zentral zu koordinieren und die reichlichen Getreideüberschüsse einzuziehen. Diese ermöglichten es ihnen, Verwaltungsbeamte und ein großes Heer zu unterhalten, zahllose prächtige Tempel zu bauen und eine umfangreiche Priesterschaft im Kernbereich ihrer Macht anzusiedeln. Alle diese Maßnahmen dienten dazu, die zentrale Herrschaft der Cholakönige zu legitimieren, zu stabilisieren und auszuweiten. Die auf der Kanalbewässerung beruhende Landwirtschaft bildete dazu die Grundlage, und so ist es zu verstehen, daß die Cholakönige immer wieder neu in den Ausbau des Deltabewässerungssystems investierten und seine Produktivität steigerten. Die umliegenden Regionen, in denen Regenfeldbau und Stauteichbewässerung betrieben wurden, bildeten das tributpflichtige Hinterland des Cholareiches; produktivitätssteigernde Maßnahmen wurden hier nicht vorgenommen, so daß es bereits im vorkolonialen Südindien zu einer tendenziell zunehmenden räumlichen Ungleichheit im landwirtschaftlichen Entwicklungsstand zwischen Zentrum und Peripherie der Cholaherrschaft kam.

Im Delta selbst bildete sich in direktem Zusammenhang mit der skizzierten Agrarentwicklung eine ebenfalls anwachsende soziale Ungleichheit heraus. Die Cholaherrscher waren nämlich trotz ihrer Macht auf die Loyalität und Kooperation der dominanten Bauernkasten in den lokalen Raumeinheiten (*„nadus"*) angewiesen, die auf unterster Ebene sowohl die Bewässerung organisierten als auch die Steuern einzogen. Ihnen wurde daher weitestgehende Autonomie eingeräumt. Diese lokalen Eliten waren ihrerseits dazu übergegangen, zahlreiche hochkastige Brahmanen in ihren *„nadus"* anzusiedeln, vielfach in eigenen Dörfern (*„brahmadeyas"*), über deren Einkommen sie verfügen durften. Neben rituellen und religiösen Aufgaben hatten die Brahmanen die Funktion, die hinduistische Kultur zu verbreiten und den dominanten Bauernkasten Prestige zu verleihen [STEIN 1980, pp. 170 sq.]. Sie erleichterten damit die Integration der in das Delta einströmenden nicht-hinduistischen drawidischen Ureinwohner Südindiens und halfen zugleich, die Dominanz der alteingesessenen Bauernkasten zu bewahren. Der überpropor-

tional großen Zahl von Brahmanen[8]), die aus rituellen Gründen selbst keine landwirtschaftlichen Arbeiten durchführten, entsprach im Delta schon früh ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Landarbeitern und Pächtern, die für die Brahmanen und die dominanten Bauernkasten das Land bearbeiteten.

Trotz der so entstehenden erheblichen sozialen Ungleichheit sorgte jedoch das System des arbeitsteiligen Dorfverbandes[9]), in dem jedem Mitglied der Dorfgemeinschaft kastenbestimmte, erbliche Aufgaben, zugleich aber auch geregelte Teile am Ernteertrag des Dorfes zukamen, für eine weitgehende wirtschaftliche Absicherung auch der sozial diskriminierten Teile der Landbevölkerung.

4.2. Kolonialzeitliche Formen struktureller Unterentwicklung

In der Kolonialzeit verfestigten und verstärkten sich die skizzierten räumlichen und sozialen Ungleichgewichte. Übergreifende politische und ökonomische Veränderungen führten jedoch zu ganz neuen strukturellen und funktionalen Zusammenhängen auf räumlicher wie sozialökonomischer Ebene, die den Ursprung von „struktureller" Unterentwicklung und damit die Wurzel des heutigen Armutsproblems bedeuten sollten.

Die kolonialzeitliche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Südindiens war von fünf übergreifenden Prozessen bestimmt, die die Agrarentwicklung räumlich steuerten und zugleich strukturelle Auswirkungen auf die sozialökonomischen Verhältnisse hatten:

1. Die Agrarentwicklungsmaßnahmen wurden in den ersten 100 Jahren kolonialer Herrschaft räumlich weitestgehend vom Grundsteuerpotential der einzelnen Distrikte gelenkt. Die bei weitem größten Investitionen erfolgten im Bereich der Kanalbewässerung[10]).
2. Im Zusammenhang mit der Steuerverwaltung wurde Privateigentum an Grund und Boden geschaffen. Erstmals in der Geschichte Südindiens ergab sich durch die Möglichkeit, Ackerland verkaufen zu können, eine potentielle vertikale Mobilität in der zuvor „geschlossenen" Agrargesellschaft.
3. Seit Beginn des 20. Jh. wurden große Bereiche Südindiens mit weltmarktorientierten Anbaufrüchten wie Baumwolle, Erdnuß, Tabak und Tee bebaut. Südindien gliedert sich seitdem in drei Typen von agraren Wirtschaftsräumen: Kanalbewässerungsregionen, in denen beträchtliche Reisüberschüsse erzeugt wurden; Regionen weltmarktorientierter Agrarproduktion; und stagnierende Regionen mit traditionellen Anbaumethoden und überwiegender Subsistenzwirtschaft.
4. Mit der sich herausbildenden „internationalen Arbeitsteilung" (Lieferung agrarer Rohstoffe aus Südindien; Import von Fertigwaren aus dem kolonialen Mutterland) war ein weitgehender Zusammenbruch des traditionellen Dorfhandwerks in Südindien verbunden. Dieser war vom Verfall des arbeitsteiligen Dorfverbandes begleitet.
5. Durch die Befriedung des Landes und die Bekämpfung von Seuchen nahm die Bevölkerung stark zu.

[8]) Diesen Sachverhalt zeigt für das Jahr 1900 *Fig. 8.*

[9]) Für Nordindien wurde dieses System unter der Bezeichnung „*jajmani*"-System bekannt [WISER 1936]; in Südindien existiert regional die Bezeichnung „*malnad*"-System [HARPER 1959, p. 774].

[10]) Allein in den drei Deltas von Cauvery, Kistna und Godavari wurden die Kanalbewässerungssysteme bis zu Beginn des 20. Jh. für 30,9 Mill. Rupien ausgebaut. Die durch die Grundsteuererträge erwirtschafteten Renditen waren beträchtlich: das Cauvery-Delta-System erbrachte 1902/03 eine Nettorendite von 28,5 % auf den Kapitaleinsatz, das Godavari-Delta-System von 18,4 %, das Kistna-Delta-System von 15,8 % [Imperial Gazetteer of India, III, 1909, pp. 331 sq.].

Die Auswirkungen dieser Prozesse auf die Wirtschafts-, Sozial- und Raumstrukturen Südindiens waren beträchtlich. In räumlicher Hinsicht kam es aufgrund der unter 1. und 3. skizzierten Prozesse zu immer stärkeren Disparitäten zwischen überschußproduzierenden, von der Kolonialverwaltung stark geförderten Regionen und einem stagnierenden Hinterland. Von besonderer Bedeutung erscheint die Tatsache, daß alle drei genannten Typen von Wirtschaftsräumen funktional aufeinander bezogen und strukturell miteinander verbunden waren. Die Kanalbewässerungsregionen erbrachten Grundsteuern und sicherten außerdem die Nahrungsmittelversorgung der städtischen Zentren und der weltmarktorientierten Anbauregionen; sie finanzierten damit zugleich die koloniale Rohstoffexportpolitik. Die Regionen mit Subsistenzwirtschaft stellten billige Arbeitskräfte für Plantagenwirtschaft und den städtischen Sektor; sie übernahmen zusätzlich deren soziale Sicherung.

Die sozialökonomischen Folgewirkungen zeigten sich besonders deutlich in den Deltas mit ihren traditionell polarisierten Kastenstrukturen. Da die dominanten bäuerlichen Kasten hier zu Großgrundbesitzern und Großbauern wurden, ergab sich seitdem die beschriebene extrem ungleichgewichtige Landbesitzstruktur *(Fig. 7)*. Zugleich kam es zu einer weitgehenden Trennung von Eigentum und Bewirtschaftung. Selbst kleine Landbesitzer übergaben ihr Land an Pächter und lebten, z. T. absentistisch in den Städten, von den Pachterträgen. In den meisten Landkreisen des Cauvery Deltas hatten 1900/01 weit mehr als die Hälfte aller Bauern nur den Status von Pächtern. Bei wachsender Nachfrage nach Pachtland, verursacht durch Bevölkerungsanstieg und Verfall des Handwerks, konnten die Pachtsätze laufend erhöht werden, und es kam zu weitverbreiteter Abhängigkeit und Verelendung der Pächter durch rigorose, oft mit Gewalt verbundene Methoden der Pachteinziehung *(„rack-renting")* [Malaviya 1954, p. 197]. Noch stärker war die Polarisierung zwischen großen Landbesitzern und landlosen Landarbeitern. Letztere machten im Cauvery Delta 1900/01 bereits 50 % der Agrarbevölkerung aus. Die meisten von ihnen waren ehemalige Handwerker, Pächter und Kleinbauern, welche ihr Land durch Verschuldung[11]) verloren hatten. Die ehemalige Sicherheit der Beschäftigung verringerte sich laufend, denn die Beziehung zwischen den agraren Klassen wurde nach britischem Vorbild zunehmend vom kurzfristigen Kontrakt bestimmt [Beteille 1965, p. 123]. Wegen des Überangebots an Landarbeitern nahm zudem die Beschäftigungsdauer der Landlosen ab; die Folge war eine Verelendung der Landarbeiterschaft [Sivertsen 1963, p. 16].

Diese kurzen Hinweise auf die kolonialzeitlichen politökonomischen Hintergründe und die dadurch ausgelösten räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Prozesse lassen erkennen, daß sich in dieser Zeit die strukturellen Bedingungen in den Beispielräumen herausbildeten, die bis heute die Armutssituation der ländlichen Bevölkerung bestimmen. Die große Mehrheit der ländlichen Bevölkerung büßte ihre traditionellen Rechte und Sicherheiten ein; die meisten wurden zu Landlosen, zu Abhängigen; sie verelendeten. Marginalisierung, Proletarisierung und Pauperisierung der großen Masse der ländlichen Bevölkerung kennzeichnen den Prozeß von Unterentwicklung, der hier seine Ursprünge hat. Daß Unterentwicklung und Armut gerade in den „entwickelten" Distrikten Südindiens besonders stark ausgeprägt waren, erklärt sich aus dem Zusammenhang zwischen dem Agrarpotential der einzelnen Regionen, den vorkolonial sich herausbildenden sozialen Ungleichheiten in den besonders begünstigten Teilen des Landes und den steuerpolitischen, nahrungswirtschaftlichen und außenorientierten Interessen und Maßnahmen der britischen Kolonialverwaltung. Sie ließen in den Regionen mit dem größten Agrarpotential zugleich die größten sozialökonomischen Ungleichgewichte entstehen *(Fig. 8)*.

[11]) Der Mechanismus der Verschuldung ist z. B. in Bohle [1981 a, Abb. 11] beschrieben.

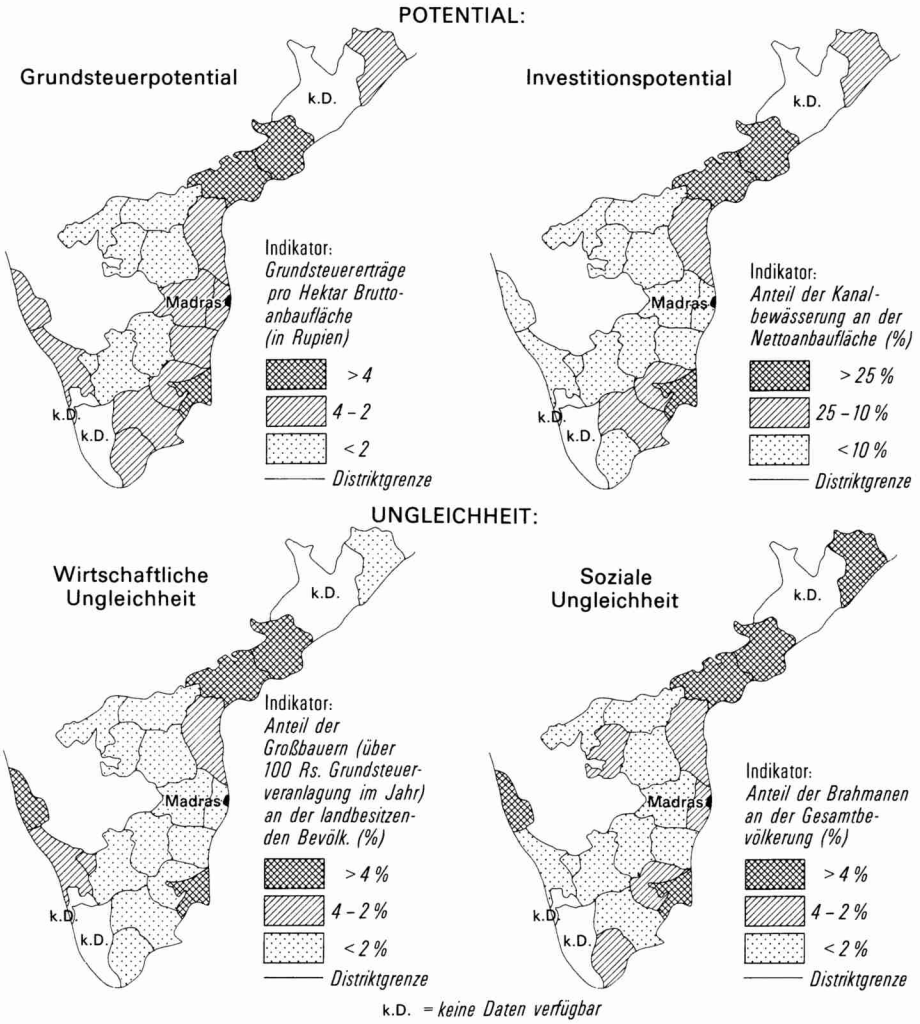


Fig. 8. Kolonialwirtschaftliches Potential und sozialökonomische Ungleichheit der Distrikte Südindiens (um 1900)

4.3. Nachkoloniale Verschärfung struktureller Unterentwicklung

Jüngste Entwicklungen haben dazu beigetragen, die beschriebenen strukturellen Zusammenhänge zu verfestigen und damit die räumlichen und sozialökonomischen Ungleichgewichte weiter zu verschärfen. Durch die etwa 1966/67 einsetzende „Grüne Revolution" kam es nämlich erneut zu Prozessen mit dem Charakter einer ausgeprägten räumlichen und sozialen Selektivität (Einzelheiten dazu in: Bohle 1981b):

Räumlich in der Weise, daß die indische Agrarentwicklungspolitik allein solche Regionen förderte, die mit einer gesicherten Bewässerung die Grundvoraussetzung für den erfolgreichen Einsatz hochertragreicher neuer Getreidesorten erfüllten. So erfuhr der

landwirtschaftliche Entwicklungsstand gerade in den zuvor schon besonders produktiven Deltaregionen einen erneuten beträchtlichen Aufschwung; die Regenfeldbau- und Stauteichbewässerungsregionen Südindiens blieben immer weiter dahinter zurück.

Sozialökonomisch in der Weise, daß die „Grüne Revolution" eindeutig Groß- und Mittelbauern begünstigte. Nur sie, die in den Deltas eine kleine Minderheit bilden, hatten nämlich ausreichend Kapital, um die kostspieligen Betriebsmittel der neuen Agrartechnologie, insbesondere Düngemittel und Rohrbrunnen, risikolos und in vollem Umfang einsetzen zu können. Die Kluft zwischen arm und reich vergrößerte sich daher im Gefolge der „Grünen Revolution" gerade in den hochproduktiven Deltaregionen noch stärker als zuvor.

5. Entwicklungstheoretische und entwicklungspolitische Implikationen

Ausweitung, Intensivierung und Modernisierung der Landwirtschaft in den Untersuchungsgebieten haben nicht nur keine Entwicklung gebracht; diese Prozesse, die durch dominierende politische und ökonomische Interessenkonstellationen gesteuert wurden, haben vielmehr strukturelle Wirkungen auf Raum und Gesellschaft ausgeübt, die heute die unmittelbaren Ursachen von Unterentwicklung ausmachen. In diesem Sinne sind die bestehenden räumlichen und sozialökonomischen Disparitäten nicht nur als „Handicap" [Nuhn 1981, p. 489] für Entwicklung, sondern als strukturelle Mechanismen von Unterentwicklung zu begreifen. Wir konstatieren bei den dargestellten Fällen also nicht nur „Wachstum ohne Entwicklung", sondern „Unterentwicklung durch Wachstum". Die entwicklungspolitischen und entwicklungstheoretischen Implikationen dieses Befundes sollen abschließend kurz diskutiert werden.

1. Wenn die heutigen Entwicklungsprobleme in Ländern der Dritten Welt als strukturell verursacht erkannt sind, dann müssen Strukturen im Vordergrund entwicklungstheoretischer Überlegungen stehen. Dabei sind, so eine Folgerung aus den indischen Fallbeispielen, regional differenzierte, historisch-phasenhafte Analysen der Wirtschafts-, Sozial- und Raumstrukturen notwendig[12]), die diese nicht nur beschreiben, sondern als interne Reaktionen auf externe Einflußnahme erklären[13]). Dazu gehört eine Analyse der jeweiligen politischen und ökonomischen Interessenslagen; der Strategien und Mittel, diese durchzusetzen; und der Mechanismen, die in der Folge strukturelle Veränderungen hervorbringen.
2. Je weniger sich das primär auf Wirtschaftswachstum, Diffusion von Modernität und sozialem Wandel beruhende global dominierende Entwicklungsmodell in der sozialen Realität der Länder der Dritten Welt bewährt, und je mehr dieses Modell in den Industrieländern selbst in die Krise gerät, desto notwendiger werden alternative Modellvorstellungen von „Entwicklung". Eine Rekonstruktion vorkolonialer Ausgangssituationen[14]), so kürzlich Leggewie [1981, p. 478], könnte einen Schritt in diese Richtung darstellen. Vorkoloniale Gesellschaften wiesen nämlich — und auch das zeigen die südindischen Beispiele — häufig kleinräumig-horizontal verknüpfte Raumstrukturen auf (z. B. die *„nadus"* mit ihren kulturellen, sozialen, wirtschaftlichen und politischen Verflechtungen; Einzelheiten dazu in Stein [1980, pp. 90—140]), sie entwickelten, insbesondere im Bereich des Bewässerungswesens, dezentral-partizipatorische Organisationsformen (z. B. das *„kudimaramat"*-System, d. h. die lokale Organisation und In-

[12]) Die Notwendigkeit solcher Analysen wird diskutiert in: Bohle [1981 c, pp. 502 sq.] und Bohle [1981 a, pp. 3—5].

[13]) Geographische Analysen solcher Art finden sich z. B. bei Scholz [1974, pp. 29—46] und Asche [1977].

[14]) Auf die Bedeutung vorkolonialer Strukturen weist bereits Cordova [1973] hin.

standhaltung übergreifender Bewässerungssysteme durch Dorfgemeinschaften[15]), und sie verbanden dies mit sozialstrukturell-integrativen ökonomischen Sicherungssystemen (z. B. das arbeitsteilige dörfliche *„jajmani"*-System [dazu z. B. BRONGER 1975], bei dem jede Kastengruppe innerhalb des Dorfverbandes spezifische Aufgaben zu erfüllen hat, etwa in den Bereichen Landwirtschaft, Handwerk, Dienstleistungen, Verwaltung und Religion, dafür aber auch festgeregelte Anteile am dörflichen Ertrag zugewiesen bekommt). Auch wenn man diese vorkolonialen Strukturen keineswegs idealisieren sollte, so finden sich hier doch Anregungen für alternative normative Vorstellungen für „Entwicklung", die im Gegensatz zu den gängigen Wachstumsstrategien und der herrschenden Praxis einer „Entwicklung von oben" stehen. Dies ist eine Perspektive, die Anthropologen in jüngster Zeit betont haben, etwa wenn sie *„indigenous knowledge systems"* als reiche, doch unzureichend genutzte Ressourcen eines Landes betrachten und das Potential solchen Wissens für ländliche Entwicklung „von unten" herausstellen (BROKENSHA, WARREN & WERNER [1980], mit zahlreichen empirischen und theoretischen Stdien zu dieser Perspektive). Angesichts der weltpolitischen und weltwirtschaftlichen Strukturen, in die die Länder der Dritten Welt eingebunden sind, erscheint die Durchsetzbarkeit derartiger Ansätze zur Zeit allerdings zweifelhaft.

3. Solche entwicklungspolitischen Konzepte, die unmittelbar strukturelle Veränderungen anstreben, bieten im Augenblick wohl noch die besten Aussichten, Armut und ländliche Unterentwicklung wirkungsvoll zu bekämpfen. Eine effektive Landreform, durch die Landbesitz gleichmäßiger verteilt, Pächter geschützt und Mindestlöhne für Landarbeiter durchgesetzt würden, wäre eine solche Maßnahme. Ein flankierender Schritt wäre die Reinvestition der aus der Landwirtschaft erwirtschafteten Gewinne in den Regionen selbst, möglichst mit dem Ziel, neue landwirtschaftliche, handwerkliche oder kleinindustrielle Arbeitsplätze zu schaffen. Doch selbst die Durchsetzbarkeit solcher „symptomkurierender" Maßnahmen erscheint, so die indische Erfahrung, aufgrund der Resistenz der Machtstrukturen auf allen Ebenen nicht viel weniger zweifelhaft als diejenige ganz neuer normativer Vorstellungen von „Entwicklung".

[15]) In den meisten großen Bewässerungssystemen der Dritten Welt ist die Partizipation der Landwirte bei der Organisation der Bewässerung und insbesondere der Wasserzuteilung durch zentrale Bewässerungsbürokratien weitestgehend eingeschränkt. Dadurch kommt es zu tiefgreifenden Konflikten: vor allem dort, wo traditionell existierende Organisationsformen unberücksichtigt bleiben (z. B. in ceylonesischen Bewässerungsprojekten, siehe: THOMI [1982]; VORLAUFER [1982]), können dadurch ganze Projekte fehlschlagen. Einige Länder, etwa Indonesien (Bali), Taiwan, Sri Lanka und Indien, bemühen sich daher in letzter Zeit um die Wiederbelebung traditioneller partizipatorischer Prinzipien in Bewässerungsprojekten; in Indien z. B. um die Wiedereinführung des *„warabandi"*-Systems, bei dem das Wasser zwischen den Mitgliedern von Bewässerungsgemeinschaften unter der Aufsicht eines gewählten Gruppenführers autonom verteilt wird [WALKER 1982].

Literatur

AGRAWAL, A. N. 1980: Indian Agriculture. — New Delhi.

ALEXANDER, K. C. 1975: Agrarian Tension in Thanjavur. — Nat. Inst. of Comm. Development, Hyderabad.

ASCHE, H. 1977: Koloniale siedlungs- und raumstrukturelle Entwicklung in Indien im 17. und 18. Jahrhundert. — Göttingen. — Geographische Hochschulmanuskripte. **4.** — Pp. 133—299.

BETEILLE, A. 1965: Caste, Class, and Power: Changing Patterns of Stratification in a Tanjore Village. — Berkeley.

BLENCK, J., D. BRONGER & H. UHLIG 1977: Fischer Länderkunde. **2**: Südasien. — Frankfurt/Main. — Fischer Taschenbücher. **6121.**

Bohle, H.-G. 1980: Das Konzept der regionalen und lokalen Ungleichheit in der Sicht einer agrargeographischen Untersuchung in Südindien. — Pp. 521—523 in: Tagungsbericht und wissenschaftl. Abhandlungen, Deutscher Geographentag Göttingen 1979.— Wiesbaden.

Bohle, H.-G. 1981a: Bewässerung und Gesellschaft im Cauvery Delta. Eine geographische Untersuchung über historische Grundlagen und jüngere Ausprägung struktureller Unterentwicklung. — Wiesbaden. — Geographische Zeitschrift, Beihefte, Erdkundliches Wissen. **57.**

Bohle, H.-G. 1981b: Die Grüne Revolution in Indien — Sieg im Kampf gegen den Hunger? — Paderborn/München. — Fragenkreise. **23554.**

Bohle, H.-G. 1981c: Traditionelle Raumstrukturen und aktuelle Entwicklungsprobleme in Südindien. Das Beispiel der Grundbesitzverhältnisse. — Geogr. Rdsch. **33** (1981), pp. 502—510.

Bohle, H.-G. 1982: Das Cauvery Delta. Entwicklung und Struktur einer südindischen Deltaregion. — Pp. 58—73 in: Festschrift für H. Uhlig. — Wiesbaden. — Geographische Zeitschrift, Beihefte, Erdkundliches Wissen. **58.**

Brokensha, D., D. M. Warren & O. Warren (Eds.) 1980: Indigenous Knowledge Systems and Development. — Washington D.C.

Bronger, D. 1975: Jajmani-System in Southern India? — Pp. 207—242 in: P. Meyer-Dohm (Hrsg.): Economic and Social Poblems of Indian Development. — Paderborn. — Bochumer Schr. z. Entw.forschg. u. Entw.politik. **19.** — Pp. 207—242.

Cordova, A. 1973: Strukturelle Heterogenität und wirtschaftliches Wachstum. — Frankfurt/Main.

Dandekar, V. M. & N. Rath 1970: Poverty in India. — New Delhi.

Dantwala, M. L. 1973a: Poverty in India, Then and Now, 1870—1970. — New Delhi.

Dantwala, M. L. 1973b: Poverty and Unemployment in Rural India. — Bombay.

Draft Five Year Plan 1978: 1978—83, Government of India, Planning Commission. — New Delhi.

Fonseca, A. J. (Ed.) 1971: Challenge of Poverty in India. — New Delhi.

Frank, A. G. 1969: Kapitalismus und Unterentwicklung in Lateinamerika. — Frankfurt/Main.

Friese, J. 1982: Indiens Wirtschaft wartet mit stolzen Zahlen auf. — Stuttgarter Zeitung, 24. 5. 1982.

Harper, E. B. 1959: Two Systems of Economic Exchange in Village India. — American Anthropologist. **61** (1959), pp. 760—778.

Imperial Gazetteer of India 1909: Vol. **3** (Economy). — Oxford.

Kurien, C. T. 1977: Rural Poverty in Tamilnadu. — In: Poverty and Landlessness in Rural Asia. — Int. Labour Office, Geneva.

Leggewie, C. 1981: Was heißt „Entwicklung"? — Geogr. Rdsch. **33** (1981), pp. 474—482.

Malaviya, H. D. 1954: Land Reforms in India. — Calcutta.

Madras District Gazetteers 1905/06a: Godavari District. — Madras.

Madras District Gazetteers 1905/06b: Tanjore District. — Madras.

Nohlen, D. & F. Nuscheler (Hrsg.) 1974: Handbuch der Dritten Welt. **1.** — Hamburg.

Nuhn, H. 1981: El Salvador. Konsequenzen eines Wachstums ohne Entwicklung. — Geogr. Rsch. **33** (1981), pp. 483—491.

Sarveswara Rao, B. 1978: A Study of Rural Poverty and Inequalities in a Developed District. — Madras Institute of Development Studies, Madras.

Scholz, F. 1974: Seßhaftmachung von Nomaden in der Upper Sind Frontier Provinz (Pakistan) im 19. Jh. — Ein Beitrag zur Entwicklung und gegenwärtigen Situation einer peripheren Region in der Dritten Welt. — Geoforum. **18** (1974), pp. 29—46.

Seers, D. 1974: Was heißt Entwicklung? — Pp. 37—67 in: D. Senghaas (Hrsg.): Periphere Kapitalismus. Analysen über Abhängigkeit und Unterentwicklung. Frankfurt/Main. — Edition Suhrkamp. **652.**

Senghaas, D. 1974: Unterentwicklung — Entwicklung. Ein Beitrag zur entwicklungspolitischen Diskussion. — DGFK-Hefte. **5** (1974), pp. 3—23.

Singh, J. 1974: The Green Revolution in India. How Green it is! Postscript to: An Agricultural Atlas of India: A Geographical Analysis. — Kurukshetra.

Sivertsen, D. 1963: When Caste Barriers Fall. A Study of Social and Economic Change in a South Indian Village. — New York.

Srinivasan, T. N. & P. K. Bardhan (Eds.) 1974: Poverty and Income Distribution in India. — Calcutta.

Statistical Atlas of the Thanjavur District 1965: Revised and Brought up to the Decennium Ending Fasli 1360 (1950/51). — Madras.

STEIN, B. 1980: Peasant State and Society in Medieval South India. — New Delhi/ Oxford/New York.

The Fertiliser Association of India 1979: Southern Region: Agricultural and Fertiliser Statistics. 2nd Ed. — Madras.

THOMI, W. 1982: Uda Walawe — Bewässerungsfeldbau im Spannungsverhältnis von zentralistischer Rahmenorganisation und individueller Bewirtschaftung. In: Bewässerungswirtschaft und Binnenkolonisation in ariden und semiariden Räumen, 4. Frankfurter Wirtschaftsgeographisches Symposium, 5.—6. 2. 1982. — Frankfurt/Main. — Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften. **42.** — Pp. 41—76.

United Nations 1980: Monthly Bull. of Statistics. **34.**

VORLAUFER, K. 1982: Großräumige Bewässerungs- und Kolonisationsmaßnahmen in Sri Lanka: Entwicklungs- und Strukturprobleme im System H des Mahaweli Development Projekts. — Pp. 77—108 in: Bewässerungswirtschaft und Binnenkolonisation in ariden und semiariden Räumen, 4. Frankfurter Wirtschaftsgeographisches Symposium, 5.—6. 2. 1982. — Frankfurt/ Main. — Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften. **42.**

WALKER, H. 1982: Probleme der Organisation von Bewässerungsprojekten. Eine systemorientierte Betrachtung von Bewässerungsvorhaben in Entwicklungsländern. In: Bewässerungswirtschaft und Binnenkolonisation in ariden und semiariden Räumen, 4. Frankfurter Wirtschaftsgeographisches Symposium, 5.—6. 2. 1982. — Frankfurt/Main. — Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften. **42.** — Pp. 193—226.

WISER, W. 1936: The Hindu Jajmani-System: A Socio-Economic System Inter-relating Members of a Hindu Village Community in Service. — Lucknow.

WITTFOGEL, K. 1962: Die orientalische Despotie. — Köln/Berlin.

YESHWANTH, T. S. 1961: Resurvey of a Tanjore Village — Madigai. — Agricultural Economics Research Centre, Univ. of Madras.

YESHWANTH, T. S. 1963: Sengipatti — a Resurvey. — Agricultural Economics Research Centre, Univ. of Madras.