

- SCHMIDT, P.: Nordkalabrien, eine sozialgeographische Studie. Veröffentlichungen des Instituts f. Meereskunde, N. F. B. Historisch-volkswirtschaftliche Reihe H. 12, 1937, 92 S.
- SELLI, R.: Le Quaternaire marin du versant Adriatique-Ionien de la péninsule italienne. In: Quaternaria VI, Roma 1962.
- SPANO, B.: Le migrazioni temporanee in agricoltura con particolare riguardo agli spostamenti periodici di manodopera rurale salentina. In: Atti del XVIII Congr. Geogr. Italiano Trieste 1961, Trieste 1962, S. 461–480.
- ТИСНУ, F.: Die Wälder der Basilicata und die Entwaldung im 19. Jahrhundert. Heidelberger Geogr. Arbeiten 8, 1962, 174 S.
- TOSCHI, U.: 1. Da Tara a Policoro. 2. Da Policoro a Taranto. (Exkursionsberichte) Atti del XVII Congr. Geogr. Italiano Bari 1957, Bari 1958, S. 36–65.
- VÖCHTING, F.: Die italienische Südfrage. Berlin 1951, 680 S.

ACCRA-TEMA

Das Werden einer afrikanischen Großstadt

Mit 5 Abbildungen und 4 Bildern

YEHUDA KARMON

Summary: Accra-Tema: Birth of an African metropolis

This paper attempts to explain some of the reasons for the rapid growth of Accra, the capital of Ghana, from 140 000 in 1948 to 390 000 in 1960 and approximately 500 000 in 1965. Most of the locational factors – harbour facilities, inland communications, distance to settlement centres – are negative, and the main reason for its position in the hierarchy of towns in the former Gold-Coast Colony is its dryer and cooler climate, which attracted the British administration to set up its headquarters in this town. All further development was the outcome of its central administrative functions, which were even strengthened after independence by the centralistic and monolithic structure of the regime of Nkrumah.

The last few years have brought a further impulse to economic development with the construction of the Volta Dam at Akosombo and the deep-water harbour at Tema. In its wake Accra became, in addition to its administrative and financial functions, the centre of industrial development and the main port of the country, and therefore in the true sense a "primate city".

The second part of the paper deals with the internal structure of the town and the anatomy of its spatial growth. Here a parallel to the development of European towns can be seen insofar as land-uses tend to perpetuate themselves. The historical core turned into the central business district, while different functions spread out in sectors according to the model of Homer Hoyt.

Bei der Entwicklung der neuen unabhängigen afrikanischen Staaten macht sich als stärkster Faktor die Urbanisierung bemerkbar. Es liegt in der Natur der Dinge, daß die fortgeschrittensten gesellschaftlichen Elemente sowie die grundlegenden Institutionen der wirtschaftlichen Entwicklung sich in den Städten zusammenballen, die dadurch zum Anziehungspunkt für weite Schichten der aufstrebenden Jugend werden oder diejenigen Kreise aus der ländlichen Bevölkerung anziehen, die sich durch größere Initiative auszeichnen.

Diese Verstädterungsbewegungen, deren Anfänge bereits nach dem zweiten Weltkrieg bemerkbar wurden, erhielt den stärksten Antrieb nach Erreichung der Unabhängigkeit in den verschiedenen Staaten und beschleunigt ihr Tempo von Jahr zu Jahr.¹⁾

Zwei grundlegende soziale Wandlungen sind im wesentlichen für diese Bewegung verantwortlich. Die erste ist das außerordentliche Wachstum der ländlichen Bevölkerung als Folge besserer Verkehrsbedingungen und vor allem besserer hygienischer Dienste. Fast in allen Ländern des tropischen Afrikas wird der jährliche Bevölkerungszuwachs mit 2–2,5 % berechnet, gegenüber 0,5–1,5 % in entwickelten Ländern.²⁾

Da die Entwicklung der landwirtschaftlichen Nutzfläche infolge der besonderen Boden- und Klimaverhältnisse Afrikas nicht mit diesem Wachstum Schritt hält, steigt der Bevölkerungsdruck auf die Bodeneinheit und der Prozentsatz der überschüssigen Landbevölkerung von Jahr zu Jahr; Verbesserungen der Methoden der Bodenbearbeitung verschärfen nur das Problem.

Die zweite Grundlage ist die starke Ausbreitung der Schulbildung. Während die ältere Generation der ländlichen Bevölkerung fast ausschließlich aus Analphabeten besteht, haben viele Staaten ein Schulsystem entwickelt, das 60–80 % aller schulpflichtigen Kinder erfaßt und bis in die entlegensten Dörfer reicht. In den meisten afrikanischen Staaten wird jedoch abgeschlossene Volksschulbildung als ein Privileg betrachtet,

¹⁾ Zahlenmäßig läßt sich diese Temposteigerung schwer belegen, da die wenigsten Staaten in den letzten Jahren eine zuverlässige Bevölkerungszählung durchgeführt haben und keine Stadt eine Registrierung von Geburts- und Sterbefällen, geschweige denn Zu- und Abzug eingeführt hat, sie ist aber in einer außerordentlich verstärkten Bautätigkeit spürbar.

²⁾ U. N. Demographic Yearbook, New York 1964.

das dem Jugendlichen die Anwartschaft auf höhere Bildung oder Büroarbeit erteilt. Beidem kann nur in der Stadt nachgegangen werden. Natürlich ist unter diesen Bedingungen die Zahl der Anwärter viel größer als die Möglichkeit ihrer Beschäftigung, und für jede ausgeschriebene Stelle meldet sich eine große Zahl von Bewerbern. Dieser Widerspruch kann aber den Zustrom in die Städte nicht eindämmen, da der soziale Aufbau des Dorfes jedem das Recht gibt, bei einem der Mitglieder seines Dorfes oder Stammes in der Stadt Unterkunft zu finden, bis er selbst eine Arbeits- oder Wohnungsmöglichkeit gefunden hat.

Der ständige Zustrom in die Städte verteilt sich nicht gleichmäßig auf die bestehenden Städte; die Aufnahmemöglichkeit der kleineren Städte sind beschränkter als die der größeren. Kleinere Städte üben vorwiegend die Funktionen eines Marktzentrums für ihre ländliche Umgebung aus oder wirken als Mittelpunkt für öffentliche Dienstleistungen³⁾. Neue Beschäftigungsmöglichkeiten bietet die Motorisierung. Industrien und höhere Dienstleistungen in Handel, Finanzen, Verkehr und Verwaltung konzentrieren sich in den größeren Städten, deren Wachstum unvergleichlich schneller ist als das der allgemeinen Stadtbevölkerung.

Tabelle 1: Wachstum afrikanischer Großstädte (West- und Ostafrika; aus verschiedenen Quellen kompiliert)

Stadt	Land	1948	1955	1962/63
Dakar	Senegal	185 000	280 000	380 000
Conakry	Guinea	38 000	72 000	135 000
Freetown	Sierra Leone	64 000	100 000	128 000
Abidjan	Elfenbeinküste	56 000	127 000	180 000
Lagos	Nigeria	162 000	299 000	450 000 ⁴⁾
Ibadan	Nigeria	387 000	465 000	600 000
Dar-es-Salam	Tansania	69 000	99 000	168 000
Nairobi	Kenya	119 000	197 000	296 000
Accra	Ghana	136 000	293 000	450 000

Die Hauptanziehungskraft üben dabei die Hauptstädte aus. Da diese im allgemeinen die ehemaligen Hauptstädte der kolonialen Verwaltung sind⁵⁾, entstehen oft Diskrepanzen zwischen der Verteilung der Bevölkerung und der Lage ihrer Hauptstadt, die von den Forderungen und Bedürfnissen der Kolonialverwaltung bestimmt wurde. Die Folge ist eine Störung der normalen Städte-Hierarchie, die durch die Selbständigkeit des Staates nicht nur nicht behoben, sondern oft noch verstärkt wird. Accra, die Hauptstadt Ghanas, ist ein Musterbeispiel einer solchen Entwicklung.

³⁾ Eine Ausnahme bilden natürlich die Städte, die auf der Ausnutzung von Bodenschätzen aufgebaut sind; aber diese ziehen im wesentlichen ungelernete Arbeitskräfte an.

⁴⁾ nach anderen Quellen 675 000.

⁵⁾ Im tropischen Afrika ist kein Fall bekannt, in dem eine selbständige Regierung eine neue Hauptstadt gewählt hätte. Nur Malawi plant eine Verlegung der Hauptstadt.

Die Raumlage Accras

Auf den ersten Blick weist die geographische Lage Accras keinerlei Besonderheit auf, die seine Entwicklung zur größten Stadt des Landes erklären könnte. Obwohl es an der Küste liegt, besitzt es keinerlei Vorzüge, die es zu einem großen Hafen bestimmen könnten; im Gegenteil – andere Plätze an der Küste sind für diesen Zweck weit besser geeignet. Es ist kein natürlicher Knotenpunkt von Verkehrslinien und lag immer abseits von den Zentren der Bevölkerung. Die Entwicklung der Stadt war die Folge einer Verkettung von geographischen, historischen und politischen Umständen, die eine genauere Analyse verlangen.

Die Küste Ghanas unterscheidet sich wesentlich von den übrigen Küsten Westafrikas durch ihre Richtung und durch die Tatsache, daß an vielen Stellen Bergvorsprünge steile Klippen und kleine Buchten schaffen.⁶⁾ Diese Tendenz macht sich vor allem östlich vom Cape Three Points bemerkbar und führte dazu, daß die ersten Europäer hier mehr Anliegemöglichkeiten fanden als an den übrigen Küsten, zu denen der Zugang durch Mangroven oder Hafte gesperrt war. So kam es schon früh in der Entdeckungsgeschichte Afrikas – bis zum 17. Jh. – zur Gründung von 34 Festungen⁷⁾, die dem Handel, vor allem dem Sklavenhandel, dienten – mehr als an allen übrigen Küsten Westafrikas zusammen. Dazu kam, daß in der Nähe der Küste Goldvorkommen entdeckt wurden, die ihr den Namen „Goldküste“ eintrugen. Die erste, heute noch völlig erhaltene, europäische Festung in Afrika war das portugiesische „El-Mina“ (= Bergwerk), das 1481 erbaut wurde.

Von besonderer Bedeutung ist das Abbiegen der Küste nach Nordosten, das wichtige Klimaänderungen zur Folge hat. Der warme Guineastrom entfernt sich nämlich hier von der Küste und erlaubt den Auftrieb von kühlem Tiefenwasser in Küstennähe⁸⁾. Infolge der niedrigen Wassertemperatur werden die unteren Luftschichten abgekühlt und stabilisiert. Hierzu kommt, daß die regenbringenden Winde aus dem Südwesten anstatt senkrecht auf die Küste zu treffen, wie das zwischen Dakar und Cape Palmas der Fall ist, küstenparallel streichen. Beide Erscheinungen führen zu einer merklichen Verringerung der Niederschlagsmengen. Während die jährliche Regenmenge an den Küsten Liberias und Sierra Leones 3000 mm und an der Elfenbeinküste 2000 mm beträgt, verringert sie sich an der Goldküste auf 1250 mm in Takoradi und auf 700 mm zwischen Accra und Lome (Togo), steigt aber in Dahomey wieder auf 1250 mm und erreicht im Delta des Niger, wo die Küste nach Süden umbiegt, 4000 mm. Da beide Erscheinungen küstenbedingt sind, nimmt die Regenmenge nach dem Inland hin zu und verringert

⁶⁾ HARRISON CHURCH, 1957, p. 11.

⁷⁾ S. Karte bei DICKSON.

⁸⁾ S. MANSHARD, Ghana p. 16 ff.

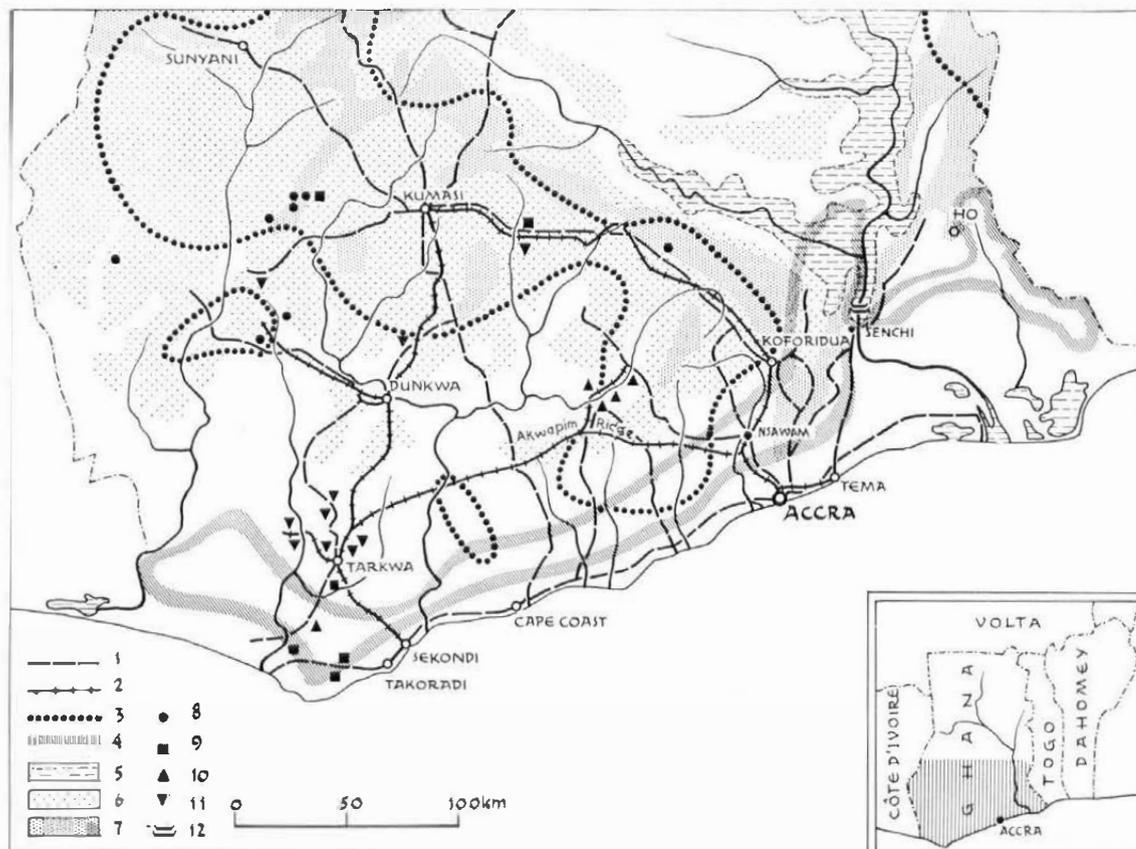


Abb. 1: Die Raumlage Accras

1 Straße; 2 Eisenbahn; 3 Grenze der hauptsächlich Kakao-Anbauzone; 4 Grenze der Ölpalmpflanzungen; 5 Volta-Stausee; 6 Hügelland bis 500 Höhe; 7 Bergland; 8 Abbau von Bauxit; 9 Abbau von Mangan; 10 Diamantengewinnung; 11 Goldgewinnung; 12 Voltadamm

sich erst wieder jenseits des Steilhangs von Mampong. Die Regenmenge der Accra-Küste ist die geringste in Westafrika südlich von Dakar. Da sie nicht mehr für tropischen Wald ausreicht, findet sich hier die einzige Stelle der gesamten Küste des Golfs von Guinea, an der die Kurzgras-Savanne bis an das Meer heranreicht.

Diese Klimabedingungen wirken sich in der Landnutzung aus. Alle in den Tropen üblichen Landnutzungsformen benötigen größere Regenmengen und erscheinen daher an der Goldküste entweder im Westen oder im Hügelland in einer Entfernung von 30–100 km von der Küste. Dazu gehören nicht nur die Formen des Wanderfeldbaus, die im tropischen Afrika üblich sind, sondern auch alle Pflanzungen, die dem Export dienen, im wesentlichen Kakao und Ölpalme (s. Abb. 1). Zudem sind die weiten Ebenen östlich von Accra von einem schweren Lehmboden bedeckt, der in der Regenzeit sich vollsaugt und verschlammmt, in der Trockenzeit aber völlig austrocknet und aufbricht. Da hier bisher jede Form von Landwirtschaft unmöglich war, sind diese Ebenen, die sich bis 100 km östlich und nord-

östlich von Accra erstrecken, beinahe völlig unbebewohnt. Nur entlang der Küste bis zum Delta des Volta-Flusses gab es einige Fischerdörfer mit Kokospalmen auf den Küstendünen. Die waldfreien Ebenen werden als Viehweide genutzt, da sie frei von Tsetsefliegen sind. Das nächst gelegene Gebiet mit Regenwaldanbau ist der langgestreckte Akwapimrücken, der die Accraebenen vom Nordwesten abschließt und bis 500 m über NN reicht. Größere Regenmengen ermöglichen Anbau auch in einer schmalen Zone am Fuße des Rückens, die das einzige landwirtschaftliche Hinterland Accras bildet.

Dieser Rücken beeinträchtigt aber außerordentlich die Verkehrs-lage Accras, da er die Stadt von den Hügeln Aschantis trennt, die das historische Zentrum der Bevölkerung und Landwirtschaft Ghanas bilden. Die Verbindung nach Osten und Nordosten wird durch das Delta des Volta gesperrt, das in der Flutzeit unpassierbar ist, und als einzige ganzjährige Kreuzungsstelle die Furt von Senchi aufweist, die erst 1957 durch eine Brücke bei Adomi ersetzt wurde.

Auch hinsichtlich der Bevölkerung stellt Accra kein natürliches Zentrum dar. Seine nähere Umgebung ist ausgesprochen bevölkerungsarm. Die historischen Siedlungszentren finden sich westlich und nordwestlich von Accra, wo größere Regenmengen und bessere Bodenbedingungen – vor allem bessere Entwässerung – eine intensivere Bodennutzung ermöglichen. Die größte Siedlungsdichte weist das Hügelland von Aschanti auf, das bei einer Höhenlage von etwa 500 m im Durchschnitt 1500 mm Niederschlag im Jahre erhält. Heute bildet dieses Hügelland das Kerngebiet des Kakaoanbaus, des wichtigsten Ausfuhrproduktes Ghanas. Dazu liegen in diesen Hügeln und deren Vorland die bedeutendsten Mineralvorkommen Ghanas – Gold, Diamanten, Mangan, Bauxit. Außerdem werden von hier auch tropische Hölzer ausgeführt. Die natürlichen Ausfuhrhäfen für diese Produkte sind Winneba, Cape Coast, Secondi und Takoradi, während Accra abseits liegt. Der historische Mittelpunkt des gesamten Gebietes lag in Kumasi, dem Ausfallstor nach dem Norden, am Kreuzungspunkt der wichtigsten Verkehrslinien des Hügellandes. Seit dem 17. Jahrhundert war Kumasi Hauptstadt des Aschanti-Reiches, das zeitweise das gesamte Waldgebiet Südghanas umfaßte, und diente immer als wichtigstes Marktzentrum für Nordghana. In der modernen Geschichte Ghanas spielt der Wettkampf zwischen Kumasi⁸⁾ und Accra eine wichtige Rolle.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß Accra ursprünglich keinerlei geographische Überlegenheit über andere Städte der Goldküste besaß. In Wirklichkeit nahm die Stadt eine Randstellung gegenüber den Zentren der Bevölkerung, der Landwirtschaft und der Mineralproduktion ein. Ihre Vormachtstellung verdankt die Stadt gewissen historischen Faktoren.

Die Entwicklung der Funktionen

Die Anfänge

In seiner frühen Entwicklungsgeschichte unterscheidet sich Accra in nichts von den übrigen Festungen der Goldküste. Doch führte seine Lage abseits der Bevölkerungszentren und Goldminen dazu, daß die europäische Festsetzung später einsetzte als in den westlichen Küstenstrichen. Erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts – als die Macht der Portugiesen schon im Abstieg begriffen war – entstanden die europäischen Festungen im Küstenbereich Accras; die erste wurde von den Holländern im Jahre 1650 errichtet und Creveceur benannt (später in Ussher Fort geändert). Nach ihr wurde Christiansborg – 3 km östlich – von Schweden erbaut (1657), aber bald darauf von Dänen besetzt (1659). Die dritte Festung wurde 1673 von Briten etwa einen halben Kilometer südwestlich von Ussher-Fort errichtet und Jamesfort benannt. Die Hauptaufgabe aller dieser Festungen war der Sklaven-

handel. Doch entstanden unter dem Schutz der Festungen örtliche Märkte, die dem Austausch europäischer Waren gegen Landesprodukte dienten. Die Ga-Völker, die damaligen Einwohner des Küstenstriches, die landeinwärts unter Überfällen nachbarlicher Stämme zu leiden hatten, konzentrierten sich mehr und mehr in der Nähe der Festungen herum und betrieben außer Handel auch Lagunenfischerei, in der heute noch Tausende Einwohner Accras beschäftigt sind¹⁰⁾.

Mit dem Rückgang des Sklavenhandels zu Beginn des 19. Jh. sank die Bedeutung der Festungen, und die umliegenden Märkte nahmen rein örtlichen Charakter an. Der gleichzeitig beginnende Handel mit tropischen Produkten¹¹⁾ konnte Accra nur in geringem Maße entschädigen; zwar verläuft der Ölpalmengürtel, der das erste tropische Ausfuhrprodukt lieferte, nicht weit von Accra, aber die westlicheren Häfen der Goldküste waren für den Export besser geeignet. Daher verkauften die Dänen 1850 die Festung Christiansborg, und die Holländer 1867 Ussher-Fort, fünf Jahre, bevor sie ihre übrigen Festungen an der westafrikanischen Küste an England übergaben. Diese Entscheidung wurde wahrscheinlich auch davon beeinflusst, daß Accra, welches in einer Erdbebenzone liegt, 1862 fast vollständig von einem Erdbeben zerstört worden war. Faktisch verwandelte sich Accra in eine Reihe von Fischerdörfern¹²⁾.

Neubeginn

Den Wendepunkt brachte die anscheinend willkürliche Handlung des britischen Gouverneurs, den Verwaltungssitz der Kolonie nach Accra zu verlegen (1877). Großbritannien war als einzige europäische Macht in der Mitte des 19. Jh. an einer Ausdehnung ihrer Beziehungen zur Goldküste interessiert, die bis 1874 von Sierra Leone her verwaltet wurde. 1874 wurde die Goldküste selbständige Kolonie mit dem Verwaltungssitz in Cape Coast. Die Entscheidung, bereits nach drei Jahren den Verwaltungssitz zu verlegen, hatte nur einen Grund: Das Klima von Accra war wegen seiner geringeren Niederschläge und Luftfeuchtigkeit für Europäer günstiger, und das Fehlen der Tsetsefliege erlaubte es, Pferde zu halten. Man konnte daher in Accra eine kleine Kavallerieeinheit stationieren. Darüber hinaus war es der Beamenschaft möglich zu reiten, ihren Familien, Kutschen zu benutzen, und das zu einer Zeit, wo im übrigen tropischen Afrika – außerhalb der Steppenzone – Europäer sich nur in Tragesänften bewegen und Waren nur durch Trägerkolonnen befördert werden konnten¹³⁾. Es waren also

¹⁰⁾ BOATENG, Buch, p. 146.

¹¹⁾ S. DICKSON.

¹²⁾ HARRISON CHURCH, p. 374.

¹³⁾ Auch heute noch ist die Pferderennbahn und die berittene Polizei eine typische Erscheinung in Accra.

⁸⁾ S. MANSARD, "Kumasi" 1961.

Gründe der Würde und Bequemlichkeit, die die Nachteile der geographischen Lage überwogen. Die Entwicklungsgeschichte der Stadt ist gekennzeichnet von dem Bemühen der Verwaltung, die Nachteile durch Entwicklungsprojekte zu überwinden. Die wesentlichsten Nachteile waren die Entfernung von den Produktionszentren des Palmöls, das Fehlen eines landwirtschaftlichen Hinterlandes und ungünstige Hafenbedingungen. Der erstere wurde durch den Bau einer Straße für das Rollen von Ölfässern behoben¹⁴⁾, während die Versorgung mit Lebensmitteln im wesentlichen auf dem Seewege erfolgte. Allerdings mußten Schiffe auf offener Reede – in einer Entfernung von 1–2 km von der Küste – ankern. Das Aus- und Beladen erfolgte mit Hilfe von Booten, welche die schweren Brandungswellen überwinden mußten, um in die geschützte Bucht einzufahren. Dabei wurden die Waren öfters beschädigt oder gingen verloren. In späterer Zeit wurden daher schwere Güter – trotz der großen Entfernung – in den besser geschützten Häfen der westlichen Küste ausgeladen. Mit der Verlegung des Verwaltungszentrums begann die städtische Entwicklung. Die verschiedenen christlichen Missionen fanden ein geschütztes Arbeitsgebiet für religiöse, erzieherische und medizinische Tätigkeit. Die europäische Bevölkerung zählte zwar nur einige Dutzend Familien, aber sie verursachte wichtige Änderungen im Wirtschaftsleben der Stadt. In einem Lande, dessen Wirtschaft fast völlig auf Dekung des Eigenbedarfs eingestellt war, entwickelte sich eine kaufkräftige Schicht, die aus Europäern und eingeborenen Händlern bestand, die ihrerseits von den Beziehungen zur Verwaltung lebten. Zur selben Zeit existierte an der gesamten Goldküste kein Ort mit über 2000 Einwohnern, mit Ausnahme von Kumasi, das noch nicht unter englischer Herrschaft stand. Die Verdienstmöglichkeiten zogen Arbeiter, Handwerker und Kleinhändler an, so daß die Stadt in schnellem Tempo wuchs. Sie zählte 1891 bereits 16 000 Einwohner und 1901 27 000. In diesem Jahre wurde der letzte große Aschanti-Krieg beendet, in dessen Verlauf ihr Reich erobert und Kumasi völlig zerstört wurde, so daß Accra als einzige Stadt im heutigen Südgana übrigblieb.

Das Ringen um den Platz.

Der Anschluß Aschantis an die Kolonie und die Ausdehnung des britischen Schutzgebiets über die nördlichen Territorien verschob das Bevölkerungs- und wirtschaftliche Schwergewicht in starkem Maße nach dem Westen und Nordwesten. Um die Befriedung Aschantis zu garantieren, wurde eine Verlängerung der Bahn nach Kumasi geplant. Diese Bahn, für deren Ausgangspunkt der naturgeschützte Hafen von Secondi gewählt wurde, sollte ursprünglich (1898) die Ausbeu-

tung der neuentdeckten Mineralschätze der Goldküste ermöglichen. Sie erreichte 1902 Tarkwa und schuf so die Transportmöglichkeit für die schweren Geräte, die zur Erschließung der Goldminen nötig waren. Sie erreichte bereits 1903 Kumasi und trug viel zum Wiederaufbau dieser Stadt bei, die damit den gesamten Handel mit den nördlichen Territorien an sich zog. Entlang der Bahn entstanden auch die Bergbauzentren von Dunkwa und Obuasi¹⁵⁾.

Die landwirtschaftliche Entwicklung der neuen Kolonie war aufs engste mit dem Ausbau der Kakao-plantagen verbunden. Der erste Anbau erfolgte in den Akwapim-Hügeln nördlich von Accra. Im Jahre 1900 betrug die Kakaoernte 536 Tonnen, von denen 500 Tonnen über Accra ausgeführt wurden¹⁶⁾. Aber mit der Befriedung von Aschanti wanderte die Kakaozone nach dem Westen, der viel besser für den Anbau geeignet ist (s. Abb. 1). 1910 erreichte die Kakao-Ausfuhr 21 000 t und 1916 58 000 t. Die Ausdehnung des Kakaoanbaus zog eine große Anzahl von Siedlern an¹⁷⁾, die aus allen Teilen Ghanas kamen. Der Bevölkerungszuwachs kam im wesentlichen der Stadt Kumasi zugute, die 1911 bereits 19 000 Einwohner zählte. Im selben Jahr hatte Accra 29 000 Einwohner, war also seit 1901 nur um etwa 10 % gewachsen, was kaum dem natürlichen Zuwachs entsprechen dürfte. Die Kolonialverwaltung unternahm daher große Anstrengungen, um Accra an der wirtschaftlichen Entwicklung des Westens teilnehmen zu lassen. 1903 wurde eine Mole gebaut, um den Hafen besser zu schützen und Platz für Lagerhäuser zu schaffen. 1909 wurde mit dem Bau einer Bahn begonnen, die Accra mit Kumasi verbinden sollte und die 1911 Nsawam, 1912 Koforidua erreichte¹⁸⁾.

Auf diese Weise gelang es, einen großen Teil des Kakao-Exports über Accra zu leiten¹⁹⁾. 1915 erhielt Accra ein modernes Wasserwerk, das hygienisch einwandfreies Trinkwasser aus dem Densu Flusse bei Weja – etwa 20 km westlich der Stadt – in die Stadt leitete, eines der ersten Wasserwerke im tropischen Afrika.

Nach dem Kriege – vor allem unter der Verwaltung des Gouverneurs Guggisberg (1919–1927) – begann eine Periode des stetigen Wachstums, in der viel unternommen wurde, um die Zentralposition Accras zu stärken. Die Stadt erhielt ein modernes Krankenhaus (Korle-Bu) im Westen und einen großen Komplex von

¹⁴⁾ S. GOULD, p. 23.

¹⁶⁾ *ibid.* p. 19.

¹⁷⁾ S. MANSHARD, Ghana p. 136.

¹⁸⁾ Kumasi wurde allerdings erst 1923 erreicht, da der erste Weltkrieg den Bau der Bahn unterbrach.

	1910	1915	1938
Accra	15 000 t	42 000 t	91 000 t
Andere Häfen	9 000 t	22 000 t	125 000 t

Quellen: GOULD, DICKSON.

¹⁴⁾ S. GOULD, p. 15.

Erziehungsinstituten im Norden (Achimoto)²⁰⁾. Der Verwaltungsapparat dehnte sich entsprechend aus und gab Eingeborenen die Möglichkeit, Verwaltungserfahrung zu erwerben. Langsam wuchs eine kleine Schicht von eingeborenen Intellektuellen heran. Mit der Verbesserung der Verkehrsbedingungen und dem Auftreten der ersten Kraftfahrzeuge wuchs der Einflußbezirk des Groß- und Kleinhandels der Stadt. Während des zweiten Weltkrieges wurde die Stadt ein wichtiges militärisches Zentrum, erhielt einen Flugplatz und zahlreiche militärische Anlagen.

In derselben Zeitspanne wuchsen auch andere Städte Ghanas in starkem Maße, so daß der Vorsprung Accras sich nur langsam vergrößerte. Kumasi behauptete seinen Platz als wirtschaftliches Zentrum und Sekondi-Takoradi als Haupthafen des Landes²¹⁾.

Die folgende Tabelle (2) stellt das absolute und relative Wachstum der drei wichtigsten Städte Ghanas dar (1921 = 100):

Tabelle 2:

	1901	1911	1921	1931	1948	1960
Accra						
Bevölkerung	26 622	29 602	42 803	60 762	142 348 ²²⁾	388 396
Index	62	69	100	141	330	903
Kumasi						
Bevölkerung	3 000 ²³⁾	18 853	23 496	35 829	77 689 ²²⁾	180 642
Index	—	64	100	141	324	785
Sekondi-Takoradi						
Bevölkerung	—	—	13 000 (Schätzung)	21 614 + 5 478	26 570 + 17 327	34 513 + 40 937
Index			100	208	337	580

Die Tabelle zeigt, daß der Wachstumsindex für die drei Städte zwischen 1921 und 1948 ziemlich gleich ist und daß Accra den größten Vorsprung zwischen 1948 und 1960 erreicht hat.

Die Vormachtstellung

Das Ende des zweiten Weltkrieges leitete die Periode der intensiven Verstädterung in ganz Westafrika ein.

● Obwohl dabei der Vorsprung Accras vor den übrigen Städten Ghanas langsam größer wurde, war es bis Mitte der 50er Jahre noch nicht klar, ob dieser

Vorsprung endgültig war²⁴⁾. Erst durch die Unabhängigkeit Ghanas wurde Accras Stellung so befestigt, daß sie heute als unerschütterlich erscheint. Damit hat Accra den Rang einer *primary city* erreicht²⁵⁾.

Die Gründe für die Entwicklung liegen sowohl in der Änderung der politischen Position als auch der Raumlage Accras. Die Selbständigkeit Ghanas brachte eine außerordentliche Ausweitung des Verwaltungsapparates mit sich, der unter dem persönlichen Regime des „Erlöser-Präsidenten“ nicht nur die Verwaltung, sondern auch das Wirtschaftsleben in stärkstem Maße zentral dirigiert. Zusätzlich zu den Spitzenorganen der inneren Verwaltung, Entwicklungsgesellschaften, Gewerkschaften usw. fanden in Accra alle auswärtigen Delegationen ihren Wohnsitz sowie internationale Institutionen und Behörden der Afrikanischen Einheit. Diese Entwicklung zog die junge Bildungselite des Staates an und führte zu intensivster öffentlicher und privater Bautätigkeit, die ihrerseits wieder Tausenden

von Arbeitern Beschäftigung gab. Das starke Anwachsen der Konsumentenschichten verursachte ein Aufblühen des Groß- und Kleinhandels, angefangen von den Marktfrauen – deren es über 20 000 gibt – bis zu den größten Importfirmen und modernsten mehrstöckigen Warenhäusern. Banken und Versicherungsgesellschaften folgten dem wirtschaftlichen Aufschwung. Die verstärkte Kaufkraft gab den Anstoß für eine erste Erzeugung von Verbrauchsgütern, vor allem Möbeln, Haushaltgeräten und für eine Lebensmittelverarbeitung.

All dies erfolgte unter aktivster Hilfe der Regierung, die mit allen Mitteln die Position Accras gegenüber

²⁰⁾ S. CHAPMAN.

²¹⁾ Der 1928 erbaute Tiefwasserhafen von Takoradi, das später mit Sekondi zu einer Stadt vereinigt wurde, zog die Gesamtausfuhr von Mineralien und Hölzern, einen großen Teil der Kakaoausfuhr sowie die Einfuhr von schweren Gütern, die in Accra nicht ausgebootet werden können, an sich.

²²⁾ Einschließlich Vororte, die nach 1945 eingemeindet wurden.

²³⁾ Die Stadt war in diesem Jahr nach dem Aschantikrieg zerstört; Schätzungen für das 19. Jahrhundert schwanken zwischen 18 000 und 100 000.

²⁴⁾ 1957 schrieb HARRISON CHURCH (West Africa, 1. Ed. p. 377): ... the overwhelming importance of Accra is somewhat remarkable, as Takoradi might have been expected to rival it in size ... Kumasi might also have been expected to become more of a competitor with Accra; it may yet do so (Sperrung Y. K.).

²⁵⁾ Dieser Begriff wurde zum ersten Mal von MARK JEFFERSON (1939) benutzt und setzt u. a. voraus, daß eine solche Stadt mindestens doppelt so groß ist wie die nachfolgende Stadt.

Kumasi stärken wollte, das als Zentrum der Opposition und Sonderbestrebungen der Aschanti-Stämme galt. So wurde z. B. das Verwaltungsgebiet Kumasis durch die Abtrennung der neuen Provinz Brong-Ahafo fast um die Hälfte verkleinert ²⁶⁾.

Tabelle 3: Berufszugehörigkeit der Beschäftigten Accras (1960 in %) ²⁷⁾

Berufszweig	Gesamtbeschäftigte	Männl.	Weibl.
Fischfang (und Landwirtschaft)	4	6	1
Steinbrüche	1	1	1
Handwerk (und Industrie)	13	14	11
Baugewerbe	12	18	1
Elektrizität und Wasser	2	3	—
Handel	37	18	73
Verkehr	7	10	1
Dienste (öffentl. u. privat)	24	30	12
Insgesamt	100%	100%	100%
Gesamtzahl (abgerundet)	150 000	100 000	50 000

Die obige Beschäftigungstabelle spiegelt deutlich das Bild einer Stadt mit überwiegenden Verwaltungs- und Handelsfunktionen wieder. Die Dienstleistungen stehen meist auf der höchsten Rangstufe, ihr Hinterland ist der gesamte Staat. Als Zentrum unterer Rangstufe spielt Accra eine geringere Rolle, da sein landwirtschaftliches Hinterland begrenzt ist. Die Landbevölkerung in einem Umkreis von 30 km Radius zählte 1960 nicht mehr als 76 000. Die Gesamtbevölkerung, die die Dienstleistungen niedrigerer Ordnung in Anspruch nimmt (Grund- und Mittelschulen, Gerichte, Polizei, Gesundheitswesen, Großhandel) wurde von GROVE ²⁸⁾ mit 918 000 berechnet, gegenüber 1 300 000 für Kumasi und 700 000 für Koforidua, eine Mittelstadt, 60 km nördlich von Accra und ein Zentrum des Kakaoanbaues und der Landwirtschaft im Waldgebiet. Dagegen monopolisiert Accra die Dienste höchster Ordnung: Konzentration der politischen Verwaltung und der auswärtigen Beziehungen, Nervenzentrum des Finanz- und Wirtschaftslebens, Hauptfallort für Importe. Mittelpunkt von Wissenschaft, Kulturleben, Presse und Verlagswesen, ferner besitzt es den einzigen internationalen Flughafen des Landes.

Durch die schnelle Entwicklung aller höheren Dienstleistungen hat Accra – trotz des Fehlens eines landwirtschaftlichen Hinterlandes – genügend Eigengewicht bekommen, um ein selbständiges Bevölkerungszentrum zu bilden. Es kommt aber noch hinzu, daß seine Raumlage in den letzten Jahren eine andere geworden ist. Ausgangspunkte des strukturellen Wandels ist der Bau des großen Voltastaudamms in Akosombo, 90 km nordöstlich von Accra ²⁹⁾. Die Hauptaufgabe dieses

Dammes ist die Erzeugung von 700 000 kw Elektrizität, von denen zwei Drittel für ein Aluminiumschmelzwerk vorgesehen sind.

Die erste Ausbaustufe mit einer Produktion von 500 000 kw wurde im November 1965 fertiggestellt. Der erzeugte Strom steht der industriellen Entwicklung ganz Ghanas zur Verfügung. Aber bereits heute ist es klar, daß Accra, als die dem Damm nächstgelegene Groß- und Küstenstadt, der Hauptnutznießer dieser billigen Energiequelle sein wird. Der riesige Speicherraum läßt außerdem erstmals an eine Bewässerung und Besiedlung der unbewohnten Ebenen im Hinterland Accras denken. Wenn die Hoffnungen der Landwirtschaftsexperten ³⁰⁾ sich verwirklichen sollten, bestünde die Möglichkeit, die schwarzen Tonböden in ein dichtbesiedeltes Anbaugelände von Reis und Baumwolle zu verwandeln. Damit würde Accra zusätzlich ein landwirtschaftliches Hinterland erwerben.

Der Dammbau erforderte den Antransport schwerster Ausrüstung, für deren Anlandung die Reede von Accra nicht geeignet war, während der Tiefwasserhafen von Takoradi zu weit entfernt und die Straßendecken zu schwach waren. Daher wurde bereits 1951 beschlossen, einen neuen Tiefwasserhafen in Tema, 25 km östlich von Accra, zu bauen und ihn durch eine moderne Straße mit dem Dammgelände zu verbinden. Dieser Hafen wurde planmäßig 1962 fertiggestellt und dient seitdem als Haupthafen Ghanas. Der Hafen von Accra wurde nun stillgelegt. Er dient nur noch einer primitiven Fischerei, während in Tema ein moderner Fischereihafen mit voller Ausrüstung für Kühlung und Verarbeitung errichtet wurde. Die Einrichtung automatischer Lademöglichkeit für losen Kakao in Tema zog den größten Teil des Kakaoexports an, selbst von Orten, die viel näher zu Takoradi liegen.

Die Vollendung des Hafenausbaus führte zur Errichtung größerer Industrieanlagen in Tema, deren Mittelpunkt das geplante Aluminiumschmelzwerk bilden soll. Es entstanden zahlreiche Werke, darunter eine Erdölraffinerie, eine Kakaoverarbeitungsanlage, Aluminiumgerätefabrik, Textilfabriken und Seifenindustrie; auch ein größeres Stahlwerk ist geplant. Gleichzeitig wurde eine modern geplante Stadt erbaut, deren Planung und Kontrolle in Händen von Doxiades Associates (Athen) liegt, und deren Bevölkerung 1965 auf 57 000 geschätzt wurde ³¹⁾.

Wirtschafts- und Planungskreise nahmen ursprünglich an, daß der Bau von Hafen und Stadt in Tema die Entwicklung Accras beeinträchtigen, und daß sich vor allem die Schließung des Hafens von Accra negativ auf dessen Wirtschaftsentwicklung auswirken würde. Aber genau das Gegenteil war der Fall. Zwar erfolgen Anlandungen und Lagerung in Tema, aber die finanzielle und organisatorische Leitung blieb in Accra. Alle gro-

²⁶⁾ MANSARD, Kumasi p. 165.

²⁷⁾ Population Census of Ghana. 1960.

²⁸⁾ D. GROVE: Hierarchy of Towns in Ghana. MS. Kumasi 1963.

²⁹⁾ S. MANSARD (1953) und HILLINGS (1965).

³⁰⁾ S. BRAMMER 1954, 1960 und HILTON 1962.

³¹⁾ S. DOXIADIS 1962.



Abb. 2: Die Topographie Accras

1 über 75 m Höhe; 2 50–75 m; 3 25–50 m; 4 0–25 m; 5 Lagune; 6 Hauptstraße; 7 Ausfallstraße; 8 Eisenbahn

ßen Außenhandels- und Versicherungsgesellschaften, deren Tätigkeit bedeutend gesteigert wurde, behielten ihre Ämter in Accra bei und vergrößerten deren Apparat; die Leitungen der neuen Industrierwerke ließen sich ebenfalls in Accra nieder und verstärkten so noch das Wirtschaftspotential der Stadt.

Die enge Wirtschaftsverflechtung zwischen Accra und Tema und die Nähe der beiden Orte führten dazu, daß beide im Jahre 1963 zu einer Verwaltungseinheit – The Accra-Tema Metropolitan Area – zusammengefaßt wurden. Damit war ein letzter Schritt getan, der Accras Vormachtstellung nun überwältigend machte. Zu den oben erwähnten Hauptstadtfunktionen gesellten sich jetzt auch die Funktionen als Haupthafen und wichtigster industrieller Mittelpunkt des Landes.

Als Folge wächst die Bevölkerung in noch schnellerem Maße. Während der Zensus von 1960 eine Bevölkerung von 425 000 aufwies – davon 27 000 in

Tema –, ergab eine Bevölkerungsberechnung des Verfassers für 1965 eine Zahl von 530 000, – davon 60 000 in Tema – und die Aussicht, die Million im Jahre 1975 zu erreichen.

Ortslage und funktionale Gliederung

Accra liegt nahe der Südwestecke eines riesigen Dreiecks, von etwa 200 km Seitenlänge, das als Accra-Ebenen bezeichnet wird. Die Südflanke dieses Dreiecks ist die Küste der Benin-Bucht; im Nordwesten wird es scharf durch den Steilabhang der Akwapim-Hügel begrenzt; der Voltafluß fließt etwa durch die Mitte dieses Raumes, bevor es sich in seine zahlreichen Deltaarme teilt. Das kleinere Dreieck Akwapim-Volta-Meer bildet das geographische Umland Accras. Aus der im wesentlichen flachen, mit schwarzen Tonböden bedeckten und unfruchtbaren Ebene erhebt sich eine Reihe Inselberge. Die Akwapim-Kette ragt steil bis

zu Höhen über 500 m auf, z. B. in Aburi, dem Sitze des Präsidenten, 30 km nördlich von Accra. Sie bildet die Horizont-Linie der Stadt. Ihre niedrigeren Ausläufer reichen – westlich der Sakumo Lagune – bis an die See und formen felsige Klippenküsten.

Die Besiedelung des Dreiecks ist auf seine Flanken begrenzt. Entlang der Küste gibt es einige Fischerdörfer, während die landwirtschaftlichen Siedlungen sich am Fuße der Hügel hinziehen, die mit steigender Entfernung mehr Regen erhalten. Auf dem Rücken der Akwapim-Kette ist die Besiedelung weitaus dichter, die Dörfer orientieren sich aber mehr nach der Stadt Koforidua als nach Accra, von dem sie durch den Steilhang getrennt sind. Die Hügelkette trennt Accra von den übrigen Teilen Ghanas und wird nur an wenigen Pässen durchgängig, die der Densu-Fluß geschaffen hat. Die Hauptkette wird bei Nsawam durchbrochen – der Paß wird von der Straße und der Bahn nach Koforidua und Kumasi benutzt (s. Abb. 1) – und die südlichen Ausläufer bei Weja, wo das erste Wasserwerk für Accra errichtet wurde.

Die Topographie des eigentlichen Stadtgebietes steht noch unter dem indirekten Einfluß der Akwapim-Kette. Ihr Hauptfaktor ist eine Bodenschwelle, die parallel zur Hügelkette verläuft – die „Ridge“ – und ihren höchsten Punkt mit 85 m im Gebiete des Flug-

platzes erreicht (s. Abb. 2). Sie besteht aus Sand, der über palaeozoischen Sandsteinen und Schiefen gelagert ist, und erreicht die Küste in einer Klippe, die als Felsvorsprung eine kleine Bucht bildet. Auf ihr wurden die beiden Festungen Ussher-Fort und James-Fort errichtet. Ein anderer Ausläufer der Bodenschwelle schuf eine niedrige Klippe drei Kilometer östlich von der ersten, auf der die Festung Christiansborg erbaut wurde (s. Abb. 3).

Zwischen den beiden Klippen liegt ein Sandstreifen, der in eine sandige Flachküste von etwa 500 m Breite übergeht, über den sich die „Ridge“ in einem etwa 20 m hohen Steilhang erhebt. Das gesamte Stadtgelände steigt nach Norden langsam zu einem flachen Plateau von etwa 80 m Höhe an, das von dem steilen Legon-Hügel (147 m) gekrönt wird, der den näheren Horizont beherrscht und auf dem sich das Verwaltungsgebäude der Universität von Ghana erhebt.

Die Flanken der Bodenschwelle werden von tief eingeschnittenen Flußtälern geformt, deren wichtigstes das des Odawflusses ist, der an seiner Mündung die Korle Lagune schuf. Seine linken Zuflüsse zerschneiden die Westflanke der Ridge in isolierte Ausläufer. Die kleineren Flußtäler der Ostflanke vereinen sich vor ihrem Eintritt in die Kpeschi Lagune. Nach Süden wird die Ridge zur Klotey Lagune entwässert, die den Hügel

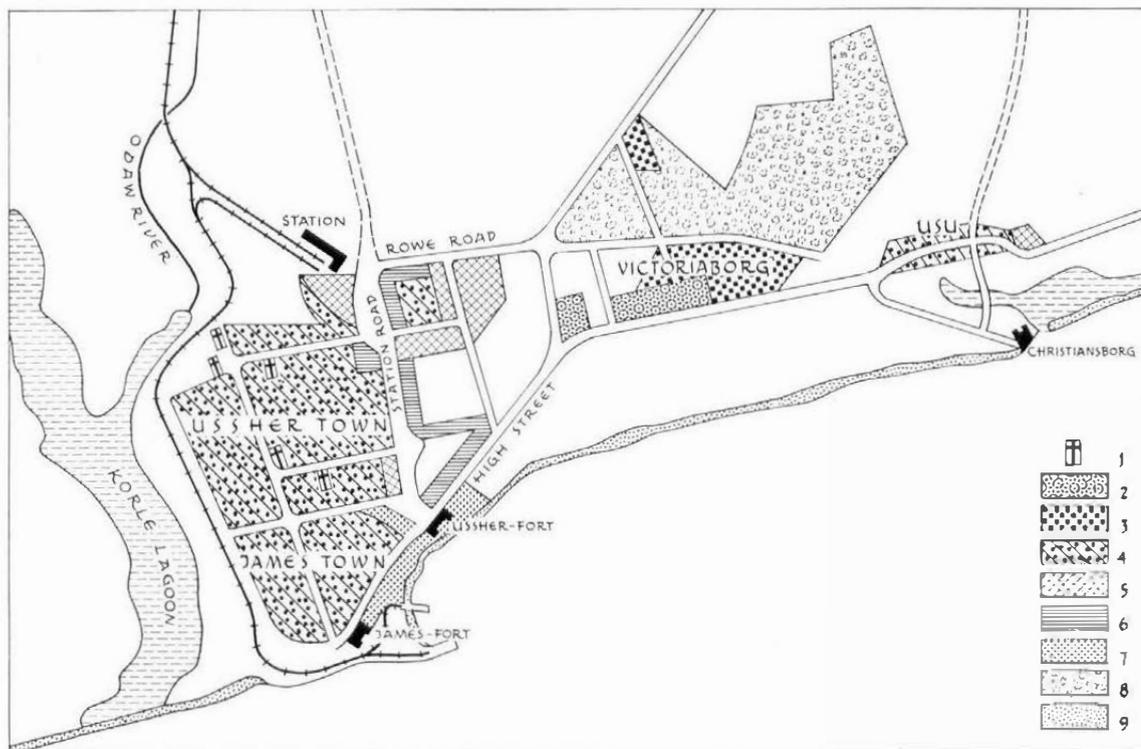


Abb. 3: Accra – vor dem ersten Weltkrieg (schematische Rekonstruktion)

1 Kirche; 2 Verwaltungsgebäude; 3 Wohnviertel der Europäer; 4 Wohnviertel der Eingeborenen; 5 Markt; 6 Einzelhandel; 7 Großhandel und Lagerräume; 8 Parkanlagen; 9 Sandküste

von Christiansborg begrenzt (s. Abb. 3). Lagunen und Meer trennen schmale Sandstreifen, die bei Hochwasser von den Lagunen her überflossen werden, während bei Niederwasser hohe Meerwellen in die Lagunen eindringen.

Die historischen Zugangspfade nach Accra waren durch die Topographie bestimmt. Von Osten und Westen her war die Stadt wegen der Lagunen fast unzugänglich. Erst im 20. Jahrhundert wurden diese mit Hilfe von Dämmen überquert. Die Stadt war hauptsächlich von Norden her zugänglich. Die Ridge bildete die beste Verbindung zum Fuße der Akwapim-Hügel und von da zur einzigen Kreuzungsstelle am Volta – bei Senchi – und weiter nach Togoland. Ein zweiter Pfad, am Rande des Odaw-Tals entlang, führte zum Paß von Nsawa und von dort ins Waldhügelland.

Die Anfänge

Trotz der Unterschiede der geographischen und historischen Entwicklung Accras gegenüber Städten in anderen Erdteilen zeigt eine Untersuchung der verschiedenen Phasen, daß die Gesetzmäßigkeiten städtischer Entwicklung – mit geringen Abweichungen – auch in afrikanischen Städten zu finden sind. Auch hier entwickelte sich der moderne Stadtkern im Anschluß an den historischen Kern, und dieser war im wesentlichen von Verteidigungsgesichtspunkten bestimmt. Der Unterschied zu den europäischen Städten liegt darin, daß die Stadt ursprünglich nicht als Mittelpunkt ihrer Umgebung gedacht war, sondern als Stützpunkt der europäischen Niederlassung, so daß die Landverbindungen eine geringere Rolle spielten als die Seeverbindungen und der Schutz gegen das Hinterland. Daher lag der beste Standort auf den Felsvorsprüngen, deren kleine Buchten den Schiffen Ankerplatz boten und die durch die Lagunen zu Halbinseln wurden. Die drei europäischen Festungen, die diese Ortslage ausnutzten, schufen Ansatzpunkte für die ersten Siedlungen, in deren Schutz Märkte entstanden, während ein großer Teil der eingeborenen Bevölkerung, der Ga-Stämme, Fischfang in den Lagunen betrieb³²⁾.

Mit der Übernahme der dänischen und holländischen Festung (1850, bzw. 1867) war die Grundlage für eine einheitliche städtische Entwicklung gegeben. Jamestown wurde der Mittelpunkt der Fischerbevölkerung, die noch heute dort lebt (s. Bild 1), während sich die städtischen Funktionen mehr in Ussherstown bemerkbar machten. Hier konzentrierte sich auch die Tätigkeit der Missionen, was noch heute in der größeren Zahl von Kirchen, Schulen und kleineren Krankenhäusern nachwirkt (s. Abb. 3). Die Festung Christiansborg war zu entlegen, um die erste städti-

sche Entwicklung mitzumachen. In ihrem Schutze lagen die Siedlungen der Lagunenfischer Osu und Labadi.

Die 1877 nach Accra verlegte Kolonialverwaltung stieß noch auf die Folgen des Erdbebens von 1862. Die Festungen James-Fort und Ussher-Fort, die dabei beschädigt worden waren, wurden in Gefängnisse umgewandelt, während Christiansborg, das im wesentlichen unbeschädigt geblieben war, zum Sitz der Regierung erwählt wurde. Die Wohnungen der europäischen Beamten und Offiziere, denen sich bald Kaufleute und Schiffahrtsagenten anschlossen, wurden am Süden der Ridge errichtet, an der Stelle, an der der Steilhang der See am nächsten lag und dadurch kühlere Winde versprach. So entstand das Viertel Victoriaborg. Der Weg, der diese Wohnsiedlung mit der eigentlichen Stadt verband, wurde entlang der Kante des Steilhangs geführt und erhielt den Namen High-Street (s. Abb. 3). Diese Straße wurde bald zum Handelszentrum der Stadt. An ihr entstanden Lagerhäuser, Schiffsagenturen, Handelsgesellschaften und Warenhäuser. Victoriaborg wurde von Parkanlagen und Sportplätzen umgeben und auf diese Weise wurden räumlich alle – bisher getrennten – Teile der Stadt zu einem einheitlichen Gebiet zusammengeschlossen.

Einen wichtigen Faktor in der städtischen Entwicklung Accras bildete der Ausbau moderner Verkehrswege. Im Jahre 1909 begann der Bau der Bahnverbindung mit dem Hinterland. Als Trasse wurde der historische Weg am Rande des Odaw-Tales gewählt. Der Personenbahnhof wurde am Nordende der Stadt erbaut und eine Abzweigung am Ostrand der Lagune entlang bis zum Hafen geführt. Sie endete auf der Mole bei James Town, die 1903 gebaut worden war. Der stadtgeographische Einfluß des Bahnhofs gleicht den europäischen Stationen, die etwa 50 Jahre früher errichtet wurden. Die Straße vom Bahnhof zum Stadtkern wurde zur Hauptgeschäftsstraße. Entlang der „Station-Road“ entstanden neuere Geschäfts- und Warenhäuser, die teilweise von Indern und Libanesen errichtet wurden, und auch die Eingeborenenmärkte dehnten sich in der Richtung des Bahnhofs aus. Dort, wo die neue Bahnhofstraße auf das alte Geschäftszentrum traf, entstand ein Verwaltungskern mit Gericht und Postgebäude. Das Wohnviertel Victoriaborg wurde durch eine neue Straße – Rowe Road – mit dem Bahnhof verbunden (s. Abb. 3). Die eben geschilderte funktionale Gliederung bestimmte die künftige Entwicklung und deren Richtung bis auf den heutigen Tag.

Zwischen den Weltkriegen

Nach einer Zeit der Stagnation vor und während des ersten Weltkrieges begann die Stadt sich nach dem Kriege stetig auszudehnen. Dies erfolgte in der für viele afrikanische Städte typischen Form der Erweiterung bestehender, isolierter Kerne, zwischen denen so-

³²⁾ Der Übergang zur Seefischerei erfolgte erst im 18. Jh. unter dem Einfluß der Fanti-Stämme. (BOATENG, Ghana, p. 146).

wohl räumlich wie sozial ein weiter Abstand verblieb. Auf der einen Seite stehen die Villen der Europäer und Asiaten und allmählich der eingeborenen Oberschicht, umgeben von Gärten, die sich über mehrere Morgen erstrecken, auf der anderen Seite höchste Wohndichte in Erdhütten mit Strohdächern, ohne Küchen oder Toiletten, ohne Wasserversorgung oder Abwasserbeseitigung. Eine besondere Form der Kerenerweiterung bildeten die muslimischen Dörfer „Zongo“, in denen sich Einwanderer aus Nordghana oder Nordnigerien drängten. Sie entstanden außerhalb der Stadtgrenzen ohne Planung und befestigte Straßen und natürlich ohne irgendwelche sanitäre Einrichtungen.

Eine planmäßige Erweiterung des Stadtgebietes erfolgte 1923 mit dem Bau der Dämme über die Korle Lagune, die den Zugang zu deren westlichem Ufer ermöglichten. Dort wurde das zentrale Krankenhaus Korle-Bu errichtet und zwischen ihm und der See die erste geplante Eingeborensiedlung Korle-Gono. Gleichzeitig begann der Ausbau des Unterrichtszentrums im Norden der Stadt auf einem Gelände von mehreren Quadratkilometern. Hier entstand das Gymnasium Achimota, auf dem Gelände, das später auch die Universität und die Verwaltungshochschule beherbergte (s. Abb. 2).

Der Beginn der Motorisierung ermöglichte es der europäischen Bevölkerung, sich weiter von Victoriaborg zu entfernen. Neue Wohnviertel wuchsen auf dem Rücken der Ridge, während Victoriaborg reinen Verwaltungscharakter annahm. Die muslimischen Dörfer wurden zum Teil verdrängt. Neue Konzentrationen erfolgten außerhalb der Stadtgrenzen, die 1930 zum ersten Mal festgelegt wurden (s. Abb. 5). Die wichtigsten Ballungen waren Sabon-Zongo, nordwestlich der Korle Lagune, und Nima, auf einem durch Flußtäler isolierten Ausläufer der Ridge (s. Abb. 2).

Am Rande der alten Stadt entstanden Viertel des sich entwickelnden örtlichen Mittelstandes, vor allem entlang der nördlichen Fortsetzung der Bahnhofstraße, so etwa Tudu und Adabraka, die zu ihrer Zeit als die besten Afrikanerviertel galten. Ein anderes Mittelstandsviertel erwuchs östlich von Victoriaborg in Christiansborg, um einen Kern von Missionen und Erziehungsinstituten herum.

Auf diese Weise bildeten sich vier Erweiterungsachsen heraus, von denen jede mit einer Ausfallstraße verbunden war, die in den dreißiger Jahren zu Kraftfahrzeugstraßen ausgebaut wurden. Die Dämme über die Korle Lagune ermöglichten den Ausbau einer Straße nach Westen, die über Weja und Winneba schließlich nach Takoradi führte. Auch die östlichen Lagunen wurden von Dämmen durchzogen und damit der Weg nach Tema geöffnet. Der Anfang des historischen Weges nach Nsawam und Koforidua wurde zur Lutherfordstraße (bis 1966 Kwame Nkrumah Avenue, heute Liberation Avenue), und auf dem Rück-

ken der Ridge entstand die breite Allee, die heute den Namen Independence Avenue trägt.

Die weitere Ausdehnung der verschiedenen Wohnviertel erfolgte entlang diesen Achsen, vor allem entlang der Ridge, wo ein Villenviertel dem andern folgte. Die Elendsviertel und die muslimischen Dörfer hingegen wuchsen durch Zubau von neuen Hütten zwischen den bestehenden Häusern, wodurch sich das Problem der hohen Wohndichte weiter verschärfte³³⁾. An ihren Rändern wucherten sie in planlosem Wachstum über Sumpfgelände oder Abhänge weiter.

Zwischen den Erweiterungsachsen blieben noch weite unbebaute Flächen. Die Verkehrsverbindung zwischen den Achsen erfolgte durch den Bau zweier Bogenstraßen, denen später eine weite Ringstraße hinzugefügt wurde, die einzige, die alle Stadtteile verbindet und heute – unter dem Namen Ring-Road – den Hauptverkehr der Stadt trägt.

Neueste Entwicklung

Die stürmische Entwicklung, die nach dem Kriege und mit der Unabhängigkeit einsetzte, folgte den Leitlinien, die sich in der vorangehenden Epoche herausgebildet hatten. Die Richtung der Entwicklung folgte den Grundzügen, die Hoyt³⁴⁾ an mehreren Beispielen herausgearbeitet hat, nämlich daß jeder Funktionsbezirk sich sektorenartig in Richtung seiner ursprünglichen Erweiterung ausdehnt. So folgten die eleganten Wohnsiedlungen dem Rücken der Ridge nach Nordosten bis zu den neuen Siedlungsbezirken „Cantonelements“ und „Flughafen“, wobei letzterer vor allem von Diplomaten bevorzugt wird. Allerdings hat die Einwohnerschaft dieser Bezirke einen Strukturwandel erfahren. An Stelle der höheren britischen Beamten und Offiziere sind Mitglieder der ghanaischen Oberschicht getreten bzw. auswärtige Sachverständige oder Vertreter auswärtiger Firmen. Der Mittelstand errichtete neue Wohnviertel in Verlängerung der Liberation Avenue (Kokomlele und Neu Accra) und entlang der neuen Straße nach Winneba, vor allem in Kaneshie. Die Elendsquartiere wuchsen weiter ungeplant nach allen Seiten und füllten langsam alle freien Plätze zwischen den Siedlungsachsen aus (s. Abb. 4 u. 5).

Mit der Beschleunigung des Wachstums in den sechziger Jahren vergrößert sich der Radius der verschiedenen Sektoren. Dabei ist aber die Entwicklung nach Osten durch den weiten Militär- und Barackenbezirk versperrt, der sich vom Flugplatz bis zur Kpeshi Lagune hinzieht. Auch nach Norden ist der Ausweitung eine Grenze gesetzt, da die Universität und Achimota den gesamten Nordrand der Stadt einnehmen. Die jetzige Hauptentwicklungsrichtung geht daher nach Westen und Nordwesten, in Gebiete, die teil-

³³⁾ S. ACQUAH 1939.

³⁴⁾ Homer Hoyt, 1939.



Abb. 4: Die funktionale Gliederung Accras

1 Verwaltung; 2 Militärische Anlagen; 3 Verkehrsanlagen: a Hafen, b Bahnhof, c Autobusstation, d Flugplatz; 4 Handel und Finanzen; 5 Industrie; 6 Erziehung und Gesundheitswesen; 7 Parkanlagen und Pflanzungen; 8 Elegante Wohnviertel; 9 Mittelstandswohnviertel; 10 überfüllte Wohnviertel; 11 unorganische Wohngebietserweiterungen; 12 Lagune

weise außerhalb der Stadtgrenze liegen. Hier werden selbst Wohnungen des Mittelstandes errichtet, noch bevor Straßen oder sanitäre Anlagen die Gegend erreicht haben.

Gegenüber dieser flächenmäßigen Ausdehnung der Wohnbezirke erlebt das Stadtzentrum eine Änderung des Bauscharakters. Auch hier beweist sich erneut das stadtgeographische Prinzip, daß der historische Kern einer Stadt sich zum Hauptgeschäfts- und Finanzzentrum oder zum Verwaltungszentrum entwickelt. Victoriaburg behielt seinen Charakter als Ver-

waltungszentrale bei, kann aber den zusätzlichen Funktionen als Landeshauptstadt eines selbständigen Staates nicht genügen. Obwohl die niedrigen Verwaltungsgebäude der Kolonialzeit durch mehrstöckige Ministerien ersetzt wurden, reicht die Fläche nicht aus, um alle Funktionen der zentralistisch geleiteten Regierung zu übernehmen. Die öffentlichen Gebäude greifen auf die anliegenden Grünanlagen und Wohnstraßen über und grenzen nun direkt an das Finanzviertel. Die Präsidentialverwaltung schuf sich ein neues Regierungszentrum im Norden der Independence



Abb. 5: Die Wachstumsphasen Accras (auf Grund verschiedener Quellen kompiliert vom Verf.)

1 Ursprüngliche Fischerdörfer; 2 Stadtkern 1903; 3 Bauperiode 1913–1923; 4 Bauperiode 1923–1936; 5 Bauperiode 1936–1948; 6 Bauperiode 1948–1957; 7 Bauperiode 1957–1963; 8 Parkanlagen und Pflanzungen; 9 Lagune; 10 historische Festung; 11 Stadtgrenze 1943; 12 Stadtgrenze 1930

Avenue, das um den Komplex Flugplatz – Radio-station – Flagstaffhouse (Residenz des Präsidenten) – Militärbaracken gruppiert ist.

Auch das Handels- und Finanzzentrum um den Bahnhof ändert seinen Charakter schnell. Zwar blieben hier die traditionellen Märkte bestehen, um die sich jetzt die Autobusstationen und die Parkplätze für die zahlreichen „Mummy-Lorries“ gruppieren, aber in den alten Geschäftsstraßen entstehen Hochhäuser an Stelle der alten Geschäfte und Warenlager (s. Bild 2 u. 3). Das Geschäftsviertel wächst entlang

der Liberation Avenue und greift auf Parallel- und Verbindungsstraßen über. An der Kreuzung dieser Hauptgeschäftsstraße mit der Ringstraße befindet sich der Liberation Circle (bis 1965 Kwame Nkrumah Circle), der größte offene Platz der Stadt, um den herum sich langsam ein Vergnügungsviertel bildet, auch dies in Anlehnung an städtische Entwicklungen anderswo (s. Bild 4).

Eine neue Erscheinung im Stadtbild ist das Industriezentrum. Wie überall wurde hierfür niedrig gelegenes Gelände gewählt, das bis jetzt unter Überschwem-

mungen zu leiden hatte. In Accra entstand das Industriegebiet im Odaw-Tal entlang der Bahnlinie (s. Abb. 4). Zu diesem Zwecke wurde dem Fluß und seinen Zuflüssen ein tieferes Bett gegraben und die Korle Lagune teilweise trockengelegt.

Planung

Obwohl die Entwicklung Accras nach Grundsätzen der städtischen Entwicklung anderer Länder vor sich ging, folgte sie doch weitestgehend den topographischen Gegebenheiten, ohne einer sozialen Planung unterworfen zu sein. Daher konnte eine Reihe brennender Probleme nicht gelöst werden. Das dringendste davon ist die soziale Unausgeglichenheit der Wohnbezirke. Über die Hälfte der Bevölkerung lebt in unaussprechlicher Enge. In den ältesten Stadtteilen und den „muslemischen Dörfern“ beträgt die durchschnittliche Wohndichte 500 Personen je Hektar und erreicht in manchen Bezirken von Jamestown 1500 Personen je Hektar trotz einstöckiger Gebäude. Demgegenüber steht in den eleganten Wohnvierteln eine Dichte von 5 bis 10 Personen je Hektar bebauten Landes (einschließlich der Gärten).

Im Jahr 1960 umfaßt das Gesamtgebiet der Stadt

155 qkm, von dem etwa die Hälfte unentwickelt und unbebaut war. Auf der Restfläche lebten 338 000 Personen, aber davon 210 000 auf einer Fläche von 12 qkm. Bei einer Einteilung in 4 Wohntypen (s. Abb. 4) ergibt sich folgendes Bild:

Wohntyp	Einwohner	Prozentsatz der Gesamtzahl	Siedlungsfläche
Elegant	23 000	6 %	1200 ha
Mittelstand	71 000	18 %	3000 ha
Standard (mit sanitären Einrichtungen, aber ohne Hauswasserleitung)	84 000	21 %	2100 ha
Elendsquartiere	210 000	55 %	1200 ha

Zahlen auf Grund einer vom Verfasser durchgeführten Untersuchung

Ein zweites schweres Problem ist der Mangel an Erholungsflächen. In der Stadt befinden sich nur die Grünflächen, die Victoriaborg umgeben (s. Abb. 4). Die Küste ist zwar zum größten Teil unbebaut und bietet Bademöglichkeiten, aber ein großer Teil des Strandes wird von Kokospalmen eingenommen, dient der Fischerei oder gehört privaten Clubs. Ein Er-



1



2



3



4

holungsgebiet entwickelt sich allmählich auf den Höhen von Aburi. Aber es ist zu weit von der Stadt entfernt und daher nur mit dem Auto zu erreichen.

Das Problem des Kraftwagenverkehrs, das in jeder Großstadt besteht, wird in Accra insofern verschärft, als der Großteil der Straßen keine Bürgersteige besitzt und von offenen Entwässerungskanälen begleitet wird.

Das derzeitige Kernproblem der Planung ist der Ausbau der räumlichen Beziehungen zu Tema. Die Fläche der Metropolitan Area beträgt ca. 600 qkm und ist zum allergrößten Teil unbebaut. Die derzeitige ungeplante Ausdehnung Accras verläuft hauptsächlich Richtung Westen, also von Tema weg, während das geplante Zusammenwachsen eine Entwicklung nach Osten verlangt. Ein solcher – allerdings völlig planloser – Ausbau ist z. Z. zu beobachten, insofern als die Fischerdörfer, die zwischen Accra und Tema liegen, in stärkstem Maße verstädern. In Teschie und Nungwa ist eine ungezügelter Bautätigkeit im Gange. Die Bevölkerung jedes dieser Dörfer kann bereits auf 20 000 geschätzt werden. Eine Ursache für das schnelle unorganische Wachstum dieser Dörfer ist die Tatsache, daß in Tema die Bautätigkeit nicht mit dem schnellen Zuwachs der Arbeitsmöglichkeiten Schritt halten kann. Da Tema auf das sorgfältigste nach dem Prinzip der Nachbarschaftsgruppen geplant ist, wird auch der Zuzug nach Tema aufs strengste kontrolliert, um eine Zusammenballung der Bevölkerung über die vorgesehene Wohndichte hinaus zu verhindern³⁵). Daher lassen sich viele Arbeitskräfte in den Dörfern nieder. Diese Bautätigkeit könnte später einem planmäßigen Ausbau von Straßen oder Erholungsplätzen an der Küste im Wege stehen.

Daher wurde im Jahre 1963 die Firma Doxiades Associates, die Tema geplant hat, beauftragt, einen

Gesamtplan für Accra-Tema auszuarbeiten, dessen erste Aufgabe es ist, Gebietsstreifen, die später einmal für öffentliche Dienste benötigt werden, für jede Bautätigkeit zu sperren. Die Planer hoffen, daß bei richtiger Ausnutzung dieses großen Raumes zwischen Accra und Tema die Metropolis instande sein wird, jede Erweiterung ihres Aufgabenkreises und jeden Bevölkerungszuwachs – selbst weit über die Million hinaus – zu absorbieren, ohne jene Problemquartiere zu schaffen, unter denen das alte Accra so leidet.

Literatur

- ACCRA, A Plan for the Town. Prepared by the *Town and Country Planning Division of the Ministry of Housing*, Accra 1958.
- ACQUAH, I.: *Accra Survey*, London 1958.
- BOATENG, E. A.: *Problems of Sire and Planning in Accra. The Outlook*. 1956. H. 2.
- : *The Growth and Functions of Accra. Bulletin of the Ghana Geographical Association*. Vol. IV. N° 2. 1959. p. 4–15.
- : *A Geography of Ghana*. Cambridge, 1959.
- BRAMMER, H.: *Report on the Reconnaissance Soil Survey of the Accra Plains*. Gold Coast Division of Agriculture. Soil and Land-Use Survey Branch. Kumasi 1954.
- : *A Brief Account of Agricultural Conditions and Factors affecting Agricultural Development in the SE. Coastal Plains*. Ghana Ministry of Food and Agriculture, Scientific Services Division, Soil and Land Use Survey Branch. Divisional Paper N° 10. Kumasi 1960.
- CHAPMAN, D. A.: *Achimoto College Gold Coast. Scottish Geogr. Mag.* 60. 1944. p. 12–15.
- DICKSON, K. B.: *Evolution of Seaports in Ghana, 1800–1928. Annals of the Association of American Geographers*, 55. 1965. p. 98–111.
- DOXIADES ASSOCIATES: *Kwame Nkrumah Commercial Area, Accra, Ghana. Ekistiks*, 12. 1961. p. 110–126.
- : *The Town of Tema, Ghana; Plans for two Communities. Ekistiks*, 13. 1962. p. 159–171.
- GOULD, P. R.: *The Development of the Transportation Pattern in Ghana. Northwestern University Studies. Geography N° 5*. Evanston, 1960.
- HARRIS, CH. D. + ULLMANN, E. C.: *The Nature of Cities. Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 242. 1945. p. 7–17.
- GROVE, D.: *On the Hierarchy of Towns in Ghana. MS.* 1963.
- HARRISON CHURCH, R. J.: *West Africa*. 1. ed. 1957. London.
- : *West-African Urbanisation. The Sociological Review* Vol. 7. 1959. p. 15–28.
- HILLING, D.: *The Volta River Project. Geographical Magazine* 37. 1965. p. 830–841.
- HILTON, T. E.: *The Economic Development of the SE Coastal Plains of Ghana. Journal of Tropical Geography* 16. 1962. p. 18–31.
- : *The Coastal Fisheries of Ghana. Bulletin of the Ghana Geogr. Ass.* 9. 1964. p. 34–51.

³⁵) Diese Richtlinien können allerdings nicht vollkommen eingehalten werden, da nach traditioneller Stammesgewohnheit jeder das Recht hat, in der Stadt bei einem Mitglied seiner Familie, seines Dorfes oder Stammes „zeitweilige“ Unterkunft zu suchen.

Bild 1: Häuser in Jamestown

Bild 2: Das alte Geschäftszentrum von Accra

Rechts der überdachte Zentralmarkt, links Geschäftshäuser, die meistens Indern oder Libanesen gehören.

Bild 3: Die Hauptgeschäftsstraße von Accra (früher Kwame Nkrumah Avenue). Blick von der Bahnstation nach Norden.

Bild 4: Die wichtigste Straßenkreuzung in Accra (früher Kwame Nkrumah Circle). In ihrem Mittelpunkt das Unabhängigkeitsdenkmal. Hier kreuzt sich die Ringstraße (von unten nach oben laufend) mit den wichtigsten Geschäftsstraßen (Kwame Nkrumah Avenue nach links). Blick nach Westen auf das Industrieviertel

- HOYT, H.: The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities. Federal Housing Administration, Washington 1939.
- HUNTER, S. M.: An Exercise in Applied Geography. Geographical Planning in Urban Areas for the 1960 Census of Ghana. Geography. 1961. p. 1-8.
- JEFFERSON, M.: The Law of the Primate City. Geogr. Review, 29. 1939. p. 226-233.
- JOHNSON, I. W. DE GRAFT: Historical Geography of the Gold Coast. London 1929.
- MANSHARD, W.: Das Volta River Project. Inf. Inst. für Raumforschung. Bonn. 1953. p. 170 ff.
- : Die Küsten- und Flußfischerei Ghanas. 1958. p. 21-38.
- : Die Stadt Kumasi. Erdkunde 15. 1961. p. 161-180.
- : Die geographischen Grundlagen der Wirtschaft Ghanas. Wiesbaden 1961.
- : Verstärkererscheinungen in Westafrika, unter besonderer Berücksichtigung der funktionalen Differenzierung. Raumforschung und Raumordnung, 19. 1961. p. 27-41.
- 1960 Population Census of Ghana, Vol. 1. 3-4. Accra. 1962. STATISTICAL YEARBOOK: Central Bureau of Statistics. Accra. Verschiedene Jahrgänge.
- WHITE, H. P.: Environment and Land Utilization on the Accra Plains. Journal of the West Afr. Science Assoc. 1954. p. 41-62.
- : Port development in the Gold Coast. Scottish Geogr. Mag. 71. 1955. p. 170-173.

BEOBACHTUNGEN IM WAKHAN (NE-AFGHANISTAN)

Mit einer Karte (Beilage I), einer Abbildung und 6 Bildern

PETER MIRWALD und HANS ROEMER

Summary: Observations in Wakhan (NE Afghanistan)

In summer 1964 the authors conducted a first geological and botanical inventory of Wakhan in Afghanistan. Morphologically, this mountain area is divided into the deeply dissected western Wakhan (2 500 metres), which has the highest peaks (up to 7 000 metres), a transitional middle section and the broader flatter eastern Wakhan (4 000-5 000). The whole valley system shows traces of glaciation. Geologically the mountain range is formed in granite, gneiss and clay slate/quartzite series. Tectonic history is revealed in two fault directions, a shear-fissure system and indications of recent block-tectonic activity.

Climatically, the crest of the east Hindu-Kush forms the dividing line between monsoonal and continental areas. The snowline climbs from west to east from 4 900 to 5 300 metres. Glacial activity declines in the same direction. The plant growth of the Wakhan ranges from the desert and semi-desert vegetation of the main valley through steppe-like formation to alpine mat vegetation. Apart from on water surfaces, a closed vegetation cover is first encountered at 3 900-4 300 metres (4 500 metres in the Pamirs) on humus-rich northern slopes. Tree growth is almost entirely limited to stream banks and ravines (up to 3 700 metres). Nowhere is it sufficient for forest formation. The upper limit of plant growth lies at about 4 600 metres, for individual flowering species up to 5 100. The inhabitants of the western and central Wakhan are Tadzhik farmers, those of the east are nomadic Kirghiz.

Vor bemer kung

Eine kleine Gruppe unternehmungslustiger Bergsteiger der Sektion Traunstein des Deutschen Alpenvereins waren die Initiatoren der „Deutschen Wakhan-Expedition 1964“

Dank langer schriftlicher Vorarbeit und der entgegenkommenden Hilfe der Deutschen Botschaft im Kabul gelang es der Expedition, im Sommer 1964 die so selten erteilte Genehmigung zum Betreten des Wakhan-Korridors im äußersten Nordosten Afghanistans zu erlangen. Keiner der früheren Unternehmungen (Polnische Wakhan-Expedition 1960, 1961, 1962; Italienische Oxus-Expedition 1963 u. a.) war es

zuvor erlaubt worden, auch in den östlichen Teil des Wakhan vorzustößen. Die Erteilung dieser Ausnahmegenehmigung dürfte dem günstigen Zufall zu verdanken gewesen sein, daß sich zur betreffenden Zeit eine afghanische Regierungsabordnung zu Vermessungsarbeiten an der afghanisch-chinesischen Grenze aufhielt.

Um die vielleicht einmalige Gelegenheit zu nutzen, wurde vom Ausschuß für Wissenschaft des DAV zusätzlich zu der alpinistischen Zielsetzung eine wissenschaftliche Erkundung dieses weitgehend unbekanntes Gebietes angeregt und dankenswerterweise auch finanziell gefördert. Für die Fachgebiete der Geologie und Botanik bemühten sich die Verfasser deshalb um eine erste Bestandsaufnahme. Hierbei wurden 110 Gesteinsproben und 400 Pflanzenarten gesammelt. Daneben wurden, soweit es die kurze Zeit im Gelände (26. 6. bis 9. 8. 1964) zuließ, glaziologische, klimatologische und allgemein geographische Beobachtungen durchgeführt.

1. Zur allgemeinen Orographie des Wakhan

(vgl. Karte, Beil. I)

Der Wakhan – ehemals ein wichtiges Teilstück einer chinesisch-iranischen Seidenstraße – erstreckt sich am Südrand der russischen Pamire, etwa auf der Höhe des 37. Breitengrads von 71°30' bis etwa 74°30' E in WSW-ENE-Richtung. Der afghanische Teil dieses Gebirgsraumes umfaßt die orographisch linke Seite des Einzugsgebietes des Amu-Darya und seines nördlichen Quellflusses Ab-i-Pamir bis zum Ort Iškašem. Jenseits dieser Flüsse liegt sowjetisches Gebiet (Tadschikische Sozialistische Sowjetrepublik). Im Süden bildet der Hauptkamm des E-Hindukusch die politische Grenze gegen Pakistan und Kashmir, im Osten die Wasserscheide Amu-Darya/Yarkand etwa diejenige gegen China.

Der heutige Grenzverlauf wurde schon im ausgehenden 19. Jahrhundert vertraglich festgelegt, um zwischen den Interessensphären der damaligen Welt-