

Das spätestens seit der Erdölkrise 1973/74 auch bei Teilen der Ministerialbürokratie zunehmende *Umweltbewußtsein*, die anschließende und noch andauernde *Rezession* insbesondere der Grundstoffindustrien sowie das Aufkommen und Wachsen *neuer Schlüsselindustrien* (z. B. der Mikroelektronik) haben zu einer *allgemeinen Infragestellung und Neubewertung küstenindustrieller, umweltbelastender Landesentwicklung* geführt. Die Phase der Neulandgewinnung zugunsten typischer Hafenindustrien scheint damit abgeschlossen. Für die Umetate-chi ist deutlich geworden, daß der Produktionsfaktor „Boden“ nicht beliebig vermehrbar ist und auch durch Neulandgewinnung, die auf ökonomische wie ökologische Grenzen stößt, nicht grundsätzlich kompensiert werden kann. Daß man aus diesen Erfahrungen jüngst Konsequenzen zugunsten einer vorsorglichen, an ökologischen Ansprüchen sich orientierenden Küsten- und Neulandnutzungsplanung gezogen hat, macht die bedauerliche Entwicklung im Makro-Bereich nicht reversibel, läßt jedoch im Mikro-Bereich hoffen.

#### Literatur

- BALLON, R. J.: Der Konzern Japan. In: GIESLER, H.-B. (Hrsg.): Die Wirtschaft Japans. Düsseldorf und Wien 1971, S. 11–33.
- Der *Thesenstreit um „Stamokap“*. Die Dokumente zur Grundsatzdiskussion der Jungsozialisten. Reinbek bei Hamburg 1973.
- FLÜCHTER, W.: Neulandgewinnung und Industriensiedlung vor den japanischen Küsten. Funktionen, Strukturen und Auswirkungen der Aufschüttungsgebiete (umetate-chi). Paderborn 1975. = Bochumer Geographische Arbeiten 21.
- : Begriff und räumliche Struktur von Industriekombinaten in Japan. In: Erdkunde 30, 1976, S. 52–58.
  - : Regional- und Landesplanung in Japan. In: KRACHT, K. (Hrsg.): Japan nach 1945. Beiträge zur Kultur und Gesellschaft. Wiesbaden 1979, S. 8–27.
  - : Probleme hafentädtischer Repräsentanz und Identifikation – zum Wesen und Hafen-Stadt-Verhältnis der großen japanischen Hafenstädte. In: FICK, K.E. (Hrsg.): Japan in fachgeographischer, didaktischer und unterrichtspraktischer Sicht. Frankfurt a. M. 1983, S. 127–156. = Frankfurter Beiträge zur Didaktik der Geographie 6.
  - : Umweltproblematik und Umweltschutzpolitik in Japan. Grundzüge und Besonderheiten. In: Geographische Rundschau 36, 1984, S. 100–113.
  - : Die Bucht von Tōkyō. Neulandausbau, Strukturwandel, Raumordnungsprobleme. Wiesbaden 1985. = Schriften des Instituts für Asienkunde in Hamburg (im Druck).
- HAASCH, G.: Japan. Eine politische Landeskunde. Berlin 1982.
- KIHARA, K.: Coastline conservation – establishment of common tideland use rights. In: Japan Quarterly 25, 1978, S. 43–50.
- KUBOTA, A.: The political influence of the Japanese higher civil service. In: Japan Quarterly 28, 1981, S. 45–55.
- LINHART, S.: Artikel „Gesellschaft“. In: HAMMITZSCH, H. u. a. (Hrsg.): Japan Handbuch, Wiesbaden 1981, S. 501–526.
- Nihon Kokusei Zue* (Nippon, a charted survey of Japan). Hrsg.: Yano Tsuneta Kinenkai. Tōkyō 1982/83.
- PAPE, W.: Gyōsei Shidō – administrative Anleitungen in der japanischen Wirtschaft. Düsseldorf 1980. = Reihe Japanwirtschaft, Deutsch-Japanisches Wirtschaftsbüro, Düsseldorf, Heft 10.
- POHL, M.: Söhne der Samurai: Japans Beamtenelite. In: Japaninfo, 5. 4. 1982, Nr. 7 (Dossier).
- SCHÖLLER, P.: Japan. In: SCHÖLLER, P., DÜRR, H., DEGE, E. (Hrsg.): Fischer Länderkunde Bd. 1, Ostasien. Frankfurt 1978, S. 325–440.
- SCHWIND, M.: Das Japanische Inselreich. Band 2: Kulturlandschaft, Wirtschaftsgrößmacht auf engem Raum. Berlin und New York 1981.
- SCHULTZE-KIMMLE, H.-D.: Finanzsystem und Banken. In: GIESLER, H.-B. (Hrsg.): Die Wirtschaft Japans. Düsseldorf und Wien 1971, S. 192–222.
- STEINER, K., KRAUSS, E. S., FLANAGAN, S. C. (Hrsg.): Political opposition and local politics in Japan. Princeton, N. J. 1981.
- TANAKA, K.: Nihon rettō kaizōron. Tōkyō 1972. (= Building a new Japan. A plan for remodeling the Japanese archipelago. Tōkyō 1973).

## STADT UND VERSTÄDTERUNG IM SÜDPAZIFISCHEN RAUM\*)

Mit 3 Abbildungen und 4 Tabellen

HANNIS J. BUCHHOLZ

**Summary:** Urban places and urbanization in the South Pacific  
 Outside Hawaii towns and cities do not seem to be a characteristic criterion for the island countries of the South Pacific. But more than 35% of the entire population live in towns; that is above the average of the less developed countries of the world. It is astonishing, because the island countries are very small, most of their people still practise subsistence economy, and the low market-orientated economy belongs mainly to the agricultural sector. The underdeveloped state of the division of labour is indicated by the low percentage of cash-earning persons, most of them employed by their

governments. Additionally there exists no autochthonous urban tradition in the South Pacific; until today towns and cities correlate with the concentration of foreigners.

In spite of the unfavourable conditions about 55 urban places are to be found in the whole area, sometimes pretty small, but always

\*) Die folgenden Ausführungen basieren auf Ergebnissen von Forschungsaufenthalten im Südpazifik, die dankenswerterweise von der Deutschen Forschungsgemeinschaft gefördert worden sind.

clearly differing from the rural settlements within their national context. The great number of urban places is based on the insular fragmentation and – resulting from this – on the difficult accessibility within the whole area. These factors are as important for the existence of so many political units (and each of them needs a capital) as for the rise and stability of the smaller “secondary” towns within the national frame.

Verstadterung ist ein weltweiter Entwicklungsprozess, der mit zunehmender Geschwindigkeit besonders seit Beginn des Industriezeitalters nicht nur zu einer wachsenden Zahl von Stadtbewohnern, sondern auch zu einem wachsenden Anteil der Städter an der gesamten Erdbevölkerung führt. In den 60 Jahren von 1920 bis 1980 ist die Erdbevölkerung um etwa 135% gewachsen; die Stadtbevölkerung vergrößerte sich aber um ca. 402%. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung der Erde stieg von 19,4% im Jahr 1920 auf 41,3% im Jahr 1980 (vgl. Tab. 1).

Schon in dem hier gewählten Rahmen einer recht ungenauen Differenzierung der Erde in mehr und in weniger entwickelte Länder erkennt man die erheblichen Unterschiede im quantitativen Ausmaß des Verstadterungsprozesses. Von 1920 bis 1980 hat die Stadtbevölkerung in den mehr entwickelten Ländern um etwa 221%, in den weniger entwickelten Ländern jedoch um 872% zugenommen. Der Anteil der Stadtbevölkerung an der Gesamtbevölkerung der mehr entwickelten Länder stieg dabei von 38,7% auf 70,7%, in den weniger entwickelten Ländern von 8,4% auf 30,5%. Zusammen mit den absoluten Größenangaben läßt sich feststellen: Der Grad der Verstädterung ist zwar in den mehr entwickelten Ländern höher; aber in den weniger entwickelten Ländern wohnen mehr Menschen in Städten. Falls die Entwicklung jedoch die gegenwärtige Richtung und Geschwindigkeit beibehält, dürfte in absehbarer Zeit auch der Verstadterungsgrad der weniger entwickelten Länder denjenigen der mehr entwickelten Länder erreichen.

Der einzige Großraum mit einem vermeintlichen Verstadterungsdefizit ist der Südpazifik. Die Städte des südpazifischen Raumes sind in Europa (und in vielen anderen Teilen der Erde) unbekannt – so wie auch die meisten der 23 südpazifischen Staaten und Territorien<sup>1)</sup>. Daher wird leicht übersehen, daß bei einer Gesamtbevölkerung von 1897200 (1980) 653800 Einwohner in Städten leben; das entspricht einem Anteil von 34,5% an der Gesamtbevölkerung (vgl. Tab. 4). Dieser Anteilswert liegt deutlich über dem Durchschnitt der Entwicklungsländer, wie er in Tab. 1 angegeben ist.

Der relativ hohe Verstadterungsgrad der südpazifischen Inselstaaten ist um so erstaunlicher, als die allgemeinen Voraussetzungen eher das Gegenteil erwarten lassen. So z. B. sind die Bevölkerungszahlen der einzelnen Staaten und abhängigen Territorien sehr gering; sie geben kaum die Tragfähigkeit für eine nationale Stadtentwicklung bzw. erst recht nicht für ein nationales Stadtesystem her. Elf der 23 politischen Einheiten<sup>2)</sup> werden von weniger als 20000 Personen bewohnt; nur sieben der 23 Länder haben eine Bevölkerung von über 100000 Einwohnern. Das heißt, die meisten Inselstadter weisen Gesamtbevolkerungen von einer Größenordnung auf, die derjenigen einer europäischen Klein- oder Mittelstadt entspricht.

Auch die wirtschaftliche Basis der Inselstadter scheint keine günstigen Voraussetzungen für Stadtentstehungs- und Stadtentwicklungsprozesse zu bieten. Nicht zu Unrecht verbinden sich mit den Namen der Inselgruppen agrarwirtschaftliche und agrargesellschaftliche Vorstellungen. Kopra und Zuckerrohr sowie mit geringerer Bedeutung Bananen, Kakao, Palmöl und diverse Gemüsesorten sind die wesent-

<sup>1)</sup> Papua-Neuguinea entspricht zwar in sehr vielen Strukturelementen den südpazifischen Inselstaaten, wird hier aber wegen seiner unverhältnismäßigen Größe (1980: 3 006 800 Einw., 462 243 qkm) nicht in die Untersuchung einbezogen.

<sup>2)</sup> Einschließlich Tokelau.

Tabelle 1: Stadtbevölkerung der Erde 1920–1980

World population by urban residence, 1920–1980

	Stand der Bevölkerung (in Mill.)				Zunahme der Bevölkerung (in v.H.)			
	1920	1940	1960	1980	1920–1940	1940–1960	1960–1980	1920–1980
Erdbevölkerung insgesamt	1860,0	2295,1	2986,0	4374,1	23,4	30,1	46,5	135,2
Stadtbevölkerung	360,0	570,0	1012,1	1806,8	58,3	77,6	78,5	401,9
Mehr entwickelte Länder								
Gesamtbevölkerung	672,7	820,6	975,8	1181,0	22,0	18,9	21,0	75,6
Stadtbevölkerung	260,0	385,0	572,7	834,4	48,1	48,8	45,7	220,9
Weniger entwickelte Länder								
Gesamtbevölkerung	1187,3	1474,5	2010,2	3193,1	24,2	36,3	58,8	168,9
Stadtbevölkerung	100,0	185,0	439,4	972,4	85,0	137,5	121,3	872,4

Quelle: HAUSER a. GARDENER (1982), S. 3.

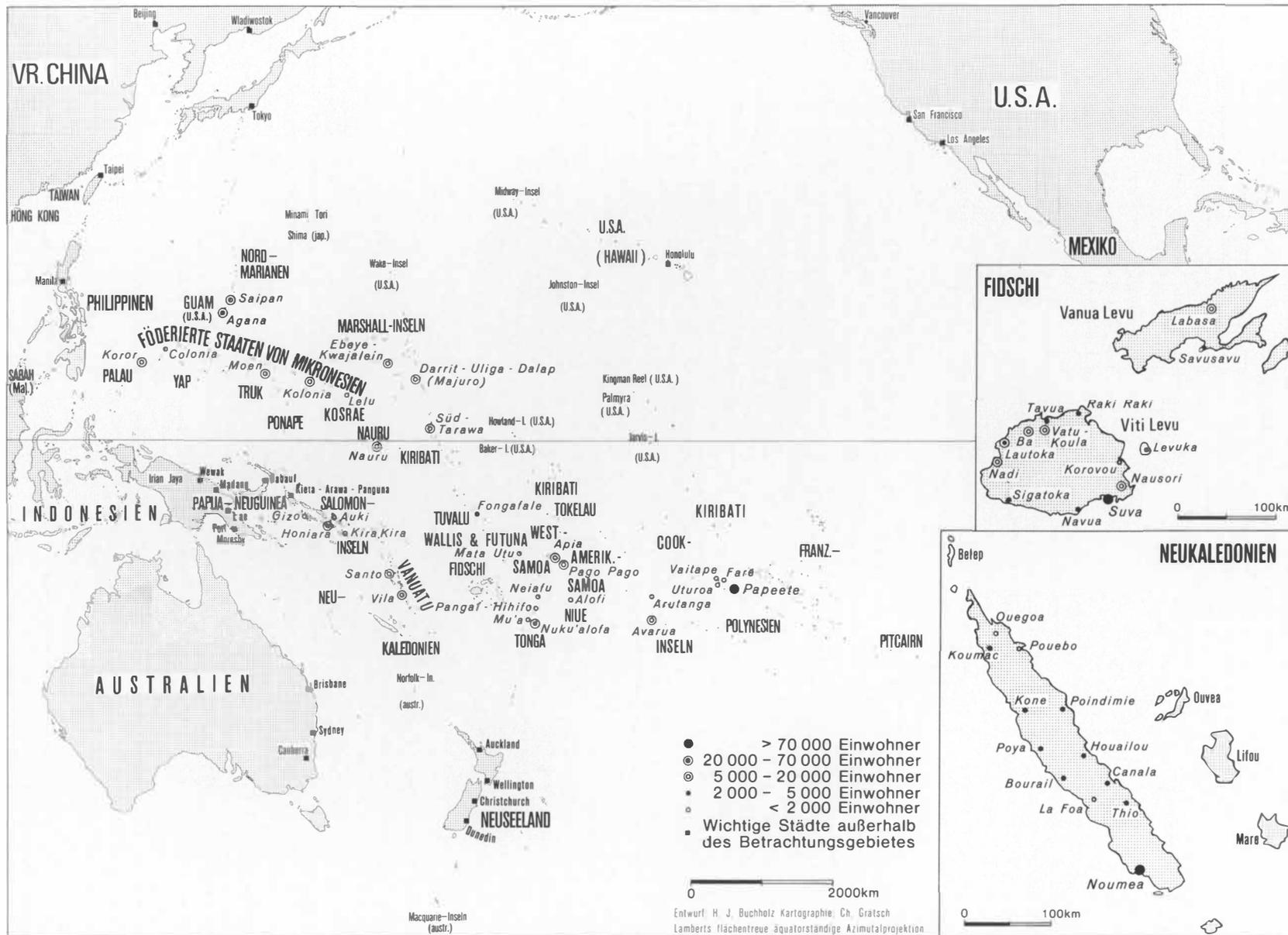


Abb. 1: Die Städte des südpazifischen Inselraumes  
 Towns and cities in the South Pacific island countries

Tabelle 2: Exportgüter aus eigener Produktion der südpazifischen Staaten und Territorien 1980

Export goods from inland production of South Pacific island countries, 1980

Land	Exportgüter in v. H. des Gesamtexports	Land	Exportgüter in v. H. des Gesamtexports
Nord-Marianen	keine nennensw. Exporte	Wallis u. Futuna	100,0% Kopra
Guam	91,7% Mineralöl (-prod.) 8,0% Schrott	Tonga	44,1% Kokosöl 27,5% Kopra (-produkte) 6,0% Bananen
Palau	53,1% Fisch 46,9% Kokosöl		5,6% Taro u. Yam 3,8% Vanille
Föderierte Staaten von Mikronesien	92,8% Kopra 6,6% Trochus-Schnecken	Tokelau	90,3% Kopra 9,7% Kunstgew. Artikel
Marshall-Inseln	71,1% Kokosöl 17,9% Ölkuchen 9,0% Kunstgew. Artikel	West-Samoa	54,9% Kopra 19,7% Kakao 6,8% Taro 3,9% Kokosnußsahne 2,9% Bananen 2,3% Bier 2,1% Holz
Nauru	100,0% Phosphat	Amerikanisch-Samoa	94,9% Thunfisch in Dosen 2,8% Tierfutter 1,0% Haifischflossen
Kiribati	89,2% Kopra 9,9% Fisch	Niue	27,6% Passionsfrucht 22,2% Kopra 12,4% Kunstgew. Artikel 11,7% sonstiges Obst 9,1% Honig 3,6% Obst in Dosen
Tuvalu	94,3% Kopra 5,7% Seegurken	Cook-Inseln	29,8% Konfektion 21,5% Fruchtsäfte 12,4% Kopra 10,7% Bananen 7,6% Perlmutter 11,2% Frischgemüse/-Obst 3,6% Obst in Dosen
Salomon-Inseln	38,5% Fisch 26,6% Holz 17,5% Rindfleisch 11,1% Palmöl 2,5% Reis (-produkte) 1,1% Kakao 1,0% Gold	Französisch-Polynesien	78,3% Kopra 14,2% Perlen 2,0% Vanille 1,1% Perlmutter
Vanuatu (1981)	48,0% Kopra 37,1% Fisch 7,1% Rindfleisch 5,3% Kakao		
Neukaledonien	99,0% Nickelerz z. T. aufbereitet		
Fidschi	75,8% Zucker 5,4% Gold 5,2% Molasse 3,9% Fisch 2,8% Kokosöl		

Quellen: Publikationen der einzelnen Staaten und Territorien.

lichen marktorientierten Produkte der Länder, die auch in den Export gelangen. Nur wenige sonstige landwirtschaftliche oder gewerbliche Erzeugnisse werden für den Binnenmarkt hergestellt. Zum einen ist der Binnenmarkt kaum tragfähig für eine eigene Produktion, zum anderen leben die Gesellschaften noch weitgehend in einem agraren Subsistenzsystem, das nur relativ wenige arbeitsteilige Bedürfnisse kennt.

Da die Erfassung der gesamten Produktion der Länder wegen der charakteristischen Subsistenzwirtschaft schwierig und die binnenmarktorientierte Warenerzeugung ohnehin sehr klein ist<sup>3)</sup>, muß an dieser Stelle die Exportstatistik zur Kennzeichnung der Wirtschaftsstruktur der Inselländer genügen (vgl. Tab. 2).

<sup>3)</sup> Genauere Produktionsstatistiken liegen nur für die Salomon-Inseln und Fidschi vor.

Ganz überwiegend handelt es sich um kaum oder gar nicht aufbereitete Erzeugnisse von Landwirten, d. h. von Angehörigen einer Gesellschaftsschicht, die sicherlich aufgrund ihrer Wirtschafts- und Lebensform zum überwiegenden Teil keinen städtebildenden Faktor darstellt. Wenn man in diesem Sinne als Kennzeichen einer potentiell städtischen Bevölkerung das Vorhandensein nicht-landwirtschaftlicher Wirtschaftsformen annimmt, dann können nach der in Tab. 2 vorgenommenen Charakterisierung nur Neukaledonien und Nauru sowie in eingeschränktem Maße auch Fidschi und die Salomon-Inseln genannt werden. In diesen Ländern werden mineralische Bodenschätze gefördert und – teilweise angereichert – exportiert. Entsprechende Ansätze können auch für Palau und Amerikanisch-Samoa festgestellt werden, denn hier befinden sich große Umschlagplätze, Kühlanlagen und – im Falle von Amerikanisch-Samoa – Fischkonservenfabriken (auch in den Salomon-Inseln und

Tabelle 3: Lohn- und Gehaltsempfänger in südpazifischen Staaten und Territorien um 1979/1980

Employees in South Pacific island countries, about 1979/80

Land	Jahr	potentielle Erwerbspersonen (Altergruppe 15-64 Jahre)	Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger		Zahl der Regierungsbeschäftigten		ausländische Arbeitnehmer
			abs.	in v.H. der Spalte 2	abs.	in v.H. der Spalte 4	
	1	2	3	4	5	6	7
Nord-Marianen	1	9 480	7 627 <sup>1)2)</sup>	80,4 <sup>1)2)</sup>	3 630 <sup>2)</sup>	47,6 <sup>2)</sup>	3400
Guam	1	56 200 <sup>3)</sup>	34 400	61,2	17 200	50,0	2424
Palau	2	6 638	3228	48,6	2 057	63,7	509
Föderierte Staaten von Mikronesien		ca. 38 700	ca. 9 700	ca. 25,0	ca. 5 200	ca. 54,0	ca. 500
Yap	2	4 730	1 756	37,1	1 240	70,6	107
Truk	1	19 670	3 754	19,1	2 066	55,0	107
Ponape	2	11 810	3 651	30,9	1 389 <sup>4)</sup>	38,0 <sup>4)</sup>	203
Kosrae	1	2 490	587	23,6	497	84,7	69
Marshall-Inseln	2	14 330	4 002	27,9	2 587	64,6	3166
Nauru	4	2 099	934	44,5	ca. 500	53,5	1277
Kiribati	3	31 092	6 294	20,2	3 973	63,1	193
Tuvalu	2	4 544	889 <sup>5)</sup>	19,6	468	52,6	34
Salomon-Inseln	1	110 950	18 858	17,0	7 788	41,3	973
Vanuatu	2	53 563	10 695	20,0	ca. 3 570	ca. 33,0	2986
Neukaledonien	1	ca. 80 000	ca. 28 000	ca. 35,0	5 300	18,9	
Fidschi	2	366 900	78 539	21,4	ca. 22 000	ca. 28,0	
Wallis und Futuna	5	4 611	614	13,3	315	51,3	
Tonga	5	47 057	7 131	15,2	4 550	63,8	
West-Samoa	2	80 322	18 110	22,5	10 010	55,3	
Amerikanisch-Samoa	1	18 145	8 306	45,8	4 076	49,1	
Niue	2	ca. 1 800	854	47,5	737	86,3	244
Cook-Inseln	1	8 289	2 754	33,2	1 583	57,5	
Französisch-Polynesien	4	75 629	32 728	43,3	13 852	42,3	

1=1980; 2=1979; 3=1978; 4=1977; 5=1976

<sup>1)</sup> einschließlich der Selbständigen außerhalb der Landwirtschaft<sup>2)</sup> einschließlich einer nicht genau feststellbaren Zahl von Ausländern, wahrscheinlich um 50%<sup>3)</sup> sämtliche Personen  $\geq 16$  Jahre; ohne Militärfamilienangehörige<sup>4)</sup> ohne die Beschäftigten öffentlicher Entwicklungshilfeprogramme, die z. B. in Yap ca. 30% aller „öffentlich“ Beschäftigten ausmachen<sup>5)</sup> ohne die in Nauru lebenden Arbeitnehmer Tuvalus

Quellen: Die Census-Berichte sowie zahlreiche weitere amtliche Publikationen der einzelnen Länder.

Fidschi) und Tierfutterhersteller, d. h. also nicht-landwirtschaftliche Wirtschaftsunternehmen.

Arbeitsteilung als Merkmal und Voraussetzung städtischer Lebensformen wird auch durch einen sozioökonomischen Indikator angezeigt, nämlich durch den Anteil abhängiger Lohn- und Gehaltsempfänger an sämtlichen potentiellen Erwerbspersonen.

In den Daten der Tab. 3 spiegeln sich die ökonomischen Strukturen der einzelnen Inselstaaten und -territorien wider. Sicherlich darf eine vergleichende Analyse nicht allzu exakte Maßstäbe an das statistische Material legen; denn sowohl die Erfassungsmethoden als auch die Definitionsmerkmale der sozioökonomischen Bevölkerungskategorien sind unterschiedlich und zum Teil im Urmaterial unklar. Trotzdem werden zwei charakteristische Eigenschaften deutlich:

Zum einen der durchweg niedrige Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger an den potentiellen Erwerbspersonen und zum anderen der ungewöhnlich hohe Anteil des „öffentlichen Dienstes“ an den jeweiligen nationalen Arbeitnehmerzahlen.

In neun von neunzehn politischen Einheiten (die Föderierten Staaten von Mikronesien werden als *eine* Einheit betrachtet) liegt der Arbeitnehmeranteil des monetären Wirtschaftsbereiches unter 25%. Abgesehen von wenigen Schülern und Erwerbsfähigen, von Hausfrauen sowie von selbständigen Unternehmern und freiberuflich Tätigen arbeiten alle übrigen Personen im agraren Subsistenzsektor. Bis auf zwei Länder – Guam und Nord-Marianen – umfaßt der Subsistenzbereich stets mehr als 50% aller Erwerbsfähigen. Damit entfallen die entsprechenden Bevölkerungs-

anteile samt der von ihnen abhängigen Familienangehörigen als städtisches Bevölkerungspotential. Neben Guam und den Nord-Marianen weisen nur noch Palau, Niue, Amerikanisch-Samoa, Nauru und Französisch-Polynesien relativ hohe Arbeitnehmeranteile im geldwirtschaftlichen Bereich (cash economy) auf. Abgesehen von Nauru wurden diese Arbeitsplätze von allochthonen Impulsen geschaffen: In Guam befindet sich eine U.S.-Garnison mit über 20 000 Soldaten und deren Familienangehörigen; sowohl die Militäranlagen als auch die Versorgungsansprüche der Amerikaner bieten eine Fülle von Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten für die Einheimischen. Hinzu kommt die Bedeutung Guams als Touristenziel besonders für japanische Besucher. Letzteres gilt auch für die Nord-Marianen, für deren Arbeitsmarkt jedoch ebenfalls die hier etablierte Zentralverwaltung des U.S.-Treuhandgebietes der Pazifischen Inseln (es umfaßt die Nord-Marianen, Palau, die Föderierten Staaten von Mikronesien und die Marshall-Inseln) von Bedeutung ist. Deren Arbeitsplätze verringern sich jedoch gegenwärtig in demselben Maße, in dem die zugehörigen Distrikte eigene Staatsverwaltungen aufbauen und die Treuhandverwaltung schließlich aufgelöst wird.

In Palau haben amerikanische Firmen eine eigene Fisch-Aufbereitung (Hafen, Schiffsausrüstung, Kühllhäuser usw.) aufgebaut, die jedoch 1982 aus Rationalisierungsgründen geschlossen wurde. Der Mikrostaat Niue (Gesamteinwohnerzahl 1980: 3400) kann die relativ große Zahl von Arbeitsplätzen nur bereitstellen, weil eine differenzierte, nach neuseeländischem Vorbild aufgebaute Staatsverwaltung, die im gegebenen nationalen Bevölkerungsrahmen als überproportional bezeichnet werden muß, durch Finanzzuweisungen aus Neuseeland existiert. In Amerikanisch-Samoa sind es wiederum große amerikanische Unternehmen (zwei schon erwähnte Fischkonservenfabriken sowie Tierfutterhersteller und arbeitsintensive Schmuckfabrikation), die den Arbeitsmarkt positiv beeinflussen. Der Kleinstaat Nauru lebt vom Phosphatabbau, dessen Einnahmen zumindest gegenwärtig den Import aller Konsum- und Gebrauchsgüter erlauben, so daß zum einen die Subsistenzwirtschaft weitgehend entfällt, andererseits Arbeitsplätze im monetären Wirtschaftsbereich in großer Zahl zur Verfügung stehen. In Französisch-Polynesien schließlich wird der monetäre Arbeitsmarkt stark erweitert durch die Versorgungsansprüche der großen Zahl zugewanderter Fremder (besonders Franzosen, z. B. im Zusammenhang mit dem französischen Atomwaffenversuchszentrum) sowie durch einen umfangreichen Fremdenverkehr. 1980 wurden über 15 000 Beschäftigte in Handels- und Dienstleistungsunternehmen gezählt. Die Beteiligung der autochthonen Bevölkerung an diesem Arbeitsmarkt ist zwar groß, jedoch kaum genauer zu definieren, da sowohl die französischen Zuwanderer als auch die einheimischen Polynesier die französische Staatsbürgerschaft besitzen.

Schon bei den bisher genannten Staaten – insbesondere Niue, Nord-Marianen – wird ein hoher Anteil der für Geld Erwerbstätigen von Behörden und sonstigen öffentlichen Einrichtungen beschäftigt. Das gilt im Grunde auch für alle übrigen süd pazifischen Inselstaaten und -territorien, wobei die kleinsten und am wenigsten „entwickelten“ Länder die

höchsten Anteile von Regierungsbeschäftigten aufweisen (vgl. Tab. 3). Die nach dem Vorbild der ehemaligen oder auch noch gegenwärtigen Kolonialmächte aufgebauten und vielfach von diesen auch finanziell getragenen Behörden müssen also in den süd pazifischen Inselstaaten sehr deutlich mit der Stadtentwicklung verbunden sein.

Vor dem Hintergrund der angedeuteten bevölkerungstatistischen, wirtschaftlichen und sozioökonomischen Situation sind nur wenige Städte im insularen Süd pazifik zu erwarten, wobei noch berücksichtigt werden muß, daß es historisch keine eigene Stadtkultur bei den Völkern des süd pazifischen Raumes gibt. Und doch gibt es über 50 Städte in den Inselstaaten und -territorien. Fast alle beruhen auf kolonialen oder sogar prä-kolonialen Ansätzen fremder Zuwanderer. Die ersten und später dann vielfach auch größten Städte des Süd pazifik haben sich aus Walfängerstationen des 18. und 19. Jahrhunderts entwickelt: Honolulu (Oahu) und Lahaina (Maui) in Hawaii; Bay of Islands auf der Nordinsel Neuseelands; Papeete (Tahiti), Fare (Huahine) und Uturoa (Raïatea) in Französisch-Polynesien; Neiafu (Vava'u) in Tonga, Levuka (Ovalau) in Fidschi, Apia (Upolu) in West-Samoa, Pago Pago (Tutuila) in Amerikanisch-Samoa u. a. m. All diese Standorte boten, da sie von den Walfängern zur Überholung ihrer Schiffe und zur Verproviantierung der Mannschaften ausgesucht worden waren, günstige Hafenbedingungen und ein fruchtbares und süßwasserreiches Hinterland. Derartige Standorte waren in gleicher Weise vorteilhaft für die sich später niederlassenden Handelsagenten, deren Aufgabe es war, Landesprodukte wie Perlen oder Perlmutter-Muscheln, Seegurken, Schildkrötenpanzer oder auch Sandelholz aufzukaufen und zu stapeln, bis ein Handelsschiff diese Waren abholte. Mit zunehmender Kenntnis über die Lage der Inseln und deren Ressourcen sowie auch infolge der europäischen Besiedlung Australiens und Neuseelands und dem sich daraus ergebenden zusätzlichen Bedarf (z. B. Schweinefleisch, Zucker, Maniok, später Kokosöl und Kopra) verfestigten sich die Handelsbeziehungen, und es verdichtete sich der Schiffsverkehr. Nun siedelten sich auch weitere europäische<sup>4)</sup> Handels- und Dienstleistungsunternehmen (Schiffsausrüster, Hotels, Rechtsanwälte usw.) sowie christliche Missionen in den Hafenstandorten an, so daß allmählich städtische Strukturen entstanden. Die eigentliche Stadtwerdung ist dann jedoch mit der Ansiedlung europäischer Pflanzler und Plantagen-Unternehmer (Kokospalmen, Baumwolle, Kautschuk, Zuckerrohr, Kaffee, Kakao), in Neukaledonien mit dem Beginn des Nickelbergbaus, und schließlich mit der Etablierung europäischer Kolonialverwaltungen seit 1842<sup>5)</sup> verbunden. Zum Teil haben später auch Inder, Vietnamesen und Chinesen nach Ablauf ihrer Vertragsarbeiterzeit stadt- und marktorientierte Funktionen ergänzt oder von den Europäern übernommen.

<sup>4)</sup> „Europäisch“ meint hier immer zugleich auch amerikanisch, australisch, neuseeländisch u. ä.

<sup>5)</sup> Die Annexion der Marianen durch Spanien im Jahr 1565 hat den Grundstein zur Entwicklung Agaña's (Guam) gelegt.

Tabelle 4: Bevölkerung und Städte der südpazifischen Staaten und Territorien um 1980  
Population and towns of the South Pacific island countries, about 1980

Land	Bevölkerung 1980	Stadt	Jahr	Einwohnerzahl	Land	Bevölkerung 1980	Stadt	Jahr	Einwohnerzahl
Nord-Marianen	16 882	Saipan	1	14 585			(Pouebo)	5	1 782
Guam	105 979	Agaña*	1	35 280			(Ouegoa)	5	1 514
Palau	12 116	Koror	1	7 642	Fidschi	634 100	Suva*	5	117 827
Föderierte Staaten von Mikronesien							Lautoka*	5	28 845
Ponape	22 081	Kolonia	1	5 550			Nadi*	5	12 995
Kosrae	5 491	Lelu	1	1 998			Labasa*	5	12 956
Truk	37 488	Moen	1	10 373			Nausori*	5	12 821
Yap	8 100	Colonia	1	2 864			Ba*	5	9 173
Marshall-Inseln	31 042	Darrit-Uliga-					Vatu-Koula	5	6 425
		Dalap [Majuro]	1	8 667			Raki Raki	5	3 755
		Ebeye-Kwajalein	1	6 629			Sigatoka*	5	3 635
Nauru	7 800	Nauru	1	7 800			Levuka*	5	2 764
Kiribati	58 600	Süd-Tarawa	3	17 921			Navua	5	2 568
Tuvalu	7 500	Fongafale	2	2 120			Savusavu*	5	2 295
Salomon-Inseln	225 200	Honiara	0	21 334	Wallis und Futuna	10 800	(Mata Utu)	5	558
		Gizo	0	1 925	Tonga	97 400	Nuku'alofa	5	20 641
		Auki	0	853			(Mu'a)	5	4 023
		Kira Kira	0	601			Neiafu	5	3 308
Vanuatu	117 500	Vila*	2	14 801			Pangai-Hihifo	5	2 458
		Santo	2	5 183	West-Samoa	156 800	Apia	5	32 099
Neukaledonien	140 500	Noumea*	5	74 335	Amerikanisch-				
		Canala	5	3 884	Samoa	32 400	Pago Pago	1	11 399
		Houailou	5	3 853	Niue	3 400	Alofi	2	960
		Bourail	5	3 149	Cook-Inseln	17 900	Avarua*	0	5 334
		Poindimie	5	3 010			(Arutanga)	0	1 480
		Poya	5	2 915	Französisch-				
		Thio	5	2 894	Polynesien	148 100	Papeete*	4	77 781
		Kone	5	2 479			Uturoa	4	2 517
		(Koumac)	5	2 481			Vaitape	4	ca. 1 500
		(La Foa)	5	1 993			Fare	4	ca. 800

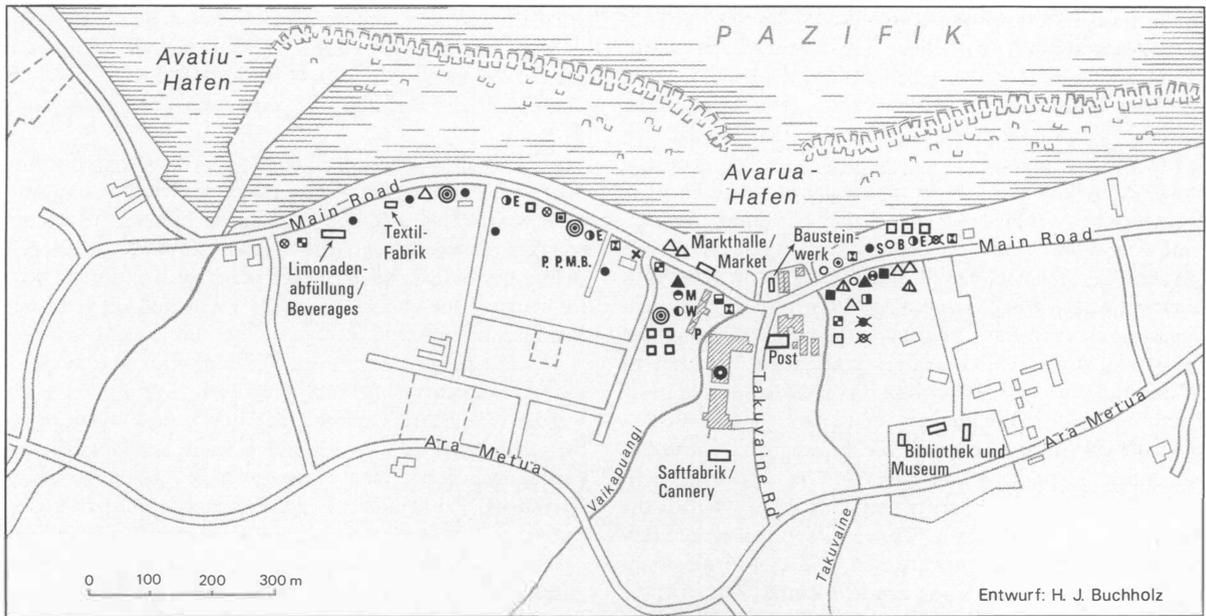
0=1981; 1=1980; 2=1979; 3=1978; 4=1977; 5=1976. Die Klammern ( ) bedeuten, daß die betr. Siedlungen kaum als Stadt bezeichnet werden können.

\*=Stadtregionen

Quellen: Nationale Census-Berichte und Statistiken der einzelnen Staaten und Territorien.

Insgesamt kann festgestellt werden, daß noch heute die Bereiche größter Verstädterung sowie die größten Städte des südpazifischen Raumes mit den höchsten Ausländeranteilen korrelieren. Honolulu und die übrigen Städte Hawaiis seien hier nur am Rande erwähnt, denn Hawaii hat sich durch seine Integration in die U.S.A. weitgehend aus dem südpazifischen Kulturkreis entfernt. Aber auch Fidschi, Französisch-Polynesien und Neukaledonien als Länder mit den größten Städten – Suva (Fidschi): 117 827 Einw. (1976), Papeete (Franz.-Polynesien): 77 781 Einw. (1977), Nouméa (Neukaledonien) 74 335 Einw. (1976) – weisen die höchsten Anteile fremder Zuwanderer auf: In Fidschi besteht inzwischen die Gesamtbevölkerung zu mehr als 50% aus Indern und zu weiteren 5% aus Chinesen, Europäern und Personen sonstiger Herkunft. In Neukaledonien wurden 1976 nur

noch 41,7% autochthone Einheimische gezählt, während 38,1% der Bevölkerung Europäer, 7,4% Indonesier, Vietnamesen und Personen sonstiger Herkunft und 12,8% sonstige Südpazifikbewohner waren. In Französisch-Polynesien besteht die Bevölkerung zwar noch zu 65,6% (1977) aus Einheimischen sowie zu 17,2% aus Mischlingen; aber immerhin leben dort auch 11,2% Europäer und 6% Asiaten und Personen sonstiger Herkunft. In den großen Städten konzentrieren sich die Ausländeranteile. So z. B. beträgt der Anteil der Fremden im Stadtgebiet von Suva 63,8%, in Noumea 82,1% und in Papeete 45,4% (davon entfallen 19,3% auf Mischlinge). In den übrigen Städten dieser Länder sowie in den Städten der anderen Inseln lebt ebenfalls jeweils ein nennenswerter aus dem Ausland zugewanderter Bevölkerungsanteil. All diese Zuwanderer stammen ganz überwie-



- |  |   |  |
|--|---|--|
| △ Imbiß, Eis, Getränke / Snack-Bar, Ice Cream, Beverages   | ✕ Textil, Bekleidung des gehobenen Bedarfs / Textiles and Clothing of high Standard | □ Firmen-, Versicherungsagentur / Commercial and Business Office (incl. Insurance) |
| ▲ Restaurant   | ● Sportartikel / Sports   | ☐ Frachtagentur / Agency for Shipping and Air Cargo                                |
| △ Billardraum / Billiards Room                             | ● Verkauf von Briefmarken, Münzen / Philatelic Bureau                               | ☐ Reisebüro / Travel Agency  |
| ○ Lebensmittel / Foodstuffs                                | ● Waren aller Art / General Store   | ☐ Fahrzeugvermietung / Car and Cycle Hire  |
| ○B Bäckerei, Lebensmittel / Bakery, Food                   | ◎ Waren aller Art und Supermarkt / General Store and Supermarket                    | ✕ Tankstelle / Service Station   |
| ● Kunstgewerbe / Handicrafts                               | ✕ Zollfreier Verkauf von Importwaren aller Art / Duty Free Shop                     | P. Polizei / Police  |
| ● Schallplatten / Records                                  | ☐ Bank  | P.P.M.B. Primary Produce Marketing Board   |
| ⊕E Elektrogeräte / Electric Appliances                     | ☐ Wettbüro / Booking Office   | ▨ Öff. Verwaltung / Public Offices   |
| ●W Werkzeuge, Eisenwaren, Farben / Tools, Hardware, Paints | ■ Kino / Cinema   |  |
| ●M Möbel / Furniture                                       | ☐ Friseur / Barber Shop   |  |
| ● Textil, Bekleidung / Textiles and Clothing               |   |  |

Abb. 2: Avarua, Haupt„stadt“ der Cook-Inseln

Der Ortskern, typisch an einer Rifföffnung gelegen, zeigt nur erste Ansätze einer Konzentration städtischer Funktionen. Charakteristisch für die sehr kleinen Hauptstädte ist die Existenz zwar vieler verschiedenartiger, jedoch nur jeweils einmal vorhandener tertiärer Einrichtungen.

Avarua, capital of the Cook islands

gend aus von Europäern bewohnten oder aus europäischen und asiatischen Staaten mit einem traditionellen Städte-system, und sie üben durchweg städtische Berufe aus – sei es aus eigenem Antrieb oder sei es, weil ihnen landwirtschaftliche Erwerbstätigkeiten wegen des weitgehend vorherrschenden kollektiven Grundeigentums der Einheimischen verwehrt sind.

Die wichtigsten Städte sind die Hauptstädte der Länder. Oft sind es die einzigen Städte im nationalen Rahmen. In den Hauptstädten konzentrieren sich die wichtigsten Regierungs- und Verwaltungsfunktionen, die qualifizierteren Schulen und Ausbildungseinrichtungen, die Arbeitsstätten des sekundären Wirtschaftssektors, die meisten spezialisierten Dienstleistungseinrichtungen und die günstigsten Kommunikationsmöglichkeiten. Die Hauptstädte sind durchweg auf der Basis ausländischer Interessen entstanden, nach

„westlichen“ (europäischen) Prinzipien aufgebaut und entsprechen daher weitgehend nach Aufbau, Wirtschaftsstruktur, innerer Gliederung und Funktionsangebot dem tradierten geographischen Stadtbegriff. Wenn man jedoch von den stark überfremdeten Städten Suva, Papeete, Noumea und Agaña absieht, dann muß man feststellen, daß ein hoher Einwohneranteil immer noch mit der traditionellen Subsistenz-Landwirtschaft verbunden ist. Wirtschaftliche Notwendigkeit, Rechtstitel am kollektiven Grundeigentum, Prestige-Vorstellungen über die Bedeutung eigener landwirtschaftlicher Produktion und auch die – wegen der Kleinheit der Städte – relativ günstige Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen innerhalb oder vor der Stadt sorgen dafür, daß allgemein eine zumindest anteilige und durchaus unstädtische Selbstversorgung üblich ist. Je kleiner die Staaten und Territorien und somit auch die Haupt-

städte sind, desto größer wird der Anteil der von der Subsistenz-Landwirtschaft lebenden Einwohnerschaft<sup>6)</sup>, desto geringer wird die Zahl der Arbeitsplätze im sekundären und tertiären Wirtschaftssektor, desto geringer wird aber auch die zentripetale Akkumulationskraft der Städte, so daß sich ihr räumliches Gefüge immer mehr auflöst. Die deutliche innere Differenzierung des funktionalen Raumgefüges der Stadt weicht einer lockeren, mehr zufälligen Standortverteilung von Wohn- und Versorgungseinrichtungen. Beispiele für derartige Hauptstädte sind Süd-Tarawa (Betio, Bairiki) in Kiribati, Kolonia in Ponape, Pago Pago in Amerikanisch-Samoa, Avarua in den Cook-Inseln (vgl. Abb. 2), Fongafale in Tuvalu, Alofi in Niue und ganz besonders Mata Utu in Wallis und Futuna. Hier beginnt die Frage, ob es sich überhaupt noch um Städte im geographischen Sinne handelt.

Dieser Zweifel gilt erst recht für die rangmäßig darunterstehenden Sekundär-Städte des Hinterlandes, wie sie in mehreren Staaten und Territorien vorkommen. Schon die geringe Einwohnerzahl im Vergleich zu europäischen Beispielen scheint darauf hinzudeuten, daß es sich nicht um Städte im eigentlichen Sinne handeln kann. Prüft man die Ausstattung der kleineren Haupt- und der Sekundär-Städte, so findet man durchweg ein verhältnismäßig breites Angebot von Behörden und öffentlichen Verwaltungsstellen (insbesondere Post, Polizei, Ämter für öffentliche Arbeiten, Haupt- oder Nebenstellen des Landwirtschaftsministeriums, staatliche Ankaufstellen für Landwirtschaftsprodukte, Schule und Krankenhaus – letztere auch oft im Zusammenhang mit Kirchen) sowie einige Einzelhandelsgeschäfte mit Waren aller Art (manchmal verbunden mit Großhandlungsfunktionen), zumeist eine Bäckerei, manchmal Reparaturwerkstätten (z. B. für Boote). Fast ausschließlich verfügen die „Städte“ über einen Hafen, durchweg inzwischen auch über einen Flughafen (airstrip).

Wenn man von den für Inselländer selbstverständlich entscheidend wichtigen Hafen- und Flughafenanlagen absieht, dann unterscheiden sich bei einem generalisierenden Vergleich die meisten dieser Stadtstrukturen des Südpazifik kaum von den Strukturen ländlicher Siedlungen in Industriestaaten. Ein solcher Vergleich ist aber irreführend. Es gibt zwar eine Reihe von Definitionsmerkmalen des Phänomens „Stadt“, die weltweit anwendbar sind. Aber die relative Bedeutung und das zur Definition einer Stadt notwendige Merkmalsbündel sind in den einzelnen Kulturkreisen je nach Tradition, Wertvorstellungen, Entwicklungssituationen durchaus unterschiedlich. P. SCHÖLLER hat auf die Notwendigkeit zu einer entsprechend differenzierenden Betrachtung hingewiesen, indem er schrieb: „Es käme demnach darauf an, großregionale Standards der Urbanisierung zu erarbeiten, die vor allem für die strukturellen, kultursozialen Unterschiede des Städtewesens und die stadtbezogenen gesellschaftlichen Verhaltensweisen gelten.“<sup>7)</sup> Die stadtgeographische Forschung ist noch weit davon entfernt,

ein solches Konzept anbieten zu können. Aber die Einsicht, daß mit der abstrahierenden Rückführung aller Erklärungen auf universell gültige Gesetz- oder Regelmäßigkeiten oft das Wesentliche verloren geht, wird in zunehmendem Maße dargelegt<sup>8)</sup>.

Die Definitionsmerkmale der Stadt haben jeweils nur eine relative Bedeutung, sie müssen aus der Differenzierung zum nichtstädtischen, nämlich ländlichen Umland abgeleitet werden. Unter diesem Aspekt gewinnen auch die kleinen Städte des Südpazifik ihre eigenständige Kontur. Es sind in erster Linie nicht Standorte industriell-gewerblicher Produktion, sondern Zentrale Orte mit einer besonders stark ausgeprägten Sammelmarkt-Funktion. Die notwendige Mindesteinwohnerzahl kann relativ gering angesetzt werden (500 bis 1000 Einw.), da öffentliche Verwaltungen ihre Standorte nicht vordringlich nach Tragfähigkeitsberechnungen bestimmen dürfen und da zahlreiche privatwirtschaftliche Handels- und Dienstleistungsunternehmen nur einen Ertrag zum Erhalt des Betriebes anstreben (Subsistenz) und daher auch mit einer geringen Kundenbasis zufrieden sind. Außerdem ermöglicht die Lage der Städte an der Küste eine günstige Erreichbarkeit mit Booten in diesen seebezogenen Inselstaaten, so daß ausgedehnte Einzugsbereiche den Städten zugeordnet sind.

Die Lebensform der Bewohner unterscheidet sich trotz der erwähnten Einbindung in die überkommene Subsistenzwirtschaft von derjenigen des umgebenden Landes<sup>9)</sup>: Durchweg gibt es in jeder Familie zumindest eine Person mit bargeld-verdienender Erwerbstätigkeit. Die Innovationsbereitschaft der städtischen Bevölkerung zeigt sich z. B. daran, daß die Häuser überwiegend mit modernen Baumaterialien errichtet werden und daß die Wohneinheiten in erheblich stärkerem Maße als auf dem Lande mit technischer Infrastruktur ausgestattet sind: fließendes Wasser, WC, Elektrizität, moderne Kochgelegenheiten. Auch verfügen die Haushalte über Radio und Kühlschrank. Letzteres ist eine besonders wichtige Neuerung, da nun erstmals die Vorrathaltung frischer Lebensmittel (Fleisch, Fisch) möglich wird – mit erheblichen Konsequenzen für die tägliche Lebensweise und Nahrungsbeschaffung.

Der Bildungs- und Ausbildungsstand der Stadtbevölkerung ist höher. Die Abhängigenrate (d. i. der Anteil der Nicht-Erwerbsfähigen, also der Kinder und der alten Leute) liegt in den Städten nennenswert niedriger als im ländlichen Hinterland. Die Städte sind Bereiche höherer Wanderungsmobilität, wobei die Hauptstadt besonders starke Zuwanderungsströme aufweist, während die nachgeordneten Sekundär-Städte von relativ hohen Zu- und Abwanderungsraten gekennzeichnet sind; die Abwanderungen sind fast immer auf die Hauptstadt gerichtet.

Damit ist zugleich der Verstärkerungsprozeß insgesamt charakterisiert: Die kleinen Städte wachsen langsamer als die großen, weil sie vielfach Stationen auf dem Weg von der ländlichen Peripherie zur Hauptstadt darstellen. Das Städte-

<sup>6)</sup> Nauru bildet wegen der ungewöhnlich hohen Geldeinnahmen aus Abbauzulizenzen und Phosphatverkauf eine extreme Ausnahme.

<sup>7)</sup> P. SCHÖLLER (1983), S. 26. Vgl. auch SCHÖLLER (1975).

<sup>8)</sup> Vgl. den Beitrag von E. WIRTH in diesem Heft.

<sup>9)</sup> Vgl. H. J. BUCHHOLZ (1983).

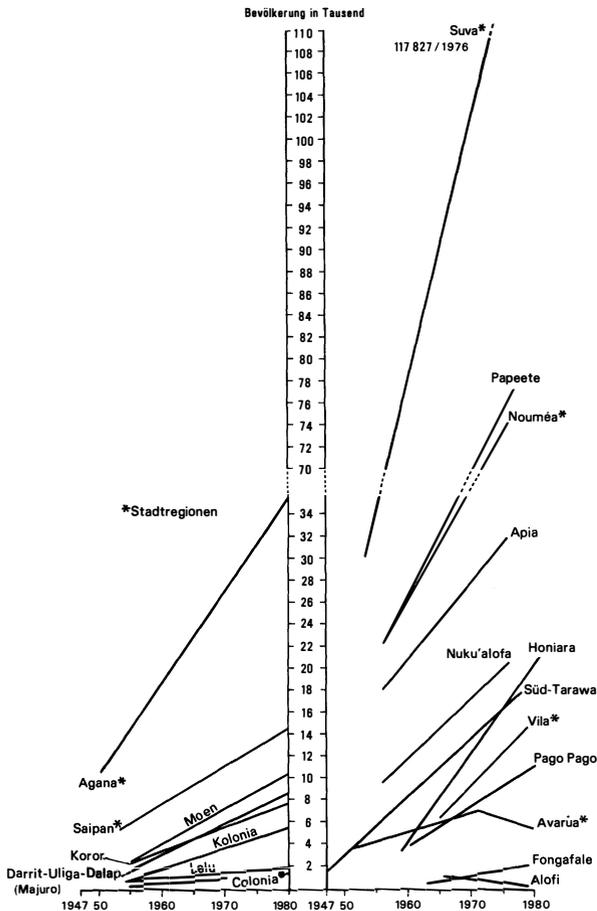


Abb. 3: Hauptstadtwachstum der südpazifischen Staaten und Territorien

Quellen: Nationale Census-Berichte und Statistiken der einzelnen Staaten und Territorien.

Growth of capitals in South Pacific island countries

wachstum ist in den südpazifischen Inseländern mit überwiegend autochthoner Bevölkerung bis zur Gegenwart in den meisten Fällen ein Hauptstadtwachstum.

Die Einwohnerzahlen sämtlicher Hauptstädte steigen mehr oder weniger stark an (vgl. Abb. 3). Alofi (Niue) und gegenwärtig auch Avarua (Cook-Inseln) verlieren nur deshalb an Bevölkerung, weil wegen der engen politischen Verflechtungen mit Neuseeland (Währungseinheit, neuseeländischer Reisepaß) zahlreiche Personen von den Cook-Inseln und Niue zur nächst größeren erreichbaren Stadt – und das bedeutet in diesen Fällen: nach Neuseeland – auswandern.

Unter dem Aspekt der Landesentwicklung ist jedoch nicht nur der Verstädterungsgrad – gemessen an der Zahl der Stadtbewohner im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung – von Bedeutung. Wichtig ist auch die Zahl der Städte – ein Aspekt, der vielfach zu wenig Beachtung findet.

Nach allen eingangs dargestellten Voraussetzungen müßte in diesen kleinen Staaten, für deren Gesellschaften eine erst geringfügig vom Prinzip der Arbeitsteilung geprägte Lebensform charakteristisch ist, die Zahl der Städte außerordentlich gering sein. Das Gegenteil ist jedoch der Fall: Wenn man die Zahl der Städte auf die Gesamtbevölkerung des südpazifischen Raumes bezieht, dann ergibt sich bei ca. 1,9 Mio. Einwohnern und ca. 55 Städten eine Relation von 34 000 Einw.:1 Stadt. So problematisch auch ein derartiger Durchschnittswert sein mag und so schwierig es ist, damit Vergleiche vorzunehmen: Es fällt doch auf, daß z. B. Frankreich mit 35 000:1, die U.S.A. mit 32 000:1 oder Neuseeland mit 28 000:1 in derselben Größenordnung liegen.

Die verhältnismäßig große Zahl der südpazifischen Städte ist – abgesehen von der Art der kolonialen Überformung – eine Konsequenz der Erreichbarkeit im südpazifischen Raum. Schon die Existenz derart vieler politischer Einheiten trotz der geringen Gesamtbevölkerung und der begrenzten gesamten Landfläche von nur ca. 89 000 qkm resultiert aus der weiten Streuung und der damit verbundenen Erreichbarkeitsproblematik. Jede politische Einheit bedarf aber einer Reihe öffentlicher und privater Dienstleistungen und Handelseinrichtungen, selbst wenn die bevölkerungsmäßige Tragfähigkeit für die effiziente Nutzung eines vollständigen Regierungsapparates, einer Bank, einer Post, eines Hafens für Überseeschiffe oder einer Rundfunkstation im Grunde nicht ausreicht. Die Bürger des einen Staates können diese Einrichtungen nicht in einem anderen Staat in Anspruch nehmen – und zwar aus Erreichbarkeitsgründen: Neben dem notwendigen Aufwand an Zeit, Kosten und Mühe behindern auch politische Grenzen die Erreichbarkeit und beeinflussen so den Standort von Städten. Alle staatlichen Dienstleistungen müssen innerhalb des Staatsgebietes angeboten werden; sie können nicht, wie es die Zentralitätstheorie beschreibt, an einer aus ökonomischen Gründen günstigeren Stelle akkumulieren. So hat jeder Staat beziehungsweise jedes Territorium seine Hauptstadt, auch wenn es sich – z. B. in Alofi, Lelu, Fongafale – manchmal nur um erste Ansätze einer städtischen Akkumulation handelt.

Bei höherwertigen, nicht so stark an nationale Grenzen und geringe Entfernungen gebundenen zentralen Gütern und Diensten wird auch im Südpazifik ein starker Akkumulationsprozeß sichtbar: Suva/Fidschi ist in gewisser Weise das Großhandelszentrum für den südlichen Südpazifik. Es ist zugleich der bevorzugte Standort diplomatischer Vertretungen sowie großregionaler Einrichtungen (u. v. a. die Regional-Universität). In Fidschi befinden sich auch die wichtigsten Umsteige-Flughäfen des Südpazifik.

Während Agaña eine ähnliche, aber schrumpfende Position für den amerikanischen nördlichen Südpazifik einnimmt, befinden sich die höchstrangigen zentralen Orte für den südpazifischen Inselraum in umgebenden Randstaaten: Auckland und Sydney in Neuseeland beziehungsweise Australien für den Süden, Honolulu und Los Angeles in Hawaii beziehungsweise auf dem amerikanischen Kontinent für die amerikanischen Bereiche.

Weniger für diese höchsten Zentren als vielmehr in bezug auf Fidschi besteht sogar die Gefahr einer zu starken Akku-

mulation zentralörtlicher Funktionen am ökonomisch günstigsten Standort. Nur die großen Distanzen und die politischen Grenzen als Erreichbarkeitsbehindernde Faktoren vermeiden eine zu weitgehende Entleerung der Peripherie zugunsten eines Zentrums.

Entsprechende Argumentationen können auch zur Erklärung der relativ zahlreichen nachgeordneten Sekundärstädte innerhalb mehrerer einzelner Kleinstaaten herangezogen werden; denn gerade in relativ wenig verdichteten und wenig industrialisierten Regionen mit schwach ausgebildeten Kommunikationsmöglichkeiten bleibt die Zentralitätstheorie besonders aussagefähig: Im Schwerpunkt günstigster Erreichbarkeit akkumulieren bei ausreichender Nachfrage einer Bevölkerung zentralörtliche Funktionen und bilden so Städte. Dabei kann die Ausstattung der Sekundärstädte oft recht unvollkommen sein, da einerseits die wirtschaftliche Tragfähigkeit ihres Umlandes gering ist, andererseits aber die stimulierende Konkurrenz der Hauptstadt entfällt, da ein Ausweichen der Einwohner auf das umfassendere Hauptstadt-Angebot wegen der in einem insular gegliederten Staatsgebiet gegebenen Erreichbarkeitsprobleme kaum möglich ist.

Wenn diese Erreichbarkeitsschwellen nicht gegeben wären, dann würden Kräfte, wie sie in der Polarisierungstheorie beschrieben werden, wirksam werden, um alle Aktivitäten, Investitionen, Arbeitsplätze und zentralörtliche Funktionen auf möglichst wenige Schwerpunkte – das heißt im Falle der südpazifischen Kleinstaaten: auf *einen* Schwerpunkt – zu konzentrieren. Wenn z.B. Tonga mit seinen ca. 97 000 Einwohnern nur aus *einer* zusammenhängenden Landfläche bestehen würde, dann gäbe es dort wohl kaum mehrere Städte. Das vorher erläuterte Hauptstadtwachstum (Abb. 3) belegt die auch jetzt schon wirksamen Kräfte der Polarisierung.

Daß aber neben den Hauptstädten auch die Sekundärstädte sowohl schneller als ihr unmittelbares Umland als auch schneller als die Gesamtbevölkerung wachsen, liegt an den genannten Schwierigkeiten der Erreichbarkeit. Oder umgekehrt: Die Reichweite der zentralörtlichen Funktionen der Hauptstadt erstreckt sich vielfach nicht bis in die entfernten Landesteile, besonders wenn das Land insular zergliedert ist<sup>10)</sup>, so daß sich dort eigene zentralörtliche Funktionen etablieren und erhalten können.

Stabilisierend wirkt sich auf die nachgeordneten Städte aus, daß sich das prinzipielle Problem der insularen Fragmentierung und der großen Wasserflächen nicht beheben läßt, auch wenn die Erreichbarkeit der Hauptstädte wegen der zu erwartenden technologischen Fortschritte verbessert werden wird; denn anders als in den Flächenstaaten entfällt auch in Zukunft ein Individualverkehr in der Art des privaten Kraftfahrzeuges. Insofern unterscheidet sich die Situation im insularen Südpazifik von derjenigen anderer Entwicklungsländer.

Andererseits besteht die Gefahr der völligen Entleerung der Inselregionen außerhalb der jeweiligen Hauptinsel. Der Polarisierungsprozeß könnte sich irreversibel durchsetzen, wenn der Staat keine Gegenmaßnahmen ergreift. Bisher hält sich die Abwanderung von den Außeninseln noch in erträglichen Grenzen; aber sie ist selektiv und schwächt somit kontinuierlich die von der Hauptstadt deutlich getrennten Landesteile. Dabei sei ganz davon abgesehen, daß die starke Zuwanderung die in der Hauptstadt entstehenden positiven Wachstumseffekte weitgehend absorbiert.

Damit gewinnt die physische Struktur der insularen Fragmentierung eine vorteilhafte Bedeutung, und die Sekundärstädte erhalten eine wichtige Raumordnungsaufgabe: Auch der ländliche Raum wird durch eine schwierige Erreichbarkeit der nächsten Stadt benachteiligt. Stadt und ländliches Umland bilden keinen Antagonismus. Vielmehr ergeben sie ein zusammenhängendes Feld, dessen Komponenten sich gegenseitig fördern. Alle Untersuchungen lassen erkennen, daß Landwirtschaft in erreichbarer Nähe von Städten effizienter arbeitet als in der Peripherie (BERRY 1969). Wirtschaftliches Wachstum ist auch im ländlichen Raum mit der Erreichbarkeit verbunden. Je großflächiger Um- und Hinterland einer Stadt werden, desto größer sind die Disparitäten zum Rande hin; denn nun fließen nicht mehr genügend mit Hilfe des ländlichen Raumes in der Stadt ermöglichte Leistungen zurück in die Peripherie. Mit geeigneten Landesentwicklungsmaßnahmen, wie z. B.

- Dezentralisierung nicht-kapitalintensiver Produktionen,
  - Förderung der Landwirtschaft auch zur Steigerung der Kaufkraft der ländlichen Bevölkerung,
  - Verbesserung der Erreichbarkeit der Städte in ihrem individuellen Umland,
- sollte daher versucht werden, das trotz geringer Bevölkerungszahl und knapper Landfläche, aber aufgrund der in diesem Sinne günstigen Insularität erstaunlich reiche Städtetz der südpazifischen Inselstaaten und -territorien zu erhalten und auszubauen.

#### Literatur\*)

- Atlas of the South Pacific*. Dept. of Lands and Survey (Ed.). Wellington 1978.
- BEDFORD, R.: Demographic processes in small islands: the case of internal migration. In: BROOKFIELD, H. C. (Ed.): *Population-environment relations in tropical islands: the case of Eastern Fiji*. Paris (UNESCO) 1980, p. 29-59.
- : Melanesian internal migration: recent evidence from Eastern Fiji. In: *NZ Journal of Geography*, Oct. 1981, p. 2-6.
  - : Social aspects of population change and development in small island countries of the ESCAP/SPC region. In: *Report and Working Papers of the ESCAP/SPC Conference Seminar on*

<sup>10)</sup> B. J. L. BERRY (1969) hat entsprechende Analysen im Zusammenhang mit unterschiedlich stark reliefierten Teilregionen Chiles vorgelegt.

\*) Auf die bibliographischen Angaben zu sämtlichen benutzten nationalen Census-Berichten und sonstigen amtlichen Statistiken muß hier aus Platzgründen verzichtet werden. Sämtliche Quellen liegen dem Verf. vor.

- Population Problems of Small Island Countries in the ESCAP/SPC Region. Asian Population Studies Series, No. 52, Bangkok (United Nations) 1982, p. 81–95.
- BEDFORD, R. a. LLOYD, G.: Migration between Polynesia and NZ 1971–1981. Who are the migrants? In: NZ Population Review 8, No. 1, 1982, p. 35–43.
- BERRY, B. J. L.: Relationship between regional economic development and the urban system: The case of Chile. In: Tijdschrift voor economische en social geografie, 60, 1969, p. 283–307.
- BROOKFIELD, H. C. (Ed.): The Pacific in transition. Geographical perspectives on adaption and change. London 1973.
- BROOKFIELD, H. C. a. HART, D.: Melanesia. A geographical interpretation of an island world. London 1971.
- BUCHHOLZ, H. J.: The role of small cities in spatial development in South Pacific island countries. In: Malaysian Journal of Tropical Geography 8, 1983 (im Druck).
- : Australien – Neuseeland – Südpazifik. Frankfurt 1984 (im Druck).
- CHANDRA, R.: Urbanization in Fiji 1966–1976. In: Demography India 9, p. 139–160.
- CONNELL, J.: Remittances and rural development: migration, dependency and inequality in the South Pacific. Canberra 1980 (=ANU Development Studies Centre, Occasional Paper, No. 22).
- : Increasing urbanization in the South Pacific: an inevitable development? In: NZ Population Review, 8, No. 3, 1982, p. 21–36.
- ESCAP (Ed.): Comparative study on migration, urbanization, and development in the ESCAP region. VI. Migration, urbanization and development in South Pacific countries. New York (UN) 1982.
- FORCE, R. W. a. BISHOP, B. (Eds.): The impact of urban centers in the Pacific. Papers from the theme symposium of the Second Inter-Congress of the Pacific Science Association. University of Guam, May 20–25, 1973. Honolulu 1975.
- HARRE, J. a. KNAPMAN, C. (Eds.): Living in town. Urban planning in the South Pacific. Suva 1973 (2. Ed. 1977).
- HAU'OFA, E.: Corned beef and tapioca. A report on the food distribution system in Tonga. Canberra 1979 (=Development Studies Centre, Monograph No. 19).
- HAUSER, PH. M. a. GARDNER, R. W.: Urban future. Trends and prospects. Honolulu 1982. (=East-West Population Institute. Reprint No. 146).
- HIRSCHMANN, A. O.: The strategy of economic development. New Haven 1958. (Deutsch 1967).
- OLIVER, D. L.: The Pacific Islands. Honolulu 1961.
- Pacific Islands*. Naval Intelligence Division (Ed.). 4 Vols. London 1943–45.
- POOL, I.: Pacific populations: Problems and prospects. In: NZ Population Review 8, No. 3, 1982, p. 2–20.
- RICHARDSON, H. W.: City size and national spatial strategies in developing countries. Washington, D.C. 1977 (= World Bank Staff Working Paper No. 252).
- SCHÖLLER, P.: The problems and consequences of urbanization. In: JONES, R. (Ed.): Essays on world urbanization. London 1975, p. 37–46.
- : Rezentke Staatenbildung und Hauptstadt-Zentralität im Süd-Pazifik. In: Erdkunde 32, 1978, S. 228–239.
- : Zur Urbanisierung der Erde. In: 43. Deutscher Geographentag Mannheim 1981. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Wiesbaden 1983, S. 25–34.
- South Pacific Commission* (Ed.): Annotated select bibliography on urbanization in the South Pacific. Noumea 1965 (mimeogr.).
- SPOEHR, A. (Ed.): Pacific port towns and cities. Honolulu 1963.
- TUPOUNIUA, S., CROCOMBE, R. a. SLATTER, C. (Eds.): The Pacific way. Social issues in national development, 1975.
- WALSH, A. C.: Nuku'alofa. A study of urban life in the Pacific islands. Wellington 1972.
- WARD, R. G.: Urbanization in the Pacific-facts and policies. In: MAY, R. J. (Ed.): Priorities in Melanesian development. Canberra 1973, 373–382.
- (Ed.): Man in the Pacific islands. Essays on geographical change in the Pacific islands. Oxford 1972.
- WARD, R. G. a. WARD, M. W.: The rural-urban connection – a missing link in Melanesia. Mimeogr. Paper 1980.
- WILHELMY, H.: Wandlung in der Kulturlandschaft der Südsee. In: Wirtschafts- und Kulturräume der außereuropäischen Welt. Festschrift für Albert Kolb, Hamburg 1971, S. 299–310. (= Hamburger geographische Studien 24).
- WILSON, J.: Internal migration in the Central Pacific. Identifying migrant sub-groups using census data. In: NZ Population Review 8, No. 3, p. 37–49.
- YANAIHARA, T.: Pacific islands under Japanese mandate. London/ New York 1940. (Reprint 1978).

## SAMEN UND AINU

### Ethnische, ökonomische und politische Probleme subpolarer Minderheiten

HORST M. BRONNY

*Summary:* Lapps and Ainu. Ethnic, economic and political aspects of minorities in subpolar regions

Both ethnic groups present so many similarities in their development and tradition that they are worth comparing despite the great spatial distance which separates them. As a part of political geography – considering the results of other sciences – the extent to which ethnic minorities were assimilated or destroyed when man conquered the world is examined. Investigation focuses on the attitude of the constitutional power towards the minorities. This

article presents aspects of origin, racial attachment and ethnic development. Thus the economics of the Lapps, particularly reindeer-breeding, and an interesting development of their language are analysed, whereas the Ainu are presented mainly in respect of their origin. Shamanism and the bear-festivals, deeply rooted in tradition, mark the linking elements between both groups. The spatial distribution of the minorities and their economic bases were changed decisively by the pressure of the Japanese in Northern Japan and the influence of Finns, Swedes, Norwegians and Russians