

Auf eine weitere Wirkung der mit der Lenkung des Außenhandelsgüterstroms der Republik Niger getroffenen Maßnahmen im Verkehrswesen sei am Schluß noch hingewiesen. Die im Ausbau befindliche West-Ost-Achse Niamey-Zinder ist auch der Hauptweg des binnenländischen Personenverkehrs und Güter-austausches. Der Verbesserung dieser Straße kommt

in diesem Zusammenhang nicht nur wirtschaftliche, sondern in hohem Maß auch politische Bedeutung zu. Sie kann dazu beitragen, die wirtschaftliche und politische Einheit des Landes, in dem auf Grund seiner Lage, seiner Konfiguration, seiner wirtschaftlichen Struktur und seiner ethnischen Verhältnisse starke zentrifugale Kräfte wirksam sind, zu stärken.

ZUR ENTWICKLUNG STÄDTISCHER SIEDLUNGEN IN ÄTHIOPIEN

Mit 2 Abbildungen, 6 Fotos und 2 Beilagen (I u. II)

WOLFGANG KULS

Summary: The development of urban settlement in Ethiopia

Ethiopia lacks a framework of older urban settlement adapted to present needs and circumstances. The towns of the present day have largely grown up since the turn of the century with the development of a modern State apparatus which necessitated the construction of secure seats of administration, permanent trade and supply centres. The contemporary situation is marked by the dominance which Addis Ababa and Asmara exert over all other urban settlements in size and importance, to such an extent that viable regional towns are absent in this fragmented country. The 'towns' found in the Provinces (called by the local name 'Katama' because of the frequent doubt as to the applicability of the term 'town') are, above all, well-equipped with facilities in the tertiary sector while industry, apart from a few development regions, has played no role to date. This paper first explains the reasons for the lack of an urban culture in Ethiopia, then reviews the phases of development of urban settlement since the second half of the 19th century. A discussion of the distribution pattern follows and, in a second main section, the typical structural and functional characteristics of Katama-settlements are described.

Wie in der Mehrzahl der tropisch-afrikanischen Länder ist auch in Äthiopien die Entwicklung von Städten ein verhältnismäßig junger, zu einem wesentlichen Teil erst in den letzten Jahrzehnten in Gang gekommener Vorgang. Diese Feststellung mag bei dem mit den Landesverhältnissen weniger Vertrauten, der sich jedoch aus älteren Reisebeschreibungen und landeskundlichen Darstellungen eine Vorstellung von dem alten Kaiserreich im Nordosten von Afrika zu verschaffen versucht hat, einiges Erstaunen hervorrufen, sind doch aus derartigen Berichten über das Land ebenso wie aus historischen Darstellungen Namen wie Aksum¹⁾, Gondar oder Harar wohlbekannt. Ohne Zweifel handelt es sich in diesen Fällen um alte, große und dauerhafte Siedlungen, denen

auch für die Vergangenheit – wenigstens in den Zeiten ihrer Blüte – das Prädikat Stadt kaum abzusprechen ist. Ein näheres Studium der aus dem 19. und früheren Jahrhunderten stammenden Nachrichten über Äthiopien läßt jedoch deutlich werden, daß die genannten Orte neben wenigen anderen größeren Siedlungen, etwa im Küstenbereich, damals Ausnahmerecheinungen bildeten und daß in den meisten Fällen, wo es zur Entwicklung städtischer Siedlungen kam, diese sich als wenig dauerhaft erwiesen. Anders als im benachbarten islamisch-orientalischen Kulturbereich ist es in Äthiopien bis ins 19. Jahrhundert jedenfalls nicht zur Herausbildung eines beständigen und hierarchisch aufgebauten Netzes städtischer Siedlungen gekommen. Vielmehr gab es bis dahin ausgedehnte Räume innerhalb des heutigen Staatsgebietes – auch des Nordens, der den politischen Kernraum Äthiopiens bildet und oft als Abessinien bezeichnet wird²⁾ –, in denen bestenfalls zeitweise größere Siedlungskomplexe mit deutlich von den ländlichen Siedlungen abweichenden Merkmalen anzutreffen waren. Es handelte sich dabei um vorübergehend benutzte Sitze des Königs und regionaler Machthaber, die sich in gewisser Weise mit den mittelalterlichen Pfalzen in Deutschland vergleichen lassen. Von einem mehr oder weniger unabhängigen Bürgertum getragene, durch städtische Lebensformen gekennzeichnete Siedlungen, die auch dauerhafte Umlandbeziehungen entwickelt hätten, existierten jedoch – eben von wenigen Ausnahmen abgesehen, zu denen namentlich das islamische Harar gehörte (s. A. ABATE 1969) – in den großenteils dicht besiedelten Hochlandbezirken nicht.

Die Gründe für das Fehlen einer ausgeprägten alten Stadtkultur und einer entsprechenden alteingesessenen städtischen Bevölkerung in Äthiopien, das ja wenigstens in den älteren Abschnitten seiner Geschichte sehr enge Verbindungen mit dem orientalischen und mediterranen Kulturbereich besaß und von dort her

¹⁾ Die Schreibweise der Ortsnamen richtet sich weitgehend nach der derzeit in der äthiopischen Statistik üblichen. In wenigen Fällen ist bei bekanntesten Namen davon abgewichen (z. B. Massawa statt Mitsiwa).

²⁾ S. hierzu u. a.: D. N. LEVINE 1965 u. E. HAMMERSCHMIDT 1967, 150.

vielerlei Impulse empfangen hat, sind sicher vielfältig. Vornehmlich lassen sie sich jedoch im politisch-militärischen und im gesellschaftlichen Bereich suchen. Nach dem Niedergang des aksumitischen Reiches, in dem es wahrscheinlich ein älteres, recht weit entwickeltes Städtewesen gab (s. M. W. MARIAM 1965), ist Äthiopien als christlicher Staat, von kurzen Unterbrechungen abgesehen, bis ins 19. Jahrhundert hinein von seinen alten Verbindungen mit dem Norden und mit Südarabien mehr oder weniger wirksam abgeschnitten gewesen, hat sich das Reich in einer isolierten Verteidigungsstellung befunden. Anregungen von außen konnten nur schwer in das Land eindringen, dessen Gesellschaftsordnung weitgehend durch eine militärisch-feudale Hierarchie bestimmt war. Der Krieger bzw. der Träger vom König übertragener Ämter besaß in diesem Staat ein besonderes Ansehen, während Handel und Handwerk, wesentliche Grundlagen für eine Stadtentwicklung, von den „Abessiniern“ (Amhara und Tigre) als Tätigkeiten wenig geschätzt, wenn nicht verachtet waren. Belege dafür lassen sich nicht nur in der Literatur finden, sondern sie sind auch durch Beobachtungen über das Verhalten der staatstragenden Bevölkerungsgruppen in der Gegenwart zu erbringen. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß es in Äthiopien keinen erblichen Adelsstand gab, der dem Mitteleuropas vergleichbar wäre. Vielmehr war der vom König vorzunehmende Ämterwechsel das tragende Prinzip in der alten äthiopischen Herrschaftsordnung³⁾. So ist auch von dieser Seite her kein Anstoß für eine Stadtentwicklung gekommen, ebensowenig wie von seiten der Kirche – die etwa in Mitteleuropa dem Städtewesen so viele Impulse vermittelt hat –, obwohl die Geistlichkeit im alten Äthiopien eine bedeutende Stellung einnahm.

Zwar sammelten sich um den jeweiligen Sitz des Königs oder des Provinzstatthalters auch Händler und mehr oder weniger große Handwerkergruppen, doch waren diese vornehmlich auf die Versorgung eines umfangreichen Gefolges der Feudalherren ausgerichtet. Für die Versorgung der Landbevölkerung gab es ein von diesen Niederlassungen weitgehend unabhängiges Marktnetz mit überwiegend offenen, außerhalb von Dauersiedlungen gelegenen Feldmärkten.

Nicht nur militärische Gründe, sondern gerade auch der Wechsel des jeweiligen Machthabers gaben Anlaß zur Verlegung von „Pfalzen“ und Heerlagern. Außerdem spielten auftretende Versorgungsschwierigkeiten, wie Mangel an Brennholz oder an Nahrungsmitteln, oft eine wichtige Rolle für den Entschluß, eine solche Siedlung aufzugeben. Die in der Literatur bereits mehrfach beachtete Verlagerung der Hauptstadt Äthopiens⁴⁾ ist also kein Sonderfall, vielmehr sind

gleichartige Vorgänge auch für die Hauptorte der Provinzen und Unterprovinzen kennzeichnend gewesen.

Gewiß ist mit den vorstehenden Aussagen manches verallgemeinert. Es wäre notwendig, wollte man einen Abriss der Geschichte des äthiopischen Städtewesens geben, auf die bereits erwähnten Ausnahmen näher einzugehen und die Gründe dafür zu untersuchen. Das ist hier jedoch nicht beabsichtigt. Vielmehr soll an dieser Stelle die Aufmerksamkeit allein auf die Gegenwart und auf jenen nicht sehr weit zurückreichenden Zeitabschnitt gelenkt werden, in dem sich städtische Siedlungen des heute in Äthiopien anzutreffenden Typs zu entwickeln beginnen.

Eine Bemerkung ist jedoch noch zu den zahlreichen Angaben über Einwohnerzahlen älterer äthiopischer „Städte“ zu machen, die in Reiseberichten des 19. und früherer Jahrhunderte zu finden sind. Solche Zahlen sind kürzlich von R. PANKHURST (1965) zusammengestellt worden. Sie scheinen ein wesentlich anderes als das hier gezeichnete Bild zu ergeben, werden doch nicht nur zahlreiche „Städte“ mit vielen tausend Einwohnern, sondern auch solche mit weit über 10 000 Menschen erwähnt⁵⁾. Wie PANKHURST selbst ausführt, sind viele derartige Angaben jedoch nur mit großen Vorbehalten zu verwerten, sie beruhen überwiegend auf groben Schätzungen, enthalten kaum Aussagen über die Tätigkeit der „Stadtbewohner“ und widersprechen einander nicht selten. Soweit es sich in Einzelfällen um stark abweichende Einwohnerangaben im Abstand von nur wenigen Jahren handelt, kann dies auch als Hinweis auf die geringe Stabilität der Siedlungen gedeutet werden, ein Merkmal, das vor allem noch den ersten Abschnitt der im Rahmen dieses Aufsatzes zu behandelnden jüngeren Stadtentwicklung in Äthiopien kennzeichnet.

Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, besonders während der Regierungszeit Menileks II. (1889–1913) treten im Siedlungswesen Äthopiens spürbare Veränderungen ein. In dieser Zeit setzt eine erste, für die heutige Situation bedeutsame Phase der Stadtentwicklung ein, die sich bis zur Besetzung des Landes durch die Italiener im Jahre 1936 hinzieht. Damals beginnt sich allmählich ein dichteres Netz dauerhafter Siedlungen herauszubilden, die mit ihren strukturellen und funktionalen Eigenarten deutlich von den traditionellen Siedlungen des Landes verschieden sind.

Während der letzten Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts kommt Äthiopien in einen immer enger werdenden Kontakt mit den europäischen Kolonialmächten, werden Fremdeinflüsse in den verschieden-

³⁾ Hierzu besonders E. HABERLAND 1965.

⁴⁾ Zuletzt A. W. MICHAEL 1967.

⁵⁾ So gibt H. W. BLUNDELL (1900) für Lekemti (Nekemte) um 1900 eine Zahl von 40 000 Einwohnern an (nach R. PANKHURST 1965, 75).

sten Lebensbereichen zunehmend spürbar und damit eine Veränderung vieler alter Strukturen unerlässlich. Nach der erfolgreichen Abwehr des Versuches der Italiener (1896), Äthiopien zu ihrer Kolonie zu machen, gelingt es Menilek II., die Anfänge eines modernen Staatswesens zu schaffen. Damit wurden wesentliche neue Forderungen an ein Verkehrs- und Nachrichtennetz und zugleich an ein Netz von festen Siedlungen zur Versorgung und Verwaltung des sich weit über die alten Grenzen ausdehnenden Reiches gestellt. Wie Addis Abeba, die seit 1887 festliegende Hauptstadt (s. u. a. W. KULS 1957, E. BERLAN 1963, J. DENIS 1964), entwickeln sich auch in den Provinzen, teilweise aus bereits bestehenden Sitzen örtlicher Machthaber, vielfach aber auch ohne Anlehnung an ältere Siedlungen, neue Städte oder – präziser ausgedrückt – neue funktionale Siedlungstypen, die wenigstens den Keim zur Stadtentwicklung in sich tragen.

In Äthiopien wird eine derartige Siedlung, die sich in Struktur und Funktion scharf von den traditionellen, in den einzelnen Landesteilen durchaus verschiedenen ländlichen Siedlungen abhebt, als *Katama* bezeichnet. Dieser Begriff wird auch in den folgenden Ausführungen vielfach Verwendung finden, um eben diese Gruppe von Siedlungen herauszustellen, die bei ganz unterschiedlichen Einwohnerzahlen eine Reihe gemeinsamer Merkmale – auch physiognomischer Art – aufweisen. Es befinden sich darunter Orte, die dem in der Literatur benutzten geographischen Stadtbegriff durchaus gerecht werden, ebenso jedoch auch solche, die nur (erst) aus wenigen Häusern bestehen, jedoch Einrichtungen besitzen, die in ländlichen Siedlungen nicht anzutreffen sind. Ebenso wenig wie die Bezeichnung „zwischen Stadt und Land stehend“ (G. SCHWARZ 1959) wäre der Begriff „Zentraler Ort“ treffend, da sich die Siedlungen nicht in eine ländlich-städtische Entwicklung einreihen lassen und die meisten von ihnen wenigstens zu Anfang weder Glieder eines zentralörtlichen Systems sind, noch klar ausgebildete Umlandbeziehungen besitzen.

Wesentliche Aufgaben der in der ersten Phase entstehenden *Katama*-Siedlungen liegen im militärischen und administrativen Bereich. Gerade in den neu eroberten Südprovinzen handelt es sich häufig zunächst um Militärlager⁶. Sehr bald gewinnt aber auch der Handel eine stärkere Bedeutung, indem sich bei den Niederlassungen von Militär und Verwaltung auch Händler, und zwar großenteils fremdvölkische Gruppen (Yemeniten, Inder, Levantiner usw.) ansiedeln, die in erster Linie die Verteilung von Importwaren und den Ankauf von Landesprodukten für den Export übernehmen. Nicht selten werden an derartige Siedlungen auch Märkte aus der Umgebung

herangezogen, doch bleibt bis in die Gegenwart in vielen Teilen des Landes ein Netz von älteren Märkten außerhalb fester Siedlungen erhalten, wobei sich der Handel auf diesen Märkten in erster Linie auf Landeserzeugnisse beschränkt (vgl. KULS 1958, 151).

Außerordentlich charakteristisch und für die weitere Entwicklung bedeutsam ist die Auswahl der Standorte für die damals entstehenden neuen Siedlungen. Sie entspricht noch weitgehend älteren Traditionen, indem vor allem dem Sicherheitsbedürfnis Rechnung getragen wird. Zum größten Teil wurden hoch gelegene Plätze, möglichst isolierte Bergkuppen für die Anlage von *Katama*-Orten bevorzugt, ließ sich doch von solchen Standorten aus das umliegende Land leicht überwachen. Eine weitere an die Siedlungsplätze gestellte Forderung war die Lage in der malariefreien Höhenzone, in einer klimatischen Zone also, die – als *Woina Dega* bzw. *Dega* bezeichnet – von den Amhara als den wichtigsten Trägern derartiger Neugründungen als Lebensraum im Habesch-Hochland seit jeher bevorzugt war. So entstanden damals viele *Katama*-Orte in Höhen von weit über 2000 m, oft an Plätzen, die mit modernen Straßen nur schwer erreichbar wären, die aber doch in der Regel inmitten dichtbesiedelter Gebiete lagen. Für den Verkehr ergaben sich bei der anfangs ausschließlichen Benutzung von Reit- und Tragtieren beim Transport von Personen und Waren keine grundsätzlichen Hindernisse.

Noch herrschte in diesem ersten Zeitabschnitt der modernen Stadtentwicklung gerade im Süden des Landes die Gewohnheit, mit dem Wechsel des Provinzstatthalters oder des örtlichen Machthabers auch den Siedlungsplatz zu verlagern, so daß heute in fast allen Teilen des Landes, namentlich jedoch in den Südprovinzen, eine Vielzahl „städtischer Wüstungen“ anzutreffen ist. Die Spuren im Gelände sind dabei weitgehend verwischt, häufig deuten nur noch ältere Eukalyptusbestände oder auch gelegentlich Steinwälle, mit denen das „*Gibbi*“ (Bezeichnung für den umgrenzten Bezirk, in dem der König oder Provinzstatthalter mit seinem Gefolge wohnte) umgeben war, darauf hin, daß an der betreffenden Stelle einst ein größerer Ort vorhanden war, der auf Routenskizzen damaliger Reisender besonders hervorgehoben ist und aus diesen Quellen in Atlanten und Kartenwerke teilweise bis in die Gegenwart übernommen wurde.

Neben der Verwaltung und den militärischen Erfordernissen verdankt eine besondere Gruppe von *Katama*-Siedlungen ihre Entstehung in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg dem für das Land so außerordentlich wichtigen Eisenbahnbau von Djibouti nach Addis Abeba. Über die Besonderheiten der Entwicklung dieser Orte hat kürzlich HORVAT in dieser Zeitschrift berichtet (1968).

Mit HORVAT ist die zweite wichtige Phase bei der Entwicklung städtischer Siedlungen in der Zeit der italienischen Herrschaft von 1936–1941 zu sehen. Die

⁶) Vgl. M. H. DEHÉRAIN 1914, M. GRIAULE 1934 u. A. ABATE 1969.

von den Italienern vorgenommene Anlage von neuen Städten und der von ihnen veranlaßte Ausbau bestehender Zentren steht im engen Zusammenhang mit der Schaffung eines ersten leistungsfähigen Kraftfahrzeugstraßennetzes, dessen Linienführung vornehmlich von kolonialpolitischen Erwägungen bestimmt wurde. Statt des vorher und nachher herrschenden Zentralismus strebten die Italiener eine eigenständigere Entwicklung der einzelnen in Äthiopien lebenden großen Bevölkerungsgruppen an und bauten damit Straßenverbindungen, an deren Unterhaltung und Ausbau später nur teilweise Interesse bestand. Die entsprechenden Auswirkungen des modernen Verkehrsnetzes auf die Entwicklungsmöglichkeiten städtischer Siedlungen liegen auf der Hand. Zahlreiche der von den Italienern angelegten neuen Orte beherbergten Garnisonen, zu denen auch einheimische Bevölkerungsgruppen für Dienstleistungen sowie alte Versorgungseinrichtungen aus der Umgebung, namentlich Märkte, herangezogen wurden. Ein Teil der existierenden städtischen Siedlungen erhielt erstmals einen aus festen, dauerhaften Bauten bestehenden Kern, in dem wichtige städtische Einrichtungen Unterkunft fanden. Auch industrielle Arbeitsstätten wurden verschiedentlich, wenn auch meist nur in sehr bescheidenem Umfange, errichtet.

Der von den Italienern vorgenommenen Verwaltungsgliederung ihres Herrschaftsbereiches entsprechend, erfuhren neben Addis Abeba und Asmara eine besondere Förderung Gondar als Hauptstadt der Provinz „Amara“, Gimma (Jima) als Hauptstadt der Provinz „Galla e Sidama“ und Harar als Hauptstadt der gleichnamigen, vornehmlich von Moslems bewohnten Provinz im Südosten (vgl. hierzu Guida dell'Africa Orientale Italiana 1938). Die in der kurzen Zeit der italienischen Herrschaft einsetzende Entwicklung gerade in diesen Orten weist viele gemeinsame Züge mit der Entwicklung städtischer Siedlungen in anderen Kolonialgebieten auf. Auch eine Vielzahl kleinerer Orte erhielt damals die ersten, von den traditionellen Bauformen abweichenden festen Häuser europäischen Stils; sie sind heute noch vielfach in ihrer ursprünglichen Form erhalten.

Die dritte Phase der Stadtentwicklung schließt nun nicht unmittelbar an die „Kolonialzeit“ an, vielmehr bleiben zahlreiche Entwicklungsansätze zunächst einmal stecken. Manche der bereits vorhandenen Städte erfahren einen beträchtlichen Bevölkerungsschwund und verlieren damit viel von ihrer bis dahin erreichten Bedeutung für das Land und für die betreffende Region. Erst allmählich kann sich Äthiopien von den Kriegszerstörungen und Kriegsfolgen erholen; erst in den fünfziger Jahren machen sich deutlich neue Entwicklungsimpulse bemerkbar, die dann vor allem von etwa 1960 ab zu den bisher tiefgreifendsten Veränderungen in der Siedlungsstruktur des Landes geführt haben.

Heute finden sich in Äthiopien nach den vorliegenden Teilzählungen und Schätzungen ⁷⁾ 22 Siedlungen mit mehr als 10 000 Einwohnern und 54 Siedlungen mit mehr als 5000 Einwohnern, die – von wenigen, durch die größeren Städte gebildeten Ausnahmen abgesehen – unter dem Begriff der Katama-Siedlung zusammengefaßt werden können, indem ihre Struktur und Funktion wesentliche gemeinsame Merkmale aufweisen. Von der Gesamtbevölkerung Äthiopiens, die für 1967 mit 23,6 Millionen Menschen angegeben wird, sollen gegenwärtig 8 % in städtischen Siedlungen leben ⁸⁾, wobei überdurchschnittliche Anteile allein die Provinzen Shewa (Schoa) (21,5 %), Eritrea (16,6 %) und Bale (12,5 % bei insgesamt nur 160 000 Bewohnern) aufweisen.

Obwohl die verfügbaren statistischen Unterlagen nur recht begrenzte Aussagen zulassen, erlauben sie doch einen ersten, für die Beurteilung des heutigen Städtewesens in Äthiopien aufschlußreichen Einblick. Sie zeigen nicht nur, daß das Ausmaß der Verstädterung bisher recht bescheiden ist, sondern sie vermitteln auch eine Vorstellung von der Verteilung der städtischen Siedlungen auf die verschiedenen Größenklassen, woraus sich einige bedeutsame Aussagen ableiten lassen. Abb. 1 gibt diese Verteilung in einem Rank-Size-Diagramm wieder. Aus diesem ist zunächst die überragende, durch die politische Struktur des Landes entscheidend geförderte Vorrangstellung der Landeshauptstadt zu erkennen. Nach den jüngsten statistischen Veröffentlichungen leben in Addis Abeba 644 000 Menschen (1967), womit die äthiopische Hauptstadt zu den größten Städten des tropischen Afrika zählt. Nur eine Stadt überschreitet innerhalb des 1,2 Mill. qkm umfassenden Landes noch die hunderttausender Grenze, das ist Asmara, die von den Italienern entwickelte Hauptstadt ihrer ehemaligen, erst 1954 als Provinz in den äthiopischen Staatsverband eingegliederten Kolonie. Alle übrigen Städte liegen mit ihrer Einwohnerzahl weit darunter, wobei festzustellen ist, daß die in Abb. 1 gezeigte Kurve im Bereich von 20 000–30 000 Einwohnern und von 10 000–14 000 Einwohnern stärker abflacht.

Sicher enthalten die zugrunde liegenden Schätzungen manche Fehler, aber es ist kaum anzunehmen, daß durch genaue Zählungen das hier gezeigte Bild wesentlich verändert würde. Von einem hierarchischen

⁷⁾ S. Verzeichnis der statistischen Unterlagen am Schluß des Lit.-Verz.

⁸⁾ Vom Central Statistical Office wird folgende Definition des Begriffes „town“ empfohlen: „A town is an area in which 1. The buildings and houses are continuously aligned, i. e. side by side in rows; and there are 2. at least one public bar in which alcoholic beverages are sold; 3. at least one hotel, i. e. a house in which a stranger can pay for a bed for a night; 4. at least one permanent shop selling different kinds of goods; and 5. at least one weekly market in the town (survey of major towns in Ethiopia, S. II).

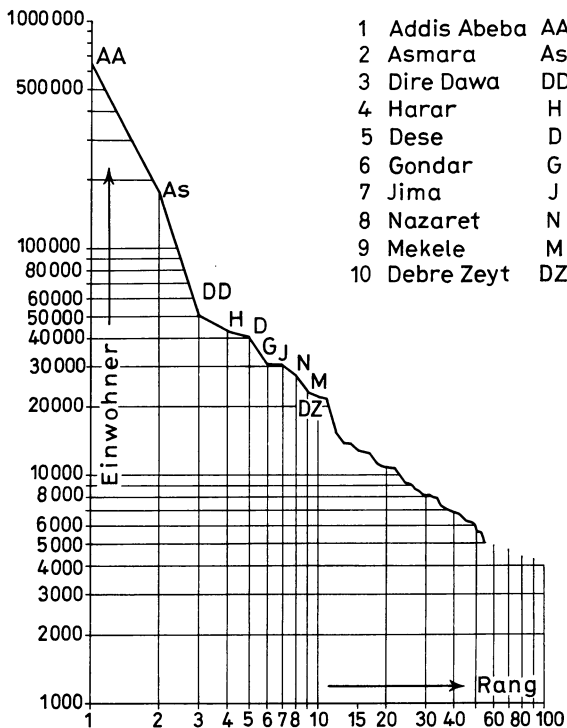


Abb. 1: Rank-Size-Diagramm der äthiopischen Städte (1967)

Aufbau des äthiopischen Städteneetzes kann allein auf Grund der aufgezeigten Größenverhältnisse der Siedlungen nicht gesprochen werden. Ständen zuverlässige Unterlagen über die wirtschaftliche und soziale Gliederung der Bevölkerung in den Städten und über die vorhandenen städtischen Einrichtungen zur Verfügung, würde dies gewiß noch deutlicher werden.

Bei einer Betrachtung der Größenverhältnisse städtischer Siedlungen in einzelnen Landesteilen, etwa in den amharischen Provinzen oder in den Südprovinzen, ergibt sich folgendes Bild: Im Süden haben Harar, Dire Dawa und Jima einen immerhin bemerkenswerten Vorsprung vor den übrigen Orten, hier finden sich also – betrachtet man Harar und Dire Dawa auf Grund ihrer räumlichen Nähe gemeinsam – zwei bedeutendere Mittelpunkte. Im Norden (ohne Eritrea) ragen die Städte Dese und Gondar weniger stark aus den übrigen heraus; der Abstand von der größten Stadt Dese zur viertgrößten Debre Markos beträgt nur 1,8 : 1. Abgesehen von Asmara vermag keine Provinzstadt die Funktion eines leistungsfähigen Regionalzentrums für einen größeren Landesteil auszuüben. Diese Aussage ist auf Grund der berechtigten Annahme eines Zusammenhanges zwischen Größe und zentralörtlicher Bedeutung möglich und läßt sich durch viele Beobachtungen stützen. Alle wesentlichen Funktionen höherer Ordnung sind in der Landeshauptstadt bzw. für den Norden in Asmara konzentriert.

Ist die ausgeprägte Vorrangstellung von Addis Abeba und damit gleichzeitig die offenbar weitgehend unzureichende Ausstattung der Provinzorte ein erstes bedeutsames Merkmal des bis heute in dem nach wie vor kaum industrialisierten Lande entwickelten Städtewesens, so ergibt sich ein zweites aus der räumlich sehr ungleichmäßigen Verteilung der städtischen Siedlungen bzw. der Katama-Orte überhaupt. Wie die beiliegende Karte 1, in der Orte mit mehr als 5000 Einwohnern vollständig, die übrigen nur zum Teil erfaßt sind, deutlich macht, bildet das im wesentlichen von den Italienern geschaffene, inzwischen – allerdings nur selektiv – für die Benutzung durch den modernen Kraftfahrzeugverkehr erheblich verbesserte Straßennetz eindeutig die Leitlinien für die Anordnung der größeren Siedlungen. Nur wenige heute noch nicht durch Allwetterstraßen erreichbare Orte überschreiten die Zahl von 8000 Einwohnern, obwohl viele der verkehrsmäßig schlecht erschlossenen Gebiete dicht bevölkert sind und teilweise auch mit den dort erzeugten Agrarprodukten wie Kaffee, Olsaaten oder auch Getreide eine beträchtliche Bedeutung für die Gesamtwirtschaft des Landes besitzen.

Wie sehr der Straßenbau das Entstehen und die Entwicklung von Katama-Siedlungen fördert, konnte u. a. beim Ausbau der Straße Debre Markos–Bahir Dar beobachtet werden. Seit der Fertigstellung dieses Verkehrsweges zu Anfang der sechziger Jahre sind nicht nur fast alle älteren Katama-Orte erheblich gewachsen (Debre Markos von 14 000 Einwohnern im Jahre 1960 auf 21 500 im Jahre 1967 – Bahir Dar von 5000 im Jahre 1960 auf 12 400 im Jahre 1967⁹⁾), sondern es haben sich zahlreiche neue Siedlungen dieser Art entwickelt, so daß man heute in einem durchschnittlichen Abstand von etwa 15–20 Kilometern auf je einen Katama-Ort stößt, der zumindest einige der für diese Siedlungen charakteristischen Einrichtungen besitzt. Die meisten haben inzwischen eine Größe erreicht, die an ihrem weiteren Bestand kaum mehr zweifeln läßt, auch wenn die künftigen Wachstumschancen sicher sehr unterschiedlich sind.

In der Mehrzahl handelt es sich dabei ebenso wie in anderen Teilen des Landes nicht um planmäßige Anlagen, nicht um Siedlungen, denen auch von seiten des Staates von vornherein feste Aufgaben übertragen werden und für deren Aufbau konkrete Planungsunterlagen vorhanden sind, sondern um mehr oder weniger spontane Gründungen, bei denen die Spekulation von Grundeigentümern eine wesentliche Rolle spielt. Indessen ist heute auch der Typ der nach modernen Gesichtspunkten geplanten „Neuen Stadt“ in Äthiopien anzutreffen, wofür Arba Minch in der Provinz Gamu Gofa, Zuway im Süden von Schoa und

⁹⁾ Bahir Dar gehört zu den neu geplanten Städten des Landes. Ein wesentlicher Teil des jüngsten Bevölkerungszuwachses ist auf die Errichtung einer Textilfabrik zurückzuführen.

Tabor (Awasa) (Bild 1) in der Sidamo-Provinz hier als Beispiele besonders zu erwähnen sind. Sie beanspruchen insofern ein besonderes Interesse, als ihre Lage beträchtlich von der Mehrzahl der älteren städtischen Siedlungen abweicht. Die genannten und noch einige andere „Neue Städte“ finden sich nicht in den dichtbevölkerten, agrarisch intensiv genutzten Hochlandbezirken, welche die traditionellen Vorzugsräume der meisten Feldbau treibenden Bevölkerungsgruppen Äthiopiens darstellen, sondern in der Kolla¹⁰⁾ bzw. am unteren Rande der Woina Dega, in Gebieten, die früher vornehmlich der Viehzucht dienten bzw. nur für die Anlage von Feldstücken und für die Ernte von den Bewohnern des Hochlandes aufgesucht wurden. So wurde die heutige Hauptstadt der Provinz Gamu Gofa, Arba Minch, innerhalb der südäthiopischen Grabenregion nahe von Abaya- und Shamo-See in rund 1300 m Höhe erbaut, inmitten eines früher stark malarieverseuchten Gebietes, das schon aus diesem Grunde nur ungern von den Hochlandbewohnern aufgesucht wurde und keine Dauersiedlungen besaß. Alle früheren Provinzhauptstädte, die mehrfach gewechselt haben, lagen im Hochland. Zuletzt war dies Chenca, in rund 2500 m Höhe inmitten eines besonders dicht besiedelten Enseteanbaugesbietes gelegen, in einem für den Europäer wenigstens während der Regenzeit wenig einladenden Klima, ist doch Chenca dann häufig wochenlang in dichte Nebel gehüllt, wobei die Tageshöchsttemperaturen 10° C kaum übersteigen.

Die Gründe für die Bevorzugung des Tieflandes bei der Anlage neuer städtischer Siedlungen sind in erster Linie in den günstigen Verkehrsverhältnissen zu suchen, denn heute spielt – sieht man von der Bahnlinie Djibouti–Addis Abeba und den Eisenbahnstrecken in Eritrea ab – der Kraftfahrzeugverkehr die entscheidende Rolle beim Transport von Gütern mit größerer Handelsreichweite und von Personen, und es ist selbstverständlich leichter, eine Straße durch das Tiefland, wie eben die südäthiopische Grabenzone, zu bauen und zu benutzen als eine Straße, die durch ein vielgliedertes Hochland mit zahlreichen Steigungen führt.

Ein anderer wichtiger Faktor kommt jedoch noch hinzu: Die Tieflandbezirke sind heute Teile des Landes, in denen sich am ehesten Entwicklungsprojekte vornehmlich auf landwirtschaftlichem Sektor verwirklichen lassen, denn abgesehen von ihrer relativ leichten Zugänglichkeit und den oft günstigen Boden-, Gelände- und Wasserverhältnissen, sind es überwiegend Bezirke mit einer nur sehr dünnen Bevölkerung, mit ausgedehnten, extensiv genutzten Flächen, die früher meist zum Stammesbesitz von Hirten und Pflanzervölkern gehörten und auf denen heute großenteils Besitztitel von Großgrundbesitzern bzw. des Staates oder der Krone ruhen.

¹⁰⁾ Bezeichnung für die untere, trockene und heiße Zone des Berglandes bis etwa 1800 m. Früher großenteils malarieverseuchte Gebiete.

Wenn auch keine ausreichenden Unterlagen über das unterschiedliche Wachstum von städtischen Siedlungen in Äthiopien in Abhängigkeit von ihrer Lage verfügbar sind, so läßt sich doch auf Grund zahlreicher eigener Beobachtungen die Aussage machen, daß für die gegenwärtige Entwicklung des Landes und damit eben auch für die Entwicklung der Städte ein Wandel in der Bewertung der Naturräume kennzeichnend ist: Große Teile des Hochlandes, der Woina Dega und Dega, die die traditionellen Siedlungsräume der meisten Völker Äthiopiens, insbesondere natürlich der Pflugbauern des Norden aber auch der Mehrzahl der Hackbauern im Süden bilden, gehören heute zu den Problemgebieten des Landes, in denen es für die rasch wachsende Bevölkerung – zumindest vorläufig – immer weniger Chancen gibt, ausreichende Erwerbsgrundlagen zu finden. Hier stoßen alle Versuche, die herrschende Situation zu verändern, auf eine Vielzahl von Schwierigkeiten, zu denen im besonderen Maße die Bodeneigentumsverhältnisse, die geringen landwirtschaftlichen Betriebsgrößen und die Verkehrsbedingungen gehören. Demgegenüber sind vor allem die Grabenzone, die Ränder des Dankali-Tieflandes und das Flußgebiet des Hawasch jene Teilräume des Landes, die man als Wachstumsregionen (s. H. G. MEISSNER 1967) bezeichnen kann, in denen auch die städtischen Siedlungen auf einer breiteren Wirtschaftsgrundlage stehen und damit den in sie strömenden Zuwanderern weitaus mehr Möglichkeiten bieten als viele Städte des Hochlandes. Natürlich gibt es auch im Hochland einige Ansätze einer modernen wirtschaftlichen Entwicklung, im ganzen sind sie jedoch bescheiden, wie sich leicht aus der einige Strukturmerkmale aufzeigenden Beil. I entnehmen läßt.

Neben vielen anderen notwendigen Maßnahmen ist es indessen unerlässlich, der Entwicklung von Städten und Mittelpunktsorten gerade in den dichtbevölkerten traditionellen Siedlungsgebieten des Landes besondere Aufmerksamkeit zu schenken, sie zu einem wirksamen Instrument einer Entwicklungspolitik zu machen.

Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich also, daß vorerst die Entwicklung städtischer Siedlungen in Äthiopien hinsichtlich Größenordnung, Hierarchie und Verteilung ein präindustrielles Anfangsstadium kaum überschritten hat. Bis heute läßt sich nicht von einem voll ausgebildeten Städtewesen sprechen. Äthiopien dürfte sich in dieser Hinsicht nicht grundsätzlich von vielen anderen afrikanischen Entwicklungsländern unterscheiden, die gleichfalls kein altes, autochthones Städtewesen besitzen, doch ist bei Vergleichen mit anderen Ländern zu berücksichtigen, daß manche der für eine weitere Entwicklung vorteilhaft zu verwendenden kolonialzeitlichen Strukturen innerhalb Äthiopiens fehlen oder nur in einem recht bescheidenen Umfange vorhanden sind, daß hier die Ausgangs-

basis für eine moderne Entwicklung des Landes anders – in vieler Hinsicht schwieriger war.

Fragt man nach den typischen Strukturmerkmalen der heute in Äthiopien vorhandenen städtischen Siedlungen, dann lassen sich die meisten dieser Merkmale quantitativ nur unzureichend fassen, da das Land bisher nicht über einen allgemeinen Zensus verfügt. Immerhin hat sich die Situation in den letzten Jahren insofern verbessert, als heute doch schon für eine Reihe von größeren Siedlungen wenigstens einige, vornehmlich durch Stichprobenerhebungen gewonnene Grunddaten vorliegen, die auch einen gewissen Einblick in vorhandene Entwicklungstendenzen ermöglichen.

Grundriß-, vor allem aber Aufrißgestaltung der Katama-Siedlungen weisen – sieht man von alten bedeutenden Orten wie Harar, Gondar, Aksum oder auch Adwa ab – so viele gemeinsame Züge in allen Teilen des Landes auf, daß allein daraus deutlich wird, wie jung die gesamte Entwicklung des Städtewesens ist, wie wenig städtische Traditionen, die etwa auch zur Herausbildung regionaler Unterschiede hätten führen können, innerhalb Äthiopiens vorhanden sind. In sehr vielen Fällen trifft man bei kleinen Orten auf eine oder wenige parallel verlaufende Straßenzeilen, während bei größeren Orten oft eine gitterförmige Anlage vorhanden ist, die wenig Rücksicht auf die Geländebeziehungen zu nehmen pflegt (Beil. II). An den Straßenfronten sind die überwiegend rechteckigen Häuser gewöhnlich traufständig angeordnet, während das Innere der Blöcke sehr unregelmäßig bebaut ist.

Zahlreiche der älteren Katama-Siedlungen haben allerdings einen gänzlich unregelmäßigen Grundriß, vor allem dann, wenn sie unabhängig von einer Kraftfahrzeugstraße erbaut worden sind. Handelt es sich um Siedlungen, die sich in Anlehnung an einen alten Herrschaftssitz entwickelt haben, dann bildet dieser (das Gibbi, s. S. 16) einen normalerweise kreisförmig oder oval gestalteten Sonderkomplex, der heute Verwaltungsdienststellen, Gerichte und oft auch eine Polizeistation beherbergt. Er findet sich meist auf einer Anhöhe, gewöhnlich umzäunt oder ummauert und deutlich abgesetzt von der übrigen einförmig gebauten Siedlung. Für diese bildet in der Regel der Marktplatz¹¹⁾ den funktionalen Mittelpunkt. Das ist eine große, oft von Schattenbäumen bestandene Fläche (Bild 2), die an den Markttagen viele tausend Menschen aufnehmen kann. Nur in den Städten mit einem ständigen Markt ist ein Teil des Platzes von festen Verkaufsständen eingenommen, sonst dient der Erdboden für die Ausbreitung der Waren, wobei jeweils eine strenge räumliche Trennung nach einzelnen

¹¹⁾ In den kleinen Katama-Siedlungen vielfach noch fehlend. Immer noch besteht neben den in städtischen Siedlungen vorhandenen Märkten ein mehr oder weniger gut erhaltenes Netz offener Feldmärkte.

Warengruppen, die auch von verschiedenen Händlergruppen angeboten werden, erfolgt (vgl. R. J. HORVATH 1968, 49, und W. KULS 1958, 151). Oft besitzen auch Orte mit einem bedeutenden Markt, dessen Einzugsbereich erheblich über eine Tagesreise zu Fuß bzw. mit Reit- und Tragtieren hinausgehen kann, neben dem Hauptmarktplatz noch einen gesonderten Platz als Viehmarkt, der auch am Rande der Siedlung liegen kann.

Von relativ wenigen Ausnahmen abgesehen, findet man rings um den Marktplatz und an den Hauptstraßen eine einheitliche ein-, seltener zweigeschossige Bebauung mit dem sog. Tschika-Haus. Das ist ein rechteckiger, oft auf einem Steinsockel stehender Bau aus einem mit einer Mischung von Lehm, Dung und Stroh verkleideten Eukalyptusstangengerüst. Dabei gibt es, je nach dem Kostenaufwand, der dem Hauseigentümer möglich war, verschiedene Varianten, etwa durch Verandavorbauten, stärkere innere Aufgliederung usw. (Bild 3). Das Dach besteht aus Wellblech, wobei immer wieder erstaunlich ist, wie sehr sich auch in abgelegenen, mit Kraftfahrzeugen nicht erreichbaren Orten das Wellblechdach gerade im Laufe des letzten Jahrzehnts durchgesetzt hat. Inzwischen ist es in vielen Teilen des Landes von den städtischen Siedlungen aus auch in ländliche Siedlungsgebiete vorgedrungen, deren Bewohner damit die traditionelle Rundbauweise aufgeben. Neben Fenstern und Türen stellt das Dach das Wertvollste des ganzen Hauses dar, und es hat nicht nur einen materiellen, sondern auch einen Prestigewert. Traditionelle Bauten, eben vor allem die verschiedenen Arten der Rundhütten, finden sich heute meist nur noch in Seitengassen oder auf den Höfen, hier oft als Arbeitsstätte von Handwerkern, als Küche oder als Stall verwendet.

Feste, moderne Steinbauten, Häuser aus Ziegeln oder Beton sind auf die inneren Bezirke einer sehr kleinen Zahl äthiopischer Städte beschränkt, namentlich jener, die in der Zeit der italienischen Besetzung einen Ausbau erfahren haben. Nach einer 1967 durchgeführten Erhebung des Ministry of Public Works¹²⁾ besitzen die nachfolgend ausgewählten größeren Städte des Landes als Wohngebäudebestände:

	Steinbau mit Strohdach	Steinbau mit Wellblechdach	Traditionelle Bauten mit Strohdach	Traditionelle Bauten mit Wellblechdach ¹³⁾
Adwa	2	32	30	36
Debre Markos	–	2	55	43
Dese	0,3	4	16	79
Dila	–	2	28	70
Gondar	0,4	17	19	63
Harar	10	21	14	55

¹²⁾ S. Housing Study 1967.

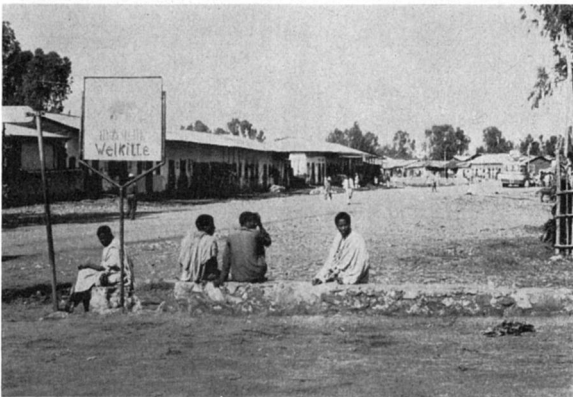
¹³⁾ Darunter vor allem das oben beschriebene Tschika-Haus.



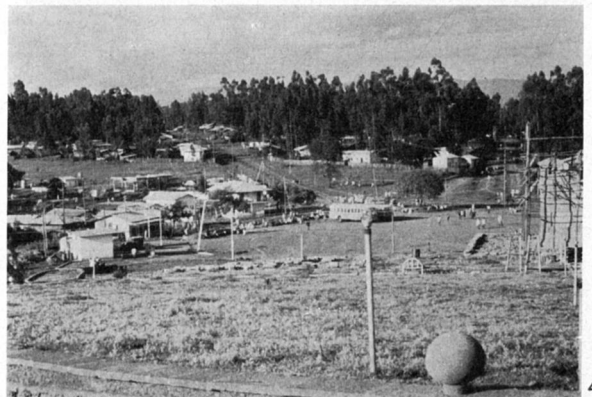
1



2



3



4



5



6

Bild 1: „Neue Stadt“ Tabor am Awasa-See
 Bild 2: Marktplatz einer Katama-Siedlung in Gojam
 Bild 3: Hauptstraße (Durchgangsstraße) in Welkite/Shewa
 Bild 4: Zentraler Verkehrsplatz in Debre Markos/Gojam.
 Im Hintergrund „Eukalyptuswald“

Bild 5: „Arab bet“ oder „Suk“. Typischer Einzelhandels-
 laden
 Bild 6: Ladenstraße mit Schneidern am Eingang zum Markt
 in Debre Markos

Alle vorstehenden Angaben sind geschätzt und daher sicher korrekturbedürftig, doch werden einige charakteristische Zustände durchaus deutlich, vor allem eben die Tatsache, daß die Städte innerhalb der Provinzen über keinen nennenswerten Bestand an modernen städtischen Wohngebäuden verfügen, denn auch bei den Orten, bei denen in der Tabelle ein größerer Prozentsatz an Steinbauten mit Wellblechdächern angeführt ist, handelt es sich im wesent-

lichen um Gebäude traditioneller Bauart aus kaum bearbeiteten Feldsteinen (vor allem verbreitet in den Nordprovinzen).

Zum Bild der äthiopischen Katama-Siedlungen gehört ferner im typischen Falle ein mehr oder weniger dichter, die ganze Ortschaft durchsetzender und randlich umgebender Eukalyptusbestand, so daß viele solcher Siedlungen von ihm völlig verhüllt sind und der am Abend aufsteigende Küchenrauch dem Anrei-

senden verrät, daß er sich einer größeren Ortschaft und nicht einem Wald nähert (Bild 4). Diese Eukalyptuspflanzungen – für viele Stadtbewohner eine wichtige Einnahmequelle – haben für die Entwicklung des äthiopischen Städtewesens eine außerordentlich große Bedeutung, denn die Sicherung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Brenn- und Bauholz hat es überhaupt erst ermöglicht, daß in den extrem entwaldeten Hochlandbezirken dauerhafte Siedlungen mit einer großen Einwohnerzahl haben entstehen können. Die Landeshauptstadt selbst ist dafür das beste Beispiel (s. A. BERLAN 1951, W. KULS 1957, R. J. HORVATH 1969).

Aus dem Vorstehenden ergeben sich bereits einige Hinweise auf allgemeine Funktionen und auf charakteristische Züge der inneren Differenzierung von Katama-Siedlungen, zu denen natürlich weitere besondere Merkmale, die sich aus der Entwicklung und den spezifischen Aufgaben einzelner solcher Siedlungen ergeben, treten können. Bei einer Analyse der wirtschaftlichen Grundlagen von Katama-Siedlungen tritt besonders der starke Besatz des tertiären Wirtschaftssektors hervor, namentlich des Handels und des Gaststättenwesens. HORVAT hat in einer Untersuchung über die Städte in der Umgebung von Addis Abeba hierzu eine Reihe von Angaben gebracht (R. J. HORVATH 1968, 47), die sich weitgehend verallgemeinern lassen, auch wenn die dafür erforderlichen genaueren statistischen Unterlagen nicht vorhanden sind. Bestandsaufnahmen mit Hilfe von Kartierungen und Befragungen ergeben immer wieder folgende besonders hervortretende Züge (hierzu Beil. II): Abgesehen vom Markt, der täglich, an festen Wochentagen oder auch in einem gleichmäßigen Tagesabstand abgehalten werden kann, besitzen die in den Katama-Siedlungen vorhandenen Einzelhandelsgeschäfte und die Ankaufstellen für Landesprodukte für die Bewohner des Ortes und seiner Umgebung eine besondere Anziehungskraft. Der typische Laden ist das sog. „arab bet“ (Araberhaus), auch „suk“ genannt, früher vorwiegend, heute nur teilweise noch in den Händen von Yemeniten (Bild 5). Hier findet man eine mehr oder weniger große Auswahl von vornehmlich importierten Waren oder auch landeseigenen Industrieerzeugnissen, die von der Bevölkerung benötigt werden und nur teilweise auf den Märkten zu finden sind. Dazu gehören neben Lebensmitteln (vor allem auch Konserven) Zündhölzer, Seife, Lampen, Textilien u. v. a. m. Im allgemeinen ist das in solchen Läden anzutreffende Sortiment ein recht guter Indikator für die Bedeutung des jeweiligen Ortes, es ergeben sich daraus auch erste Anhaltspunkte für Aussagen über wirtschaftliche und soziale Verhältnisse der Katama-Bewohner.

In Beil. I ist der Versuch gemacht worden, die Bedeutung der größeren städtischen Siedlungen u. a. durch die Zahl der Beschäftigten im Einzelhandel kenntlich zu machen. Wenn dabei im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung sehr hohe Prozentzahlen heraus-

kommen, so ist dies natürlich nicht ohne weiteres als ein Ausdruck des Bedeutungsüberschusses im Sinne der zentralörtlichen Theorie zu werten, vielmehr muß berücksichtigt werden, daß die Mehrzahl der im Einzelhandel tätigen Bevölkerung in Betrieben beschäftigt ist, welche nur einen äußerst bescheidenen Umsatz aufzuweisen haben, daß viele der Betriebsinhaber und Angestellten keine ausreichende Sicherung ihres Lebensunterhaltes durch die Tätigkeit im Handel besitzen und daß dieser Wirtschaftssektor wie in vielen Entwicklungsländern veraltete Strukturen aufweist und überbesetzt ist.

Das gilt freilich in noch stärkerem Maße für eine zweite Gruppe von typischen Katama-Betrieben, für die zahlreichen Gaststätten, vor allem die sog. Bars und Trinkstuben. Die einen verkaufen industriell erzeugte Getränke (Flaschenbier, Branntwein, Wein, alkoholfreie Getränke), die anderen selbsthergestellte Getränke; das ist einmal Tedsch – ein relativ teures, aus Honig hergestelltes Produkt –, zum anderen Talla, das einheimische Bier. Recht groß ist auch die Zahl der Lokale, in denen man landesübliche Nahrung erhalten kann, während Gaststätten und Hotels, die auch andere Speisen anzubieten haben, verständlicherweise auf jene geringe Zahl von Städten und Verkehrsorten beschränkt sind, die entweder häufiger von Touristen oder von im Lande tätigen Ausländern aufgesucht werden.

Viele der kleinen Bars, Trinkstuben und Speisegaststätten werden von unverheirateten Frauen geleitet, während der Ladenhandel ganz in den Händen von Männern liegt. Bei der sehr großen Zahl der erstgenannten Einrichtungen ergeben sich daraus recht charakteristische Merkmale der Bevölkerungszusammensetzung (s. u.).

Während Handels- und Gaststättenbetriebe ihre bevorzugten Standorte um den Markt und in den zum Markt führenden Straßen bzw. in der Hauptdurchgangsstraße haben (nur die Lokale mit dem Verkauf von einheimischen Getränken sind auch in größerer Zahl in den Wohngebieten anzutreffen), zeigt sich beim Handwerk meist eine deutliche Differenzierung der Standorte, je nachdem, ob es sich um junge, wachsende oder um traditionelle, zum großen Teil stagnierende bzw. an Bedeutung stark abnehmende Handwerkszweige handelt. Zu den ersten gehört vor allem das Schneiderhandwerk, das fast immer in der Nähe des Marktes zu finden und darauf eingestellt ist, den Besuchern des Marktes in kürzester Frist Kleidungsstücke aus industriell erzeugten Stoffen herzustellen. Auch auf den größeren Marktplätzen selbst sind Schneider zu finden. Es handelt sich dabei um Wanderarbeiter, die mit ihren Nähmaschinen innerhalb eines größeren Gebietes ständig von einem Markt zum anderen ziehen, jahreszeitlich aber auch weit entfernt liegende Wanderungsziele aufsuchen, um etwa zur Erntezeit, wenn die Bauern über Geld verfügen, größere Aufträge übernehmen zu können (Bild 6).

Einen anderen jungen Handwerkszweig bilden die Bäckereien. Ihre Zahl ist gewöhnlich noch sehr gering, und ihr Auftreten zeigt ein relativ weit fortgeschrittenes Stadium auf dem Wege zur Stadtentwicklung an (vgl. J. MATZNETTER 1966). Verständlicherweise suchen auch sie möglichst belebte Durchgangsstraßen bzw. die Nähe des Marktes als Standort. Gleiches gilt für moderne Dienstleistungsbetriebe.

Im Gegensatz zu den genannten und noch einigen anderen Handwerkszweigen wie etwa Schustereien, finden sich die Arbeitsstätten des alten äthiopischen Handwerks zwar häufig in Gruppen beisammen¹⁴⁾, aber über verschiedene Wohnbezirke der Stadt verteilt. Im übrigen ist dies Handwerk (Weber, Schmiede, Gerber, Töpfer) keineswegs auf die Stadt beschränkt, sondern oft sogar vorwiegend innerhalb ländlicher Siedlungsbezirke zu finden. Hierbei ist darauf hinzuweisen, daß Bedeutung und Umfang des traditionellen Handwerks regional sehr verschieden sind, indem etwa große Teile Nordäthiopiens einen nur recht schwachen Handwerksbesatz aufweisen, während in einigen Stammesgebieten des Südens das Handwerk, insbesondere die Weberei, für die dort lebende Bevölkerung kaum weniger wichtig ist als die Landwirtschaft, ja diese gebietsweise als Einkommensquelle sogar beträchtlich übertreffen kann (vgl. H. STRAUBE 1963, D. KARSTEN 1969).

Alle bisher erwähnten Betriebe des Handels, des Gaststättenwesens und des Handwerks sind Kleinbetriebe, d. h. oft Einmann- oder Familienbetriebe, in denen Brüder oder Väter und Söhne zusammenarbeiten. Von ihnen lebt, wenn auch oft an der Grenze des Existenzminimums und auf zusätzliche Einkommensquellen angewiesen, ein recht großer Teil der Bevölkerung in den Katama-Siedlungen. Dazu kommt eine mehr oder minder große Anzahl von Beschäftigten bei Behörden, an Schulen, im Gesundheitsdienst, im Verkehrswesen und in modernen Dienstleistungsbetrieben, die wenigstens zum Teil einer sich allmählich herausbildenden Mittelschicht angehören. Weiterhin leben in den Katama-Siedlungen häufig auch Grundbesitzer von ihren Pachteinkünften und eine gewöhnlich nicht sehr große Zahl von Bauern vornehmlich in den Randbezirken. Diese tragen in erster Linie zur Milch- und Fleischversorgung bei, während ein Erwerbsgartenbau selbst bei Orten mit weit über 10 000 Einwohnern bisher kaum entwickelt ist¹⁵⁾. Schließlich ist die Vielzahl der in häuslichen Diensten tätigen Menschen zu nennen, wird doch das Ansehen des einzelnen auch danach bemessen, ob er sich eine genügende Zahl von Dienern bzw. Hausangestellten

leisten kann. Die Entlohnung solcher Arbeitskräfte, bei denen es sich zum Teil um Nachkommen ehemaliger Sklaven handelt, ist äußerst gering, immerhin ist i. a. die Nahrung, oft außerdem auch die Unterkunft gesichert.

Es bleibt darüber hinaus jedoch immer noch ein beträchtlicher Prozentsatz von Katama-Bewohnern, und zwar vornehmlich in den größeren Orten, die nicht nur, wie etwa im Handwerk oder im Handel, unterbeschäftigt sind, sondern überhaupt keiner ständigen Arbeit nachgehen können. Dies ist die große Schar von oft erst kürzlich zugewanderten Gelegenheitsarbeitern, die vorübergehend meist schlecht bezahlte Beschäftigungen etwa beim Straßenbau oder als Lastenträger finden können, lange Zeit jedoch arbeitslos sind.

Die Einrichtung von neuen Arbeitsplätzen in der Industrie und damit eine Verringerung von Unterbeschäftigung und Arbeitslosigkeit spielen bisher erst in wenigen Orten des Landes ein Rolle (vgl. Beil. I) Es erübrigt sich daher, an dieser Stelle näher auf die Verbreitung von Industriebetrieben innerhalb Äthiopiens einzugehen. Lediglich auf folgende Tatbestände mag hier hingewiesen sein: Die Gesamtzahl der Industriebeschäftigten Äthiopiens beträgt nicht einmal 50 000 (1967). Davon ist der größte Teil in Addis Abeba und in der näheren Umgebung der Hauptstadt, in einigen Orten an der zur Küste führenden Bahnlinie, namentlich in Dire Dawa, sowie schließlich in Asmara zu finden. Es bleibt als Standort mit mehr als 1000 Beschäftigten in der Industrie lediglich Bahir Dar (Textilfabrik) zu erwähnen.

Die ganz überwiegende Mehrzahl der Katama-Orte hat sich also unbeeinflusst von der in den ersten Anfängen steckenden Industrialisierung des Landes entwickelt. Auch hierbei liegt eine Situation vor, die für einen sehr großen Teil der Entwicklungsländer Afrikas, in denen es keine alten Städte gegeben hat, typisch ist.

Die junge Entwicklung des Städtewesens und die im Vorstehenden angedeutete wirtschaftliche Situation der in den Städten lebenden Menschen spiegeln sich auch in einigen bemerkenswerten Merkmalen der Bevölkerungszusammensetzung.

Von den verschiedenen ethnischen Gruppen Äthiopiens sind keineswegs alle ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung entsprechend in den Katama-Siedlungen zu finden. Zunächst ist es sicherlich nicht überraschend, daß hier das amharische Element – von Tigre und Eritrea abgesehen – in allen Teilen des Landes stark vertreten ist. Die Amhara bilden in den außerhalb ihres geschlossenen Siedlungsgebietes liegenden Provinzen fast immer die Führungsschicht, indem sie und amharisierte Galla gewöhnlich den Verwaltungsapparat beherrschen und wenigstens einen Teil der immer mehr Bedeutung gewinnenden jungen Leiherrschaft stellen. Dazu kommen amharische Grund-

¹⁴⁾ Bei älteren Katama-Siedlungen gehen die Standorte des Handwerks auf eine Zuweisung von Wohnplätzen in bestimmten Quartieren (amhar.: sefer) durch den König bzw. den Provinzstatthalter zurück. So im Falle von Debre Markos, der Hauptstadt von Gojam.

¹⁵⁾ Zu den Verhältnissen in der Umgebung von Addis Abeba s. R. J. HORVATH 1969.

besitzer, oft Nachkommen von Soldaten, die bei der Eroberung des Südens für ihre Dienste mit Land entschädigt wurden (s. A. E. JENSEN 1954, J. BÜDEL 1957). Unter den nichtamharischen bzw. nichtamharierten Gruppen sind heute die Tigre besonders weit verbreitet. Hier handelt es sich neben bäuerlichen Siedlern vornehmlich um eine mobile Schicht von Bauhandwerkern, Zimmerleuten, Schreibern und Mauern, um Angehörige von Berufen also, an denen es in weiten Teilen des Landes heute noch erheblich mangelt, während in Eritrea, wo ja ein beträchtlicher Teil des Tigre-Volkes lebt, infolge des dort rascher fortgeschrittenen Verstädterungsprozesses das moderne Handwerk erheblich weiter entwickelt ist.

Selbstverständlich spiegelt sich in der Zusammensetzung der übrigen Bevölkerung von Katama-Siedlungen bis zu einem gewissen Grade die Zusammensetzung der Bevölkerung der jeweiligen Region. Es lassen sich jedoch durchaus Unterschiede im „Verstädterungsgrad“ einzelner Völker feststellen, derart, daß z. B. Gurage und Dorze zu einem sehr viel größeren Prozentsatz in Städten und Katama-Siedlungen außerhalb ihres Stammesgebietes anzutreffen sind als z. B. Sidamo oder Angehörige der heute noch überwiegend Viehzucht treibenden Galla-Stämme (z. B. Arussi)¹⁶⁾. Als ein Beispiel mag die Zusammensetzung der Bevölkerung nach der Muttersprache in Sodo angeführt werden. Sodo ist die Hauptstadt der heutigen Unterprovinz Wolamo, die sich mit dem Gebiet des ehemaligen Königreiches Wolamo und der geschlossenen Verbreitung des Wolamo-Volkes deckt. Die Gesamtbevölkerung der Unterprovinz wird für 1966 mit 522 000 Menschen angegeben. Von den z. Z. der Untersuchung vorhandenen 10 430 Einwohnern der Stadt Sodo gehörten nur 51 % der Muttersprache nach zu den Wolamo, 30 % zu den Amhara, 6 % zu den Gurage und jeweils 5 % zu den Dorze und Galla. Alle übrigen Sprachgruppen waren hier nur mit einem ganz geringen Prozentsatz vertreten¹⁷⁾.

Neben den Landesbewohnern spielen auch heute noch Fremdgruppen eine nicht zu unterschätzende Rolle innerhalb vieler städtischer Siedlungen. Es sind dies außer Südarabern namentlich Inder, Griechen und Italiener, letztere natürlich vor allem in Eritrea. Ein großer Teil von diesen Fremdgruppen ist im Handel tätig, und zwar sowohl im Groß- wie auch im Einzelhandel. Namentlich die Italiener sind aber auch als Inhaber von Gaststätten, kleinen Gewerbebetrieben und im Kraftfahrzeugsektor zu finden, entweder als Leiter von Reparaturwerkstätten oder als Besitzer und Fahrer von Lastzügen. Im ganzen ist allerdings der Anteil der Fremdgruppen an der Bevölkerung der städtischen Siedlungen Äthiopiens gering und insbesondere im Handelssektor nach dem Verfas-

ser möglichen Beobachtungen rückläufig¹⁸⁾. Es läßt sich hier beobachten, daß sich heute in zunehmendem Maße auch Amhara der Tätigkeit im Handel zuwenden, einer Tätigkeit, die lange Zeit als wenig erstrebenswert angesehen, wenn nicht gar verachtet wurde.

Abgesehen von der vielschichtigen ethnischen Zusammensetzung der Bevölkerung von Katama-Orten sind weitere Merkmale die von den ländlichen Gebieten abweichende Altersstruktur und Geschlechterproportion. Hier zeigen sich wieder Parallelen zu anderen Ländern mit einem ähnlich jungen Städtewesen, indessen auch bemerkenswerte Abweichungen. Ähnlich ist der Altersaufbau, indem die mittleren Jahrgänge, vor allem die 25- bis 40jährigen neben Kindern stark vertreten sind, während die Bevölkerungspyramide nach oben hin rasch abflacht und einen meist tieferen Einschnitt bei den 15- bis 25jährigen aufweist (s. Abb. 2). Abweichend von den Verhältnissen in vielen anderen Ländern des tropischen Afrika ist das fast durchweg festzustellende Überwiegen des weiblichen Bevölkerungsanteiles. Das ist in erster Linie zu erklären mit dem geschilderten, sehr starken Besatz des Gaststättenwesens, bei dem die einheimischen Trinkstuben ausschließlich von Frauen (oft schließen sich 2 oder 3 zusammen) geführt werden, die einen wesentlichen Teil ihres Einkommens der Prostitution verdanken. Selbst für den Bevölkerungsaufbau von Addis Abeba spielt dies eine Rolle, wenn auch neuere Zählungen einen höheren Anteil der männlichen Bevölkerung aufweisen (vgl. J. DENIS 1964).

Über die für die gegenwärtige Struktur und die künftige Entwicklung von Katama-Siedlungen besonders wichtige Mobilität der Bevölkerung stehen leider bisher kaum verwertbare Unterlagen zur Verfügung. Es können daher hier lediglich einige eigene Beobachtungen in einer begrenzten Zahl äthiopischer Städte mitgeteilt werden, die allem Anschein nach nicht zufällig sind. Soweit es sich um größere Orte handelt, lebt in ihnen offensichtlich ein beträchtlicher Bevölkerungsanteil, der sich hier nur vorübergehend aufhält, um saisonale Beschäftigungsmöglichkeiten auszunutzen. Auch in den städtischen Siedlungen wird der jährliche Arbeitsrhythmus in starkem Maße von der Landwirtschaft beeinflusst, indem, wie bereits angedeutet, nach der Erntezeit zahlreiche Aufträge an Handwerker, insbesondere an Schneider und Bauhandwerker vergeben werden. So setzt zur Zeit der Kaffee-Ernte im Süden des Landes ein Zustrom in die dort liegenden städtischen Siedlungen ein, und gleichzeitig verdingen sich viele Gelegenheitsarbeiter aus weit entfernt liegenden städtischen Siedlungen als Erntearbeiter in den Pflanzungen. Wer über ein gewisses Kapital verfügt, sucht häufig gleichfalls die Kaffee-Anbaugelände während der mehrere Monate dauernden Erntezeit

¹⁶⁾ S. Housing Study 1967.

¹⁷⁾ S. Report on a Survey of Soddo 1967.

¹⁸⁾ Die äthiopische Statistik gibt für 1967 67 600 in Äthiopien wohnende Ausländer an. Davon entfallen auf Yemeniten 26 213, Italiener 16 671, Inder 3832.

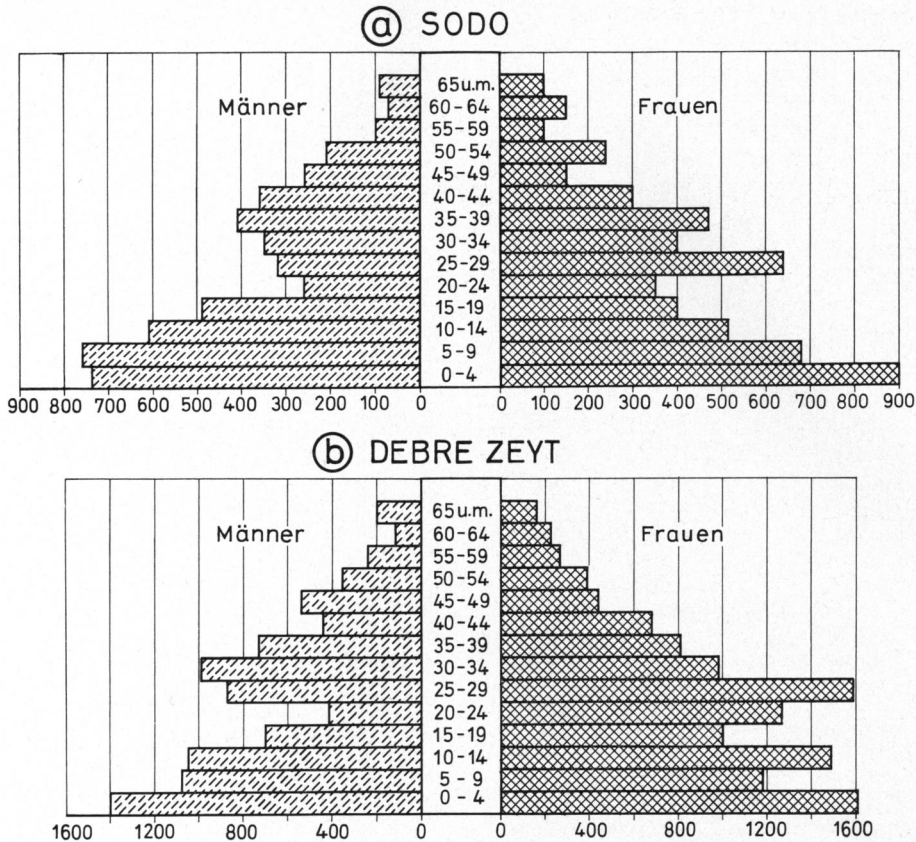


Abb. 2: Bevölkerungspyramide von Sodo/Wolamo (10 430 Einw.) und Debre Zeyt/Shewa (22 055 Einw.) 1967

auf, um sich mit diesem Kapital am Handel zu beteiligen. Ein anderer Grund für den beträchtlichen Bevölkerungsumsatz von Katama-Siedlungen ist darin zu sehen, daß viele Zuwanderer die Katama-Siedlung als Durchgangsstation zu einer größeren Stadt oder zur Landeshauptstadt benutzen, sich hier nur eine Zeitlang aufhalten, bis sie mit den ihnen neuartigen städtischen Lebensgewohnheiten vertraut sind und einiges Geld verdient haben – vielleicht nur zur Bezahlung der Reisekosten in die Hauptstadt.

Fragt man abschließend nach der Bedeutung, die die Katama-Siedlungen gegenwärtig für das Land besitzen, dann muß ihre Rolle als Vermittler von Neuerungen, als Ansatzstelle für Veränderungen überkommener, vielfach erstarrter und einer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung entgegenstehender Strukturen sicher besonders betont werden. Zu ihren wichtigsten Funktionen gehören das Schulwesen, die Krankenversorgung sowie der Handel mit Industrieerzeugnissen und ein modernes Handwerk. Dabei ist ein fest umrissenes Umland, für das wenigstens die größeren Katama-Siedlungen die Aufgabe des zentralen Ortes zu übernehmen hätten, bisher im allgemeinen nicht ausgebildet. Viele der notwendigen Beziehungen zwischen Stadt und Land sind noch zu schwach, um eine gegenseitige Förderung wirksam

werden zu lassen. Das liegt zum Teil an der ungleichmäßigen, mit der Entwicklung des Verkehrsnetzes im Zusammenhang stehenden Verteilung der städtischen Siedlungen, ist aber zugleich darauf zurückzuführen, daß deren Ausstattung unter dem Einfluß der „Primate City“ Addis Abeba bis heute viel zu gering ist, um die für die Entwicklung von Regionen verschiedener Größe notwendigen Aufgaben übernehmen zu können.

Literatur

- ABATE, A. (1969): Studien zur jüngeren Entwicklung der Kulturlandschaft im Hochland von Harar. Diss. Bonn.
- BERLAN, E. (1951): L'Eukalyptus à Addis Abéba et au Choa. *Rev. de Géogr. Alpine* 39.
- , (1963): Addis Abéba, la plus haute ville d'Afrique. Grenoble, Allier.
- BÜDEL, J. (1957): Das alte und das neue Äthiopien. Wandlungen der Wirtschafts- und Sozialstruktur seit der italienischen Kolonisationsperiode. *Verh. d. Deutschen Geographentages* Bd. 30, Wiesbaden.
- DEHÉRAIN, M. H. (1914): Les katamas dans les provinces méridionales de l'Abyssinie, pendant le règne de l'Empereur Ménélik. *Com. des Trav. Historiques et Scient. Bull. de la section de Géogr.* 24.

- DENIS, J. (1964): Addis Ababa, Genèse d'une capitale impériale. Rev. Belge de Géogr. 88, 3.
- GRIAULE, M. (1934): Un camp militaire Abyssin. Journ. de la Soc. des Africanistes IV.
- Guida dell'Africa Orientale Italiana* (1938), Cons. Turistica It. Milano.
- HABERLAND, E. (1965): Untersuchungen zum äthiopischen Königtum. Studien zur Kulturkunde Bd. 18, Wiesbaden.
- HAMMERSCHMIDT, E. (1967): Äthiopien, Christliches Reich zwischen Gestern und Morgen. Wiesbaden.
- HORVATH, R. J. (1968): Towns in Ethiopia. Erdk., XXII, 1. –, Von Thünen's isolated state and the area around Addis Ababa, Ethiopia. Ann. Ass. Am. Geogr. 59, 2.
- JENSEN, AD. E. (1954): Wandlungen in Abessinien. Geogr. Rdschau 6.
- KARSTEN, D. (1969): Traditionelles Handwerk in Süd-äthiopien. In: W. BUDER und E. ULICH (Hrsg.): Alte Wege – Neue Straßen. Addis Abeba.
- KULS, W. (1957): Addis Abeba. Entstehung und Entwicklung der äthiopischen Hauptstadt. Paideuma VI, 6. –, (1958): Beiträge zur Kulturgeographie der südäthiopischen Seenregion. Frankf. Geogr. H., 32. Jg.
- LEVINE, D. N. (1965): Wax and Gold. Tradition and innovation in Ethiopian culture. Chicago u. London.
- MARIAM, M. W. (1965): Some aspects of urbanization in pre-twentieth century Ethiopia. Eth. Geogr. Journ. III, 2.
- MATZNETTER, J. (1966): Das Entstehen und der Ausbau zentraler Orte und ihrer Netze an Beispielen aus Portugiesisch Guinea und Südwest-Angola. Nürnberg. Wi. u. Soz. geogr. Arb. 5.
- MEISSNER, H. G. (1967): Das Entwicklungsland Äthiopien. Köln.
- MICHAEL, A. W. (1967): Some thoughts on the process of urbanization in pre-twentieth century Ethiopia. Eth. Geogr. Journ. V. 2.
- PANKHURST, R. (1965): Notes on the demographic history of Ethiopian towns and villages. Eth. Observer IX, 1.
- SCHIRMER, P., TEISMANN, R. (1968): Aspekte des Verstädterungsprozesses in Entwicklungsländern. Arb.-Ber. des Ibero-Amerika-Instituts für Wirtschaftsforschung an der Univers. Göttingen H. 3.
- SCHWARZ, G. (1959): Allgemeine Siedlungsgeographie, Berlin.
- STRAUBE, H. (1963): Westkuschitische Völker Süd-Äthiopiens, Stuttgart.

Statistische Quellen:

- Central Statistical Office:* Statistical Abstract 1964, 65, 67 u. 68. Urban surveys in Ethiopia. Report on a Survey of Soddo u. a. 1967. Survey of major towns in Ethiopia = Statistical Bulletin 1. 1968.
- Imperial Ethiopian Government, Ministry of Public works:* Housing Study Vol. I. 1967.

TOWARDS URBAN DEVELOPMENT IN SWAZILAND *

With 12 figures

G. WHITTINGTON

Zusammenfassung: Ansätze zu städtischen Entwicklungen in Swaziland

Die in ihren Folgen überaus wichtige Idee vom Wohnen in der Stadt ist in Afrika schon von den weißen Siedlern eingeführt worden, doch ist es in Swaziland erst in jüngster Zeit zu städtischen Entwicklungen gekommen. Swaziland hat bislang nämlich weder über ausgedehnte Bergbaugebiete noch über große, marktorientierte Agrargebiete verfügt und deshalb auch kein leistungsfähiges Verkehrsnetz besessen. Die ersten Ballungszentren haben sich hier ähnlich wie in der benachbarten Republik Südafrika entwickelt. Sie haben ursprünglich rechteckige Grundrisse und scharf gegeneinander abgegrenzte Rassenviertel gehabt. Hier sind jedoch in jüngster Zeit Veränderungen eingetreten. Es gibt insgesamt sechs städtische Gebiete, von denen zwei, nämlich Mbabane und Manzini, in eine dominierende Rolle hineinzuwachsen scheinen, während die anderen auf Grund der Veränderungen und der Unzulänglichkeiten des Verkehrsnetzes Verfallserscheinungen zeigen. Der jetzige Zustand des Stadtwesens in Swaziland läßt vermuten, daß das Land die im Modell von FRIEDMANN festgelegten Voraussetzungen für einen Wirtschaftsaufschwung erfüllt hat.

* The author would like to acknowledge the financial support from the Carnegie Trust for the Universities of Scotland which made possible the field work necessary for this paper. Thanks are also due to Dr. G. Murdoch and Mr. O. Theunissen who gave invaluable aid in Swaziland.

The penetration of Africa south of the Sahara by white traders and settlers brought many new features into the landscape. One of the most significant and far-reaching was the introduction of the concept of urban dwelling and the concomitant development of urban centres. Few areas apart from West Africa and the Batswana zone of southern Africa had any similar indigenous development. The growth of urban centres was stimulated by Africa's involvement in European trade. The sub-Saharan zone was and still is largely a primary producer. This function led to the development of urban centres on the coast to act as export-import centres and others in the interior for collecting produce, for administration or for mining activity. This essentially primitive pattern is only today beginning to be altered by the appearance of industrial activity which as PRED¹ has shown is intimately bound up with urbanisation processes.

Due to the social factor of white colonial attitudes and the physical factor of surface physiography, many southern African towns within the orbit of former British domination exhibit similar features of layout.

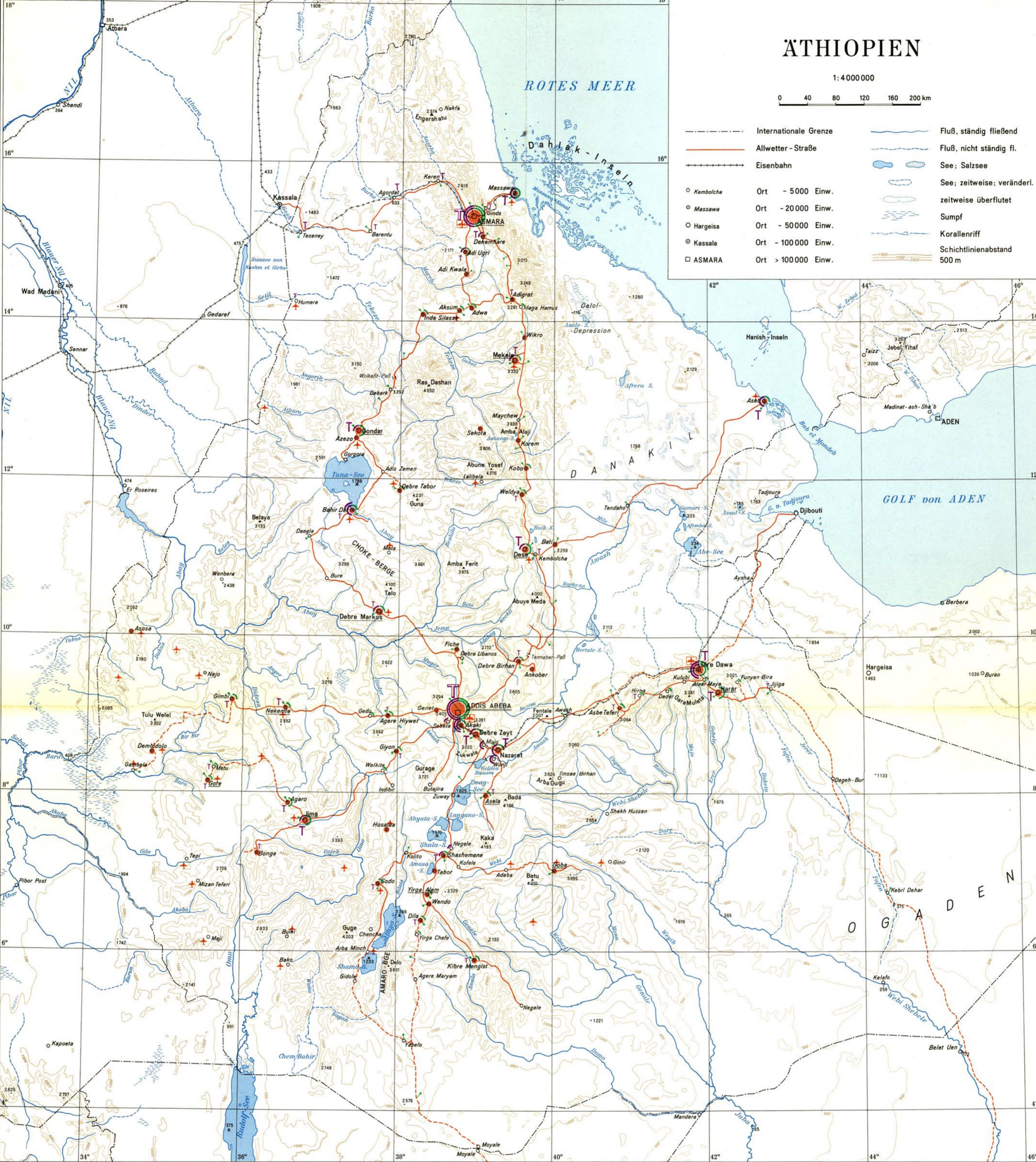
¹) PRED, A. R., The Spatial Dynamics of U. S. Urban-Industrial Growth, 1800-1914 (M. I. T. Press, Cambridge, Mass., 1967).

ÄTHIOPIEN

1:4 000 000

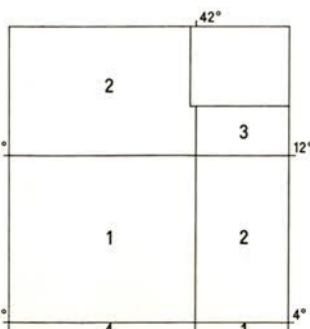
0 40 80 120 160 200 km

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| --- Internationale Grenze | Fluß, ständig fließend |
| — Allwetter-Straße | Fluß, nicht ständig fl. |
| — Eisenbahn | See; Salzsee |
| ○ Kembalcha Ort - 5 000 Einw. | See; zeitweise; veränderl. |
| ○ Massawa Ort - 20 000 Einw. | zeitweise überflutet |
| ○ Hargeisa Ort - 50 000 Einw. | Sumpf |
| ○ Kassala Ort - 100 000 Einw. | Korallenriff |
| □ ASMARA Ort > 100 000 Einw. | Schichtlinienabstand 500 m |



Zur Struktur städtischer Siedlungen (1967)

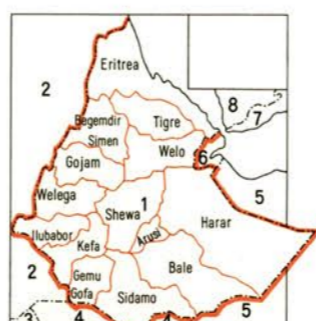
- | | | | | |
|---|--|---|--|--|
| Ortsgrößen:
○ Ort mit < 5 000 Einw.
● Ort mit 5 - 20 000 Einw.
● Ort mit 20 - 50 000 Einw.
● Ort mit 50 - 100 000 Einw.
□ Ort mit > 100 000 Einw. | Industrie:
● Ort mit 150 - 499 in der Industrie Beschäftigten
● Ort mit 500 - 999 in der Industrie Beschäftigten
● Ort mit 1000 - 3999 in der Industrie Beschäftigten
● Ort mit > 4000 in der Industrie Beschäftigten | Handel:
● Ort mit 150 - 499 im Handel Beschäftigten
● Ort mit 500 - 999 im Handel Beschäftigten
● Ort mit 1000 - 3999 im Handel Beschäftigten
● Ort mit > 4000 im Handel Beschäftigten | Telefonnetz:
T Ortsnetz mit 15 - 49 Anschlüssen
T Ortsnetz mit 50 - 99 Anschlüssen
T Ortsnetz mit 100 - 408 Anschlüssen
T Ortsnetz mit > 5000 Anschlüssen | Flugplätze; Straßen:
✈ Flugpl. des innerstaatl. Verkehrs
✈ Flughafen mit internat. Verkehr
● Tankstellen
— Allwetterstraßen
- - - Wichtige Trockenwetterstr. |
|---|--|---|--|--|



Grundlagen:

(Hauptsächl. benutzte Karten)

- Africa 1: 2 000 000, U.S. Army Map Service, Blatt 20 u. 25 (1968)
- ONC (USAF Operational Navigation Chart) 1: 1 000 000 (1965 - 67)
- ONC und ICAO (World Aeronautical Chart) 1: 1 000 000 (1964)
- ICAO (1961) und IWK (Internat. Weltkarte) 1: 1 000 000 (Ausg. 1956)



Politische Gliederung:

- Kaiserreich Äthiopien
- Rep. Sudan
- Uganda
- Rep. Kenia
- Rep. Somalia
- Franz. Gebiet der Afar und der Issa
- Volksrep. Südjemen
- Arabische Rep. Jemen

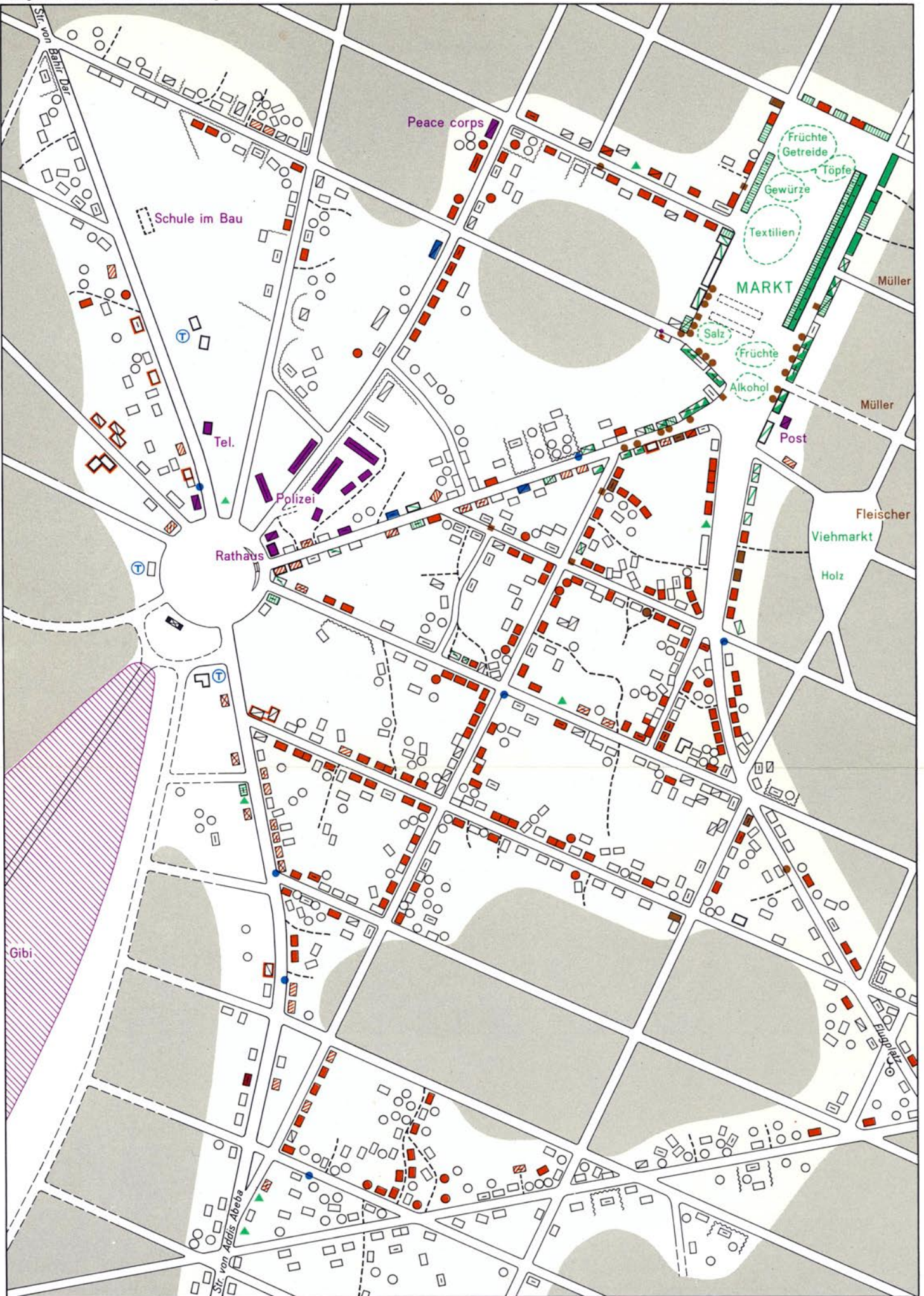
Für die äthiopischen Ortsnamen wurde (mit Ausnahme einiger international bekannter Städte) die (1967) offizielle amharische Schreibweise gewählt.

DEBRE MARKOS

(Zentrum)

Aufnahme: W. Kuls u. M. Traut 1967

Beilage II zu ERDKUNDE XXIV,1-Beitrag Kuls-



Ungefäher Maßstab

0 50 100 150 200 m

Haustypen

- Tukul (Rundhütte)
- Einfaches Tschikahaus
- ▤ Besseres Tschikahaus
- ▨ Tschikahaus mit Fundament
- Steinhaus

Nicht kartiertes Gebiet
(Vorwiegend Wohngebiet)

Handel

- ▲ Kiosk
- ▨ Gemischtwaren (Suk)
- ▨ Textilien
- ▨ Getreide
- ▨ Sonstige Händler u. Geschäfte

Handwerk

- Schneider
- Sonstige Handwerker

Gaststätten u. Hotels

- Tedsch- u. Tallahäuser
- ▨ Bar
- ▨ Hotel

Versorgung

- Öffentl. Wasseranschlüsse
- Klinik, Apotheken
- ⊕ Tankstellen

Verwaltung, öffentl. Dienste

- Behörden, Schulen u. ä.
- ▨ Gibi-Bereich

Kartographie: Geograph. Institut der
Universität Bonn — U.-P. Hohmann