

BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN

Herausgegeben vom Geographischen Institut der Universität Bonn

durch Carl Troll
Schriftleitung: Hans Voigt

Heft 34

Helmut Hahn

Die Stadt Kabul (Afghanistan) und ihr Umland

I

Gestaltwandel einer orientalischen Stadt

1964

In Kommission bei
Ferdinand Dümmlers Verlag - Bonn

Helmut Hahn / Die Stadt Kabul (Afghanistan) und ihr Umland (I)

Bonner Geographische Abhandlungen

Herausgegeben vom Geographischen Institut
der Universität Bonn

durch Carl Troll

Schriftleitung: Hans Voigt

Heft 34

**Die Stadt Kabul (Afghanistan)
und ihr Umland**

I

Gestaltwandel einer orientalischen Stadt

von

Helmut Hahn



1964

In Kommission bei

Ferd. Dümmlers Verlag · Bonn

Die Stadt Kabul (Afghanistan) und ihr Umland

I

Gestaltwandel einer orientalischen Stadt

von

Helmut Hahn

Mit 4 Abbildungen, 3 Karten als Beilage und 6 Tabellen

In Kommission bei
Ferd. Dümmlers Verlag, Bonn

 **Stümmelerbuch 7534**

Gedruckt mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft

Alle Rechte vorbehalten

Druck: Richard Mayr, Würzburg

Vorbemerkungen

Die kartographischen Grundlagen der hier vorgelegten stadtgeographischen Untersuchung wurden in Kartierungsübungen mit Studenten der Literaturfakultät der Universität Kabul in den Jahren 1959 und 1960 erarbeitet. Diese Übungen verfolgten einen doppelten Zweck. Sie sollten einmal die Geographiestudenten mit der stadtgeographischen Fragestellung vertraut machen und sie in der Anfertigung von Kartenskizzen schulen, zweitens aber zu geographischer Grundlagenforschung anregen¹⁾. Im Verlauf dieser Übungen, die gegen Ende meines Aufenthaltes unter der Mitwirkung von Herrn *Ghulām Jilānī* bedeutend intensiviert und nur so zum Abschluß gebracht werden konnten, wurden die beiliegenden Karten der Bebauung des Stadtgebietes und der öffentlichen Versorgungseinrichtungen aufgenommen. Als Grundlage konnte die Straßenkarte Kabuls von Herrn Architekt *T. Kodera* (vom August 1958) benutzt werden, die allerdings — vor allem in den Außenbezirken — stark korrigiert werden mußte, da der tatsächliche Straßenausbau nicht immer mit der in der Karte festgehaltenen Planung übereinstimmte.

Die notwendigen Erhebungen erforderten die Mithilfe der Bevölkerung und die großzügige Unterstützung der afghanischen Behörden. Ich benutze daher gerne die Gelegenheit, auch an dieser Stelle der Universität Kabul, insbesondere ihrem damaligen Präsidenten, Herrn *Muḥammad Aṣghar*, und ihrem Vizepräsidenten, Herrn Dr. *Muḥammad 'Omar Wardak*, für vielseitige ideelle und materielle Hilfe, ferner den verschiedenen Dienststellen der Stadtverwaltung für die Bereitstellung von Material zu danken. Nicht zuletzt aber gebührt mein Dank den Herren der deutschen Wirtschaftsberatergruppe bei der Königlich Afghanischen Regierung, insbesondere dem Leiter dieser Gruppe, Herrn Dr. habil. *K. Hendrikson*, ferner Herrn Dipl.-Ing. *H. P. Wüstermann*. Ihre stete Hilfsbereitschaft förderte meine Arbeiten nicht nur durch zahlreiche Hinweise, sondern erlaubte mir auch, durch ergänzende Erhebungen nach meiner Abreise und durch Bereitstellung von Unterlagen zur Sozial- und Bevölkerungsstruktur diese Veröffentlichung dem sich rasch wandelnden Bild der in steter Entwicklung befindlichen Stadt anzupassen²⁾.

-
- 1) Über parallellaufende agrargeographische Arbeiten in der Umgebung Kabuls wird in einer weiteren Publikation berichtet werden (Teil II, BCA 35).
 - 2) Die Kartierung wurde im Dezember 1960 abgeschlossen und gibt — von einigen Nachträgen abgesehen — den Bebauungszustand zu diesem Zeitpunkt wieder. Die Karte (Beilage 2) „Die Verkehrsdichte der Omnibuslinien in Kabul“ mußte wegen der völligen Umstellung des Linienverkehrs neu gezeichnet werden und gibt den Stand von Ende 1961 wieder.

Die Umschrift der afghanischen Ortsbezeichnungen und Namen und ihre Korrektur im Text und in den Karten übernahm Frau Prof. Dr. A. Schimmel, der ich für diese zeitraubende Aufgabe zu besonderem Dank verpflichtet bin. Da die Lautwerte der afghanischen Aussprache des Persischen von der iranischen abweichen, konnte der amtliche iranische Transliterationsschlüssel nicht durchgängig verwandt werden. Frau Prof. Dr. A. Schimmel hat sich bemüht, eine einfache, auch für den Nichtlinguisten lesbare Umschrift zu verwenden. Im Interesse der Einheitlichkeit ließ es sich allerdings nicht vermeiden, auch solche Ortsnamen neu umzuschreiben, die aus früheren Publikationen in deutscher, englischer oder französischer Sprache — meist aber in sehr verschiedenartigen Umschriften — bereits bekannt sind. Ein offizieller afghanischer Transliterations-Schlüssel für Persisch und Paschtü liegt bisher nicht vor. Der hier verwandte Schlüssel wird im Anhang beigelegt, ebenso eine Liste mit Übersetzungen von in den Ortsbezeichnungen häufig auftretenden Begriffen.

Naturgemäß kann die Kartierung selbst nur eine „Momentaufnahme“ liefern und auch die Textausführungen vermögen höchstens — allerdings historisch unterbaute — Entwicklungstendenzen aufzuzeigen. Doch erscheint dem Verfasser gerade zu diesem Zeitpunkt eine Kartierung des Vorhandenen wünschenswert, da sie einmal Grundlage weiterer Planungen sein kann und zweitens das Gefüge des alten Kabul in dem Augenblick festhält, in dem die moderne Entwicklung den überkommenen orientalischen Lebensstil auch dieser Stadt zu überwuchern beginnt. Aus dem gleichen Grunde wurde im Text des öfteren die nüchterne Darstellung der Fakten durch breiter angelegte Schilderungen der Lebensgewohnheiten unterbrochen, um dem Leser, der mit orientalischen Verhältnissen nicht vertraut ist, ein farbigeres Bild des städtischen Lebens in Kabul zu vermitteln.

Bonn, im September 1963.

Helmut Hahn

INHALT

	Seite
Vorbemerkungen	5
EINFÜHRUNG: LAGE UND ENTWICKLUNG DER STADT KABUL .	9
1. Die natürliche Lagegunst der zentralen Beckenlandschaft	9
2. Der historische Siedlungsraum	12
3. Die Bevölkerung des Stadtgebietes	17
I. DIE STRUKTURELLE GLIEDEUNG DER HEUTIGEN STADT .	20
1. Grundriß und Aufriß der Stadt	20
2. Die innere (funktionale) Gliederung	29
3. Einwohnerzahl, berufliche Gliederung und Sozialstruktur	45
II. DIE ÖFFENTLICHEN VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN . . .	61
1. Die Wasser- und Energieversorgung	61
2. Die öffentlichen Verkehrsmittel	68
ZUSAMMENFASSUNG: RÜCKBLICK UND AUSBLICK	78
LITERATURVERZEICHNIS	85
ANHANG: a) Zur Umschrift (A. Schimmel)	86
b) Einige häufiger vorkommende Begriffe	87
c) 4 Bildtafeln mit Erläuterungen	88

ABBILDUNGEN, TABELLEN, BILDER UND KARTEN

	Seite
Abb. 1: Straßennetz Afghanistans	13
Abb. 2: Vorislamische Siedlungen, religiöse Bauten und sonstige Anlagen in der Beckenlandschaft südlich des Hindukusch	15
Abb. 3: Kartenskizze von Kabul (1916) nach v. <i>Niedermayer</i> (korrigiert)	25
Abb. 4: Altersaufbau der Bevölkerung im Raum Kabul (1954)	48
Tab. 1: Die Einwohnerzahl der Stadt Kabul (Ende 1960) aufgeschlüsselt nach Verwaltungsbezirken	46
Tab. 2: In Kabul zur Verfügung stehende Arbeitskräfte	49
Tab. 3: Beschäftigte in Kabul (September 1960)	50
Tab. 4: Berufliche Gliederung	52
Tab. 5: Die städtischen und privaten Omnibuslinien im Stadt- und Vorortverkehr	72
Tab. 6: Flugverbindungen vom Flugplatz Kabul	77
Bild 1: Buddhistische Stupa bei Guldara	Anhang Tafel I
Bild 2: Kabulengtal und Stadtmauer	Anhang Tafel I
Bild 3: Schrägaufnahme der Stadt Kabul	Anhang Tafel II
Bild 4: Teleaufnahme des Altstadt-kerns	Anhang Tafel II
Bild 5: Die Neustadt (Shahr-e Nau und Shērpūr)	Anhang Tafel III
Bild 6: Ziegelbrennöfen am Stadtrand	Anhang Tafel III
Bild 7: Der Holzkohleserai	Anhang Tafel IV
Bild 8: Der Aluminiumbasar an der Jādda Maiwand	Anhang Tafel IV
Bild 9: Der Schwarzblechbasar	Anhang Tafel IV
Bild 10: Gäddi- und Bushaltestelle	Anhang Tafel IV
Karte: Kabul, Bebauung und Funktion (1960—61)	Beilage 1
Karte: Die Verkehrsdichte der Omnibuslinien in Kabul	Beilage 3
Karte: Wasser- und Elektrizitätsversorgung Kabuls	Beilage 3

EINFÜHRUNG: LAGE UND ENTWICKLUNG DER STADT KABUL

1. Die natürliche Lagegunst der zentralen Beckenlandschaft

Die Hauptkette des Hindukusch-Paropamisos teilt Afghanistan in zwei Hälften und stellt eine Verkehrsscheide ersten Ranges dar. Nördlich dieses Hochgebirgszuges verlief die alte Handelsstraße zwischen Orient und Okzident, die Seidenstraße. Eine Verbindung zwischen dieser und Indien entsprach einem frühen Handelsbedürfnis. Eine ganze Reihe von Pässen überquert die Gebirgskette, aber alle sind schwierig und ihre Bedeutung hat daher im historischen Ablauf gewechselt. Doch trafen sich alle vom Gebirge nach Süden absteigenden Pfade in jenem Raum, der durch das sich kreuzende System der Ost-West-streichenden Anti- und Synklinalen der Hindukusch-Hauptkette und der Nordost-Südwest-streichenden Anti- und Synklinalen (Paghmān-Kette und andere) seine besondere Durchgängigkeit erhielt³⁾. Die Hochbecken zwischen dem Hindukuschhauptkamm im Norden, der Paghmān-Kette im Westen und den Gebirgszügen Nūristāns, bzw. östlich des Lōgar im Osten, die sich nach Süden zu der zwar höher gelegenen, aber leicht durchgängigen Hochebene von Ghaznī und damit nach Arachosien öffneten, mußten auf Grund ihrer orographischen Bedingungen auch zum Treffpunkt der sich in Zentralasien kreuzenden Handelsströme und Verkehrswege werden (siehe Abb. 1).

Das eben umgrenzte Gebiet stellt kein einheitliches Becken dar, sondern ist im Gefolge der wechselnden Streichrichtung der Gebirgszüge in mehrere Einzelbecken aufgegliedert. Die gesamte Beckenlandschaft ist mit Sedimenten des Neogen (Pliozän) in oft großer Mächtigkeit aufgefüllt, welche die präpliozäne Landoberfläche verhüllen. Es handelt sich um terrestrische Ablagerungen mit häufig wechselnder Fazies von Tonen, Mergeln, Sandsteinen, feinen und groben Konglomeraten und Breccien. Das sich auf diesen Ablagerungen entwickelnde Flußsystem hat große Partien wieder ausgeräumt und sich dabei stellenweise epigenetisch in das alte Relief eingeschnitten. Gerade diese engen, schwer passierbaren und leicht zu verteidigenden Schluchten haben bei der Besiedlung des Raumes bzw. bei der Standortbestimmung der bevorzugten Siedlungen eine wichtige Rolle gespielt. Andererseits stellen die tief eingeschnittenen, steilwandigen, epigenetischen und antezedenten Durchbruchtäler den Verkehr vor fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Wenn bis in die jüngste Zeit hinein die „Straßen“ die Engtäler mieden und die Höhenregionen — trotz zahlreicher Pässe — bevorzugten, so findet dies in der jüngeren geomorphologischen Entwicklung dieses Gebirgslandes seine Erklärung.

3) Siehe RATHJENS, MACHATSCHER-Festschrift 1957, S. 276.

Die mittlere Höhenlage der Beckenböden des geschilderten Raumes liegt bei etwa 1800 m ü. NN; die Kōh-e Dāman-Ebene im Durchschnitt etwas niedriger und das Kabulbecken bzw. die Lōgar-Ebene etwas höher. Übertagt wird die Beckenlandschaft von den sie unterteilenden Höhenzügen und Restbergen um bis zu 400 m (z. B. Kōh-e Asmā'ī ca. 300 m, Kōh-e Shēr Darwāza ca. 400 m bei Kabul). Die Beckenumrandung dagegen stößt mit ihren höchsten Gipfeln bis in die Zone des ewigen Schnees vor. Der Gebirgskamm des Hindukusch im Norden des Beckens überschreitet die 5000 m-Grenze, der Paghmānkamm erreicht bei einer mittleren Höhe von ca. 4000 m im südwestlich von Kabul gelegenen Takht-e Turkman 4696 m, die von der östlichen Randkette des Panjshūr-Tales noch überschritten werden. Die Bergkette östlich des Lōgar sinkt unter Paghmānhöhe ab.

Das der Breitenlage (34,51° n. B., 69,14° ö. L.) entsprechende sommertrockene und heiße Klima wird durch die Höhenlage gemildert. Vor allem die Nächte sind im Gefolge der von den Gebirgen herabfließenden Kaltluft relativ kühl. Die im Sommer fast jeden Nachmittag vom Hindukusch herabströmenden Fallwinde können allerdings auch beträchtliche Geschwindigkeiten erreichen und haben bei der Bevölkerung wegen ihrer großen Lufttrockenheit föhnartige Reizzustände zur Folge.

Die Jahreszeiten sind deutlich ausgeprägt. Der Hauptniederschlagsperiode im Frühjahr folgt ein im allgemeinen angenehmer Frühsommer, der in einen relativ kurzen, heißen Sommer übergeht. In den frühen Nachmittagsstunden wandern dann Staubtromben⁴⁾ über die Ebene und nur gelegentlich dringen Monsunwolken bis zur Paghmān-Kette vor, aber die Luftfeuchtigkeit steigt häufig an. Das Becken liegt dann unter einer Dunstglocke und Wolkenschleiern, die man — aus dem zentralen Bergland kommend — deutlich über der Paghmān-Kette erkennen kann. In den späten Nachmittagsstunden stürzen Fallwinde von den umgebenden Höhen in die Beckenlandschaft, wirbeln den Staub auf und hüllen das Ganze in einen undurchdringlichen Staubschleier. Um so angenehmer empfinden die Bewohner dann den windstillen, regenarmen und milden Herbst, der sich von September — nur durch einige Regenfälle im Oktober unterbrochen — oft bis weit in den Dezember hinein erstreckt.

Die Mittagstemperatur überschreitet in den Monaten Juni, Juli, August im allgemeinen 30° C, und das mittlere monatliche Maximum der Temperatur liegt selbst im Januar noch bei 3,9°⁵⁾. Das mittlere Minimum sinkt selbst im heißesten Monat Juli noch auf 14,4° ab. In diesen wenigen Daten kommt allein schon die Lagegunst Kabuls zum Ausdruck. Nicht zu heiße Mittagstemperaturen bei kühlen Nächten und relativ milden Wintern, in denen nur die Nachttemperaturen der Monate November—Februar ein mittleres Minimum unter 0 Grad aufweisen (kältester Monat Januar — 6,3°). An diesen günstigen mittleren Temperaturverhältnissen ändert auch die Tatsache nichts, daß die Mittagstemperatur einmal auf 40° ansteigen und die Nachttemperatur unter — 20° absinken kann. Der ange-

4) Siehe RATHJENS, Kabul, 1957, S. 75.

5) Siehe IVEN, 1933, S. 49 ff.

nehmste Monat ist zweifellos der September, mit strahlendem Sonnenschein (geringste Jahresbewölkung), einem mittleren Maximum von $27,5^{\circ}$, einem mittleren Minimum von $8,6^{\circ}$ und der niedrigsten relativen Feuchtigkeit von ca. 30 %⁶⁾. Weniger angenehm ist der Zeitraum Ende Juli—Anfang August, wenn Ausläufer des indischen Monsuns bis Kabul reichen und — wie oben erwähnt — bei relativ hohen Temperaturen auch die Luftfeuchtigkeit ansteigen lassen. Der mittlere Luftdruck liegt entsprechend der Höhenlage bei ca. 614 mm (sommerliches Minimum 609 mm, winterliches Maximum 617 mm). Er hat insofern Bedeutung als der Siedepunkt des Wassers auf ca. 94° absinkt und daher alle Speisen sehr lange gekocht werden müssen⁷⁾.

Die Niederschläge fallen entsprechend der Lage im subtropischen Winterregengebiet im Winterhalbjahr mit dem Maximum im Frühjahr (knapp 300 mm). Häufig — in etwa der Hälfte der Jahre — kommt es aber auch in der Monsunzeit zu geringfügigen Niederschlägen. Gefährlich werden diese Niederschläge, wenn sie örtlich wolkenbruchartig auftreten, in den ausgetrockneten, verkrusteten Boden nicht eindringen können und so, den Tiefenlinien des Geländes folgend oder als Schichtfluten Geröll und Schutt mit sich führend, starke Verheerungen anrichten. Ein kleines Niederschlagsmaximum fällt in den Herbst (Oktober). Charakteristisch für das Gesamtklima ist die relativ kurze Dauer der Schlechtwetterperioden bei lang anhaltenden Schönwetterperioden und — was sich auf dem Regenfeldbau sehr nachteilig auswirkt — die außerordentlich starken Schwankungen der Niederschlagshöhe in den einzelnen Jahren. In der 8jährigen Periode, die Iven in seiner Monographie beschreibt, lagen die Extreme bei 422 und 211 mm in zwei aufeinanderfolgenden Jahren⁸⁾. Im Januar und Februar fallen die Niederschläge im allgemeinen in Form von Schnee und die Schneedecke kann, selbst in der Stadt Kabul, Mächtigkeiten von 30 cm und mehr erreichen. Relativ häufig treten im Frühling als Begleiterscheinung der zahlreichen Frühjahrsgewitter schwere Hagelschläge auf, die je nach der Korngröße und Dauer bzw. je nach dem Entwicklungsstand der Vegetation schwere Schäden verursachen⁹⁾.

Im übrigen dauert die Schneefallperiode in den umgebenden Hochgebirgen entsprechend länger. Da hier wahrscheinlich auch die Niederschlagshöhe über der des Kabulbeckens liegt und die letzten Schneeflecken, etwa im Paghmān-

6) Die Werte bei IVEN, Seite 26, sind wegen der Aufstellung des Psychrometers in einem Hausgarten Kabuls zweifellos zu hoch.

7) Dies spielt vor allem beim Abkochen des Wassers eine Rolle, da in nur kurz aufgekochtem Wasser unter Umständen die Krankheitserreger nicht abgetötet werden. In neuerer Zeit ist man daher in vielen Haushalten zur Benutzung von Dampfdruckkochgeräten übergegangen.

8) Siehe auch STENZ, 1946, S. 3, der etwas andere Werte bei längerer Meßperiode nennt. Leider wurde ein regelmäßig arbeitender meteorologischer Dienst erst in den 50er Jahren aufgebaut. Alle bisherigen Meßreihen weisen daher Lücken auf und sind für Mittelwertbildungen nur bedingt brauchbar.

9) Im Frühjahr, Ende April, 1960 konnte ich einen Hagelschlag beobachten, der strichweise bis zu 5 cm Mächtigkeit erreichte und die jungbelaubten Bäume völlig entblätterte. Die Obsternte wurde in den betroffenen Gebieten, da der Hagel mitten in die Blüteperiode fiel, völlig vernichtet.

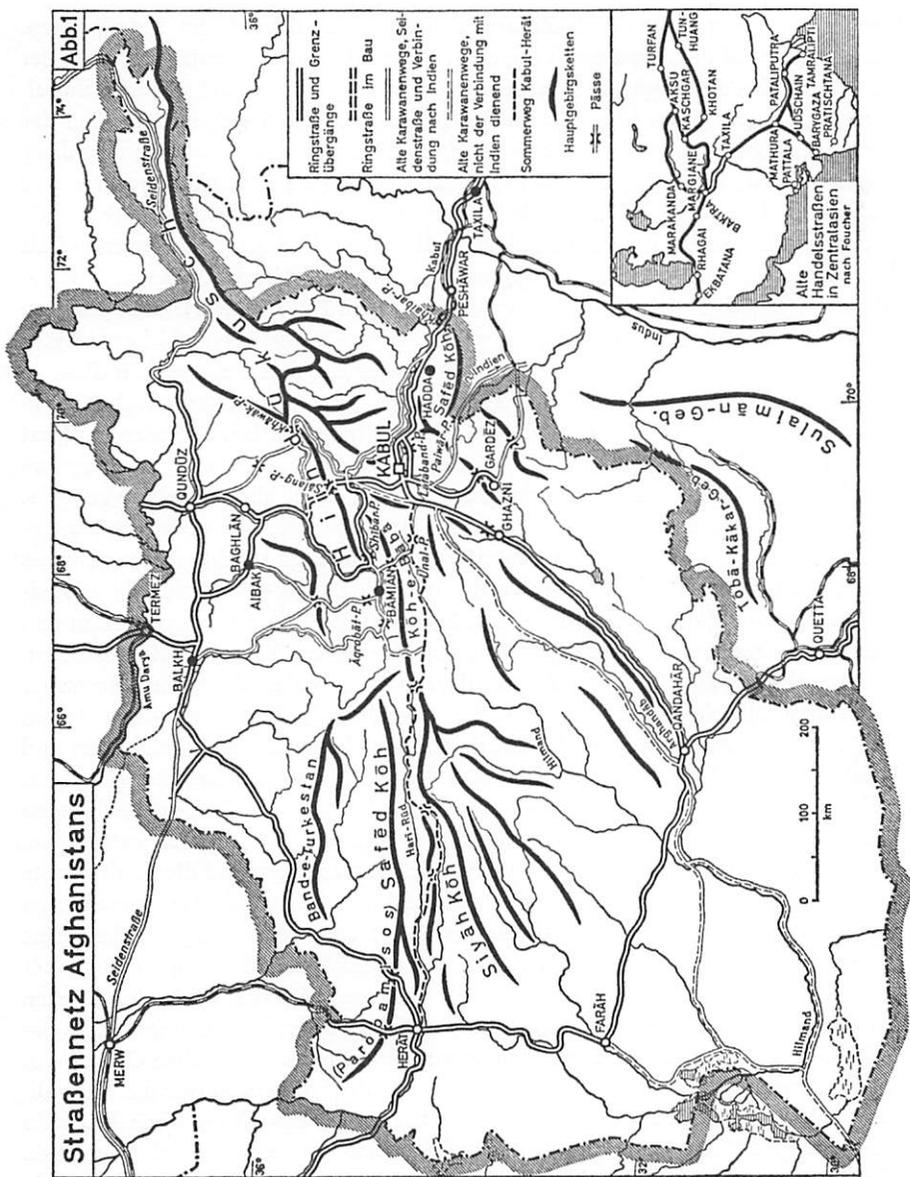
gebirge, erst im Juni bzw. Juli wegschmelzen, verfügt das Kabulbecken über ein ausgezeichnetes natürliches Wasserreservoir. Das gesamte Hochbecken erhält aus den umgebenden Gebirgen bis weit in den Sommer hinein reichlich Wasser. Besonders wasserreich ist der Lōgar — ein rechter Nebenfluß des Kabulflusses — der nicht nur die Lōgarebene, sondern auch noch Teile des Stadtgebietes versorgt. Allerdings hat das sehr geringe Gefälle sowohl des Lōgar- wie auch des Kabulbeckens zur Tang-e Ghārū hin einen hohen Grundwasserstand zur Folge. Der relativ enge Abfluß in das antezedente Durchbruchstal des Kabul bewirkt einen Rückstau des vom Paghmāngebirge nach Osten ziehenden Grundwasserstromes. Die relativ hohen Frühjahrsniederschläge, verstärkt durch die Schneeschmelze in den Becken selbst, können daher nur langsam abfließen. Weite Teile des Beckens werden daher im Frühjahr regelmäßig überschwemmt und einige tiefer liegende Gebiete im Osten bleiben durch austretendes Grundwasser das ganze Jahr über versumpft.

Die Dār ul-Amān-Ebene wird vom oberen Kabul bzw. seinen Zuflüssen aus dem Paghmāngebirge bewässert und die Kōh-e Dāman-Ebene von den verschiedenen vom Paghmān abfließenden Bächen. Das nördliche Beckengebiet schließlich erhält das benötigte Bewässerungswasser vom Ghōrband, Sālang- und Shutul-Bach und Kōhistān vom Panjshīr bzw. seinen linken Zuflüssen. Diese günstigen Bewässerungsverhältnisse im Verein mit den relativ nährstoffreichen Schwemmlandböden der Becken — stellenweise mit Lößauflage — haben den Raum um Kabul zu einer der größten und intensivst bebauten Bewässerungsoasen Afghanistans werden lassen. Dem hohen Prozentsatz an Bewässerungsland entspricht eine große Bevölkerungsdichte und -zahl¹⁰⁾.

2. Der historische Siedlungsraum

Die oben knapp skizzierten günstigen orographischen, klimatischen und hydrographischen Gegebenheiten lassen eine Stadtentwicklung in diesem Raum geradezu als selbstverständlich erscheinen. In folgendem ist jedoch die Frage zu beantworten, welche Standortbedingungen gerade Kabul unter den Städtegründungen bzw. Stadtentwicklungen in dieser Beckenlandschaft so stark begünstigten, daß es die übrigen städtischen Siedlungen überleben und sogar zur Hauptstadt des heutigen Afghanistans heranwachsen konnte. Nährboden städtischer Konzentrationen war zweifellos die zu allen Zeiten relativ hohe agrarische Bevölkerungsdichte. Der entscheidende Anstoß aber mußte, wie schon eingangs angedeutet, aus der Verkehrslage des Raumes erwachsen. Wir müssen daher, um einen Eindruck von der Verkehrsbedeutung dieser zentralgelegenen Beckenlandschaft zu gewinnen, die möglichen Verbindungswege zwischen der Seidenstraße und Indien genauer betrachten (s. Abb. 1 u. 2).

10) Siehe hierzu die später folgende Publikation über die Sozialstruktur der bäuerlichen Bevölkerung in der Umgebung Kabuls (Teil II, BGA 35).



Die Karawanenwege vom Norden mußten alle den Ghörband-Panjshir-Zusammenfluß passieren, gleichgültig ob die Pässe über den östlichen Hindukusch (Sālang-Paß, Khāwāk-Paß usw.) oder die über den westlichen Hindukusch bzw. Paropamisos (Shibar-Paß, Aqrobat-Paß u. a.) benutzt wurden. Nach Überwindung der Pässe verliefen die Routen panjshir-, sālang- oder ghörbandabwärts und ge-

langten am Ghörband-Panjshir-Zusammenfluß in den Bereich der Kabulbecken. Da nun aber auf dem weiteren Weg nach Indien das untere Panjshirtal bzw. der weite Talboden des Tagāb-Baches benutzt wurden¹¹⁾, blieb das eigentliche Kabulbecken abseits und die frühen Handelsstädte entwickelten sich in der Nähe des Zusammenflusses dieser beiden Flüsse. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß diese Städte zwar als Umschlag- und Handelsplätze, ferner als Relaisstationen vor und nach der schwierigen Hindukuschüberquerung große Bedeutung hatten, die Schwerpunkte der Staatenbildung aber nördlich des Hindukusch in Baktrien (mit der Hauptstadt Balkh bzw. Bactra) und südlich des Hindukusch im Raume Jalālābād (Hadda) — Taxila (Gandhara-Reich) lagen. Das südliche (Kabul-) Becken — einschließlich dem unteren Lōgargebiet — war zwar ebenfalls bevorzugter Siedlungsraum (siehe Abb. 2), lag aber abseits der Handelsstraße nach Indien.

Der Panjshir fließt nach seinem Austritt aus dem Gebirge (bei Gulbahār) in einem breiten Schotterbett als stark verwilderter Strom, auf beiden Seiten flankiert von einer Hochterrasse (ca. 15—20 m über Talboden). Auf dieser Hochterrasse unterhalb der Ghörband-Einmündung lag Capisa (u. a. ältere Siedlungen — s. Abb. 2). Es überwachte in dieser Lage die Handelswege, war aber selbst ungeschützt gegen Angriffe aus dem Hinterland. So lange ein mächtiges Staatswesen den Raum beherrschte — bzw. in relativ ruhigen Zeiten — konnten diese Siedlungen ihre Funktion erfüllen. Aber den Stürmen der Völkerwanderungen in den Jahrhunderten nach der Zeitwende (Vorstoß der Saken, Tocharer, Hephthaliten, Osttürken) und schließlich dem Angriff der Araber bzw. der islamischen Herrscher des frühen Mittelalters waren sie nicht gewachsen¹²⁾. In kriegerischen Zeiten mußte die Verteidigungsmöglichkeit alle anderen Lagevorteile überschatten und gerade in dieser Hinsicht war der Standort des heutigen Kabul ungleich günstiger.

Der Kabulfluß durchbricht aus SO kommend einen das Becken gliedernden Höhenrücken (300—400 m über Beckensohle) in einem epigenetisch angelegten, engen Durchbruchstal¹³⁾. Dieses Engtal war leicht zu sichern und die Stadt konnte flußabwärts zwischen dem Kabul einerseits und dem nach Süden ausgebuchteten Hang des südlichen Höhenrückens (Kōh-e Shēr Darwāza) angelegt werden. Eine Befestigung der Bergrücken durch eine über die Kämme des Asmāī und Shēr Darwāza und herunter bis in die Schlucht gezogene Mauer sicherte den Westen der Stadt und zusätzlich ihre Rückfront (von Süden). Nach Norden gewährte der Kabulfluß selbst einen gewissen Schutz, zog er doch als natürlicher Graben vor der Stadtmauer entlang (s. Karte Beilage 1). Lediglich im Osten war die Verteidigung schwieriger. Hier wurde auf einem Bergsporn des Kōh-e Shēr Darwāza die Festung Bālā Ḥiṣār angelegt. Zusätzliche Sicherung gewährte das vom Fuß dieses Berges bis zum Kabul hin sich erstreckende — wenn auch sicher nicht undurchdringliche — Sumpfgelände. Mehrere auf dem linken Kabulufer gelegene Hügel und der im Osten hinter dem Sumpfgelände sich erstreckende Tapa Maranjān konnten zusätzlich Befestigungswerke aufnehmen. So war die Stadt für die

11) Siehe hierzu FOUCHER, 1942 insbesondere S. 20 ff.

12) Siehe FRASER-TYTLER, 1958, S. 15 ff.

13) Siehe RATHJENS, MACHATSCHKEK-Festschrift 1957, S. 278.

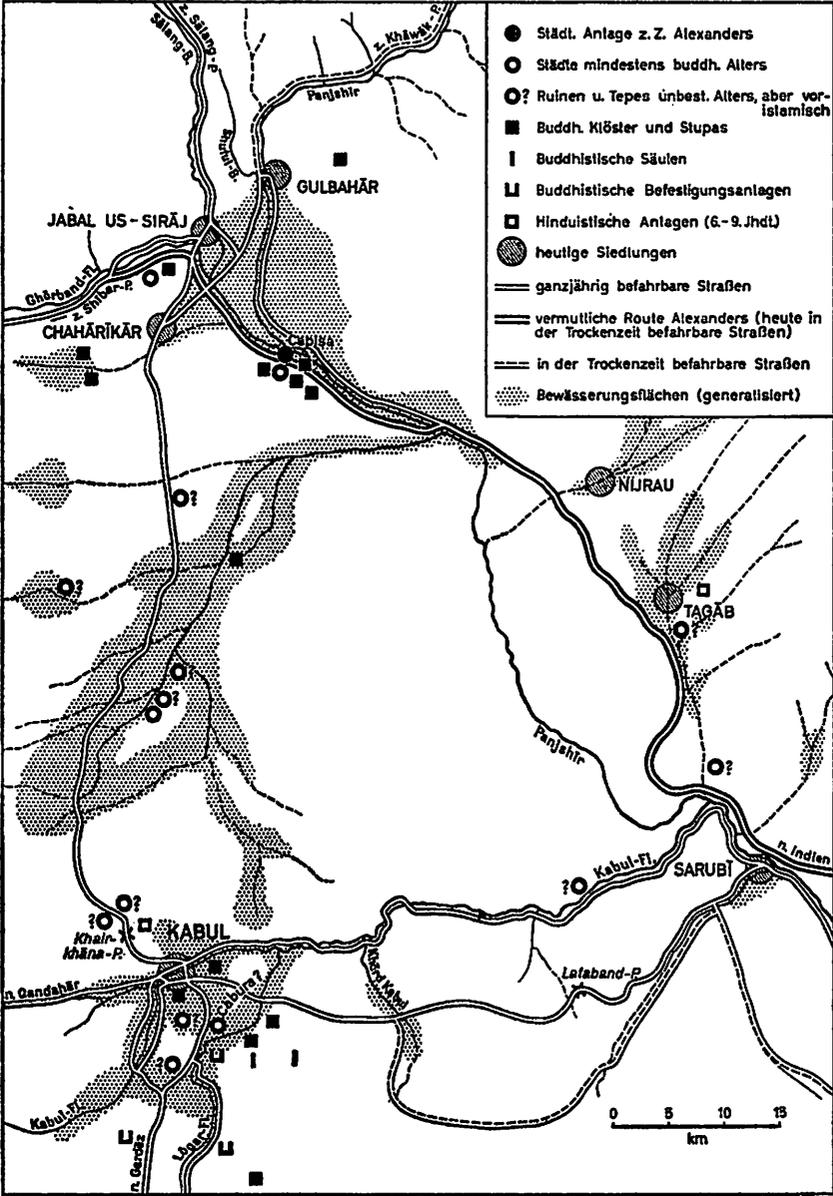


Abb. 2: Vorislamische Siedlungen, religiöse Bauten und sonstige Anlagen in der Beckenlandschaft südlich des Hinduksch (als Quellen wurden benutzt FOUCHER a. a. O. und unveröffentlichte Geländeaufnahmen von KLAUS FISCHER, s. a. Tafel 44 in K. FISCHER a. a. O.).

damalige Kriegstechnik fast uneinnehmbar. Nur Hunger und Brand konnten sie bezwingen.

Mit dem Eindringen der Turk-Völker in den Raum nördlich des Hindukusch, die nun den Zugang zu den Pässen im Norden und die Seidenstraße beherrschten, mußten die Handelswege südlich des Hindukusch — die direkte Verbindung nach Persien — an Bedeutung gewinnen. Letztere aber wurden von Kabul beherrscht (s. Abb. 1). Sowohl der Sommerweg über den Unaipaß durch das große Längstal des Hari Rūd nach Herāt wie auch der Winterweg über Ghaznī — Qandahār — Farāh nach Herāt passierten von Indien kommend Kabul¹⁴). Der gangbarste Weg blieb hier — von dem seltener benutzten Paiwār-Paß abgesehen — die Straße über den Khaibar-Paß. An diesen militärisch und verkehrstechnisch günstigen Lageverhältnissen konnte auch die Tatsache nichts ändern, daß das erste mächtige mohammedanische Herrschergeschlecht dieses Raumes sich weiter südlich auf der Hochfläche, in Ghaznī, seine Hauptstadt schuf. Mit dem Sturz dieses Geschlechtes mußte Ghaznī wieder an Bedeutung verlieren. Aber auch z. Zt. der Ghaznaviden besaß Kabul einen eigenen Gouverneur und eine Garnison, welche die Verteidigungsanlagen der Stadt verbesserte, die wahrscheinlich bereits früher, zur Zeit der Kushana- oder Hindureiche, angelegt worden waren.

Wenn auch die Mongolenstürme zu Beginn des 13. und im ausgehenden 14. Jahrhundert unter Dschingis Khān und Timur und die dauernden Auseinandersetzungen zwischen dem Reich der Ilkhane bzw. der Timuriden einerseits und den vom Norden nachdrängenden Turkvölkern andererseits Kabul zweifellos in Mitleidenschaft gezogen haben, so behielt es doch seine strategische Bedeutung und blieb Basis und Aufmarschraum für den Einfall nach Indien. An den wechselvollen Kämpfen dieser Zeit scheinen zum ersten Male auch die Afghanen (Pashtū-Stämme) beteiligt gewesen zu sein, die von Ibn Baṭṭūṭa (1333) erstmals erwähnt werden. Sie stoßen aus dem Sulaimān-Gebirge allmählich nach Norden und Westen vor und spielen dann im Heer des Mogul-Kaisers Bābur Shāh eine wichtige Rolle.

Bābur — ein Nachkomme Dschingis Khans und Timurs aus einem osttürkischen Geschlecht — eroberte 1504 Kabul und bereitete hier seinen Angriff auf Indien vor. Unter ihm wird Kabul Hauptstadt und bleibt zumindest Vorort dieser westlichen Provinz des Mogulreiches, wenn auch die eigentliche Residenz nach Indien (Delhi, später Agra) verlegt wird. Im 17. Jahrhundert gewinnen die afghanischen Stämme an Macht, zeitweilig ist Persien in ihrer Hand (Ghilzay). Noch einmal stößt ein fremder Herrscher, der osttürkische Eroberer Persiens, Nādir Shāh, nach Kabul vor (1738) und von dort nach Indien. Seine Herrschaft wird abgelöst von Aḥmad Shāh Durrānī, dem ersten afghanischen Fürsten, der das Land beiderseits des Hindukusch kontrolliert, dabei allerdings in Qandahār residiert (1747). Aber auch unter seiner Regierung behält Kabul seine Bedeutung als Ausgangspunkt der Angriffe auf Indien und sein Sohn Timur Shāh verlegt 1773 den Regierungssitz des Geschlechtes endgültig nach Kabul.

14) Siehe RATHJENS, Kabul 1957, S. 76.

Die bisherigen Ausführungen haben gezeigt, daß im wesentlichen die Handelsfunktionen in Verbindung mit der ausgezeichneten Schutzlage Kabul zu der bedeutendsten Stadt zwischen Indien und Turkestan bzw. Persien heranwachsen ließen. In dem Jahrhundert nach der Gründung des afghanischen Staates bis zur Zerstörung der Altstadt — des Basars — durch die Engländer (1842) konzentrierte sich hier noch einmal der innerasiatische Fernhandel. Der interkontinentale Handel (China — Europa und Indien — Europa) ging allerdings bereits andere Wege¹⁵).

Seit noch nicht ganz 200 Jahren ist also Kabul auch nominell Hauptstadt des Landes beiderseits des Hindukusch, obwohl es bereits 1400 Jahre früher Vorort der Bewässerungsoasen in der Beckenlandschaft südlich des Hindukusch gewesen war. Hier, im Überschneidungsbereich abendländischer und orientalischer Kulturen entwickelte sich aus der Verknüpfung griechisch-hellenistischer Darstellungskunst und buddhistischer Vorstellungswelt das Bild Buddhas, das dann in die gesamte buddhistische Welt Asiens ausstrahlte¹⁶). Die Relikte zahlreicher Stupas, Klosteranlagen und Befestigungswerke in der Beckenlandschaft um Kabul zeugen noch heute von dieser großen Epoche (s. Abb. 2). Aber die periphere Lage des Siedlungsraumes abseits der großen Kulturzentren und Entwicklungsräume der Großreiche, die sich das Land beiderseits der Hindukusch gegenseitig streitig machten, hat über 2 Jahrtausende hinweg die Bildung eines eigenständigen und unabhängigen Staatswesens verhindert. Immer wieder von den Mächten aus dem Norden, Westen und Südosten umkämpft, konnte Kabul erst zur Hauptstadt eines Staatswesens werden, als es einer Gruppe wehrhafter eingewanderter Paschtü-Stämme gelang, das Land beiderseits des Hindukusch unter ihrer Vorherrschaft zusammenzufassen und vor dem Zugriff der mächtigeren Nachbarstaaten (die inzwischen in die Hand der beiden konkurrierenden Kolonialmächte Rußland und England geraten waren) durch eine Politik des Gegeneinanderausspiels zu bewahren.

3. Die Bevölkerung des Stadtgebietes

Als Hauptstadt hat Kabul eine Reihe neuer Aufgaben erhalten, darunter auch die, Mittler zu sein zwischen den Völkern im Hindukusch und in ihnen ein afghanisches Staatsbewußtsein zu erwecken, das ihnen bisher auf Grund ihrer unterschiedlichen Herkunft, Sprache und Religion fehlen muß. Dazu ist es in hervorragender Weise geeignet, weil in dieser Beckenlandschaft nicht nur die Verkehrswege sich bündeln, sondern auch die Wohngebiete wichtiger Volksstämme des Landes sich berühren¹⁷).

15) Vgl. hierzu die Arbeit von RATHJENS, v. WISSMANN-Festschrift (1962), S. 212 ff, in der Angaben zu den Quellen — Warenlisten, Handelsbeziehungen, zur Verlagerung der Verkehrswege usw. — gemacht werden.

16) Siehe LECOQ, 1928, S. 1.

17) Siehe MARKOWSKI, 1932, S. 16 ff.

Die drei größten Bevölkerungsgruppen, die sich im Raum Kabul treffen, sind die Tājiken, Pashtūnen und Hazāra¹⁸⁾. Die Tājiken gehören wahrscheinlich zu der ersten arischen Einwanderungswelle und damit zweifellos — abgesehen von einigen drawidischen Restgruppen, die man verstreut im Lande findet — zu den ältesten Bewohnern Afghanistans. Ihr Hauptwohngebiet liegt heute nördlich Kabul, aber überall im Lande verstreut finden sich isolierte Siedlungsräume. Vor allem die Bevölkerung der Städte Afghanistans besteht zu einem großen Teil aus Tājiken. Im allgemeinen handelt es sich um eine kleinbäuerliche Bevölkerung, in den Städten aber haben sie bedeutende Fertigkeiten als Handwerker und Händler erlangt. Ihre Sprache ist persisch in einer Mundart, die sich nur geringfügig von dem des Irān unterscheidet. Von den Pashtūnen werden sie als Fārsībān bezeichnet. Stellen die Tājiken das eigentliche Bevölkerungselement Kabuls und seiner engeren Umgebung dar, so sind im Rahmen des allgemeinen Vorstoßes nach Norden heute doch auch eine Reihe von Dörfern der Beckenlandschaft von Pashtūnen besiedelt. Diese sprechen eine — vom Persischen allerdings sehr verschiedene — iranische Sprache und gehören auch ihrem Habitus nach zu einer der arischen (indo-iranischen) Einwanderungswellen. Daß im übrigen die einzelnen Stämme auch Anzeichen fremden Blutes aufweisen und die Sprache bald stärker mit Worten aus dem indischen Sprachraum, bald mit solchen aus dem persischen Wortschatz angereichert ist, darf in einem Durchgangsland wie Afghanistan nicht verwundern¹⁹⁾. Im Raum von Kabul spielen speziell die Wardakī- und Shinwārī-Pashtū-Stämme eine Rolle, abgesehen natürlich von der Oberschicht der königlichen Familie, die dem im Raum nördlich Qandahār beheimateten Durrānī-Stamm angehört²⁰⁾.

Nicht in der Beckenlandschaft selbst wohnen die Hazāra, aber sie siedeln im zentralafghanischen Bergland westlich der Kabulebene und sind in Kabul durch zahlreiche „Arbeiter“ vertreten. Zweifellos weist dieser persisch-sprechende Volksstamm starke mongolische Züge auf. Die Hazāra sind sicher nicht die Nachkommen einer „Tausendschaft“ des „Heeres“ von Dschingis Khan, aber möglicherweise handelt es sich um seßhaft gewordene vorgeschobene Garnisontruppen des Khanates Chagatai²¹⁾. Sie bewohnen jedenfalls ein seiner natürlichen Ausstattung nach wenig fruchtbares Gebiet Afghanistans und sind gezwungen, alle möglichen Saisonarbeiten auszuführen. Ihre Lage ist besonders schwierig, da ihr ursprünglicher Siedlungsraum sowohl von den nach Norden drängenden Pashtūstämmen wie auch von den nach Süden vorstoßenden Turkstämmen eingeengt wird. Sie sind die „Parias“ Afghanistans und die „Qulīs“ unter der Stadtbevölkerung. Die letzte Bezeichnung ist in Kabul für die dort alle anfallenden Arbeiten verrichtenden Hazāra üblich.

Selbstverständlich gibt es in Kabul als Hauptstadt des Landes auch Vertreter der übrigen Volksstämme Afghanistans. Die ihrer Sprache und ihrem Aussehen

18) Vgl. WILBER, 1962, S. 36 ff.

19) Auch die Tājiken weisen vielerlei fremde Rasselemente auf.

20) Siehe HUMLUM, 1959, Abb. S. 89.

21) Vgl. WILBER, 1962, S. 46.

nach zu den Turkvölkern zählenden Turkmenen und vor allem Usbeken spielen im Basar als Teppich- und Fellhändler eine nicht geringe Rolle. Ihre Zahl wurde nach 1919 durch Flüchtlinge aus den sowjetisch beherrschten Teilen ihres Wohngebietes noch verstärkt. Die östlich des Kabulbeckens wohnenden Bevölkerungselemente Nūristāns, deren Herkunft noch weitgehend ungeklärt ist, treten in Kabul wenig in Erscheinung. Dagegen sieht man häufig Angehörige der paschtunischen Grenzstämme, vor allem der Afrīdī und Mohmand, die beiderseits des Khaibar-Passes ihre Wohnsitze haben und in der Stadt vor allem als Lastwagenfahrer und Zwischenhändler auftreten.

Ein weiteres wichtiges Element der Basarbevölkerung sind die Inder (Hindi), allerdings nicht, wie *Markowski* (S. 25) schreibt, als Buddhisten, sondern als Hindus und auch als Sikhs. Die Tatsache, daß sie in einigen Dörfern der Umgebung Kabuls, aber auch im Raum Jalālābād als Kleinbauern siedeln, läßt auf eine lange Anwesenheit im Lande schließen. Die stärkste Gruppe allerdings stellen sie unter den Basarhändlern und Handwerkern, vor allem als Stoffhändler und Gold- und Silberschmiede. Auch als Geldwechsler spielen sie eine gewisse Rolle und konkurrieren hier mit den wenigen in Kabul ansässigen Juden. Noch eine weitere Sondergruppe ist erwähnenswert. Das sind die Qizilbāsh. Als persische Truppen unter Nādir Shāh in Kabul zurückgeblieben²²⁾, haben sie sich eine gewisse Sonderstellung als „Mittelstand“ errungen, die sie trotz ihrer schiitischen Konfession im sunnitischen Afghanistan bis heute aufrechterhalten konnten²³⁾. Rassistisch verkörpern sie eine Mischung zwischen iranisch-arischen und türkischen Elementen.

Diese Ausführungen zur geographischen Lage, historischen Entwicklung und Bevölkerung der Stadtregion Kabuls zeigen auf, wie stark dieser Raum von seiner verkehrsgeographischen Situation als Durchgangsland der zentralasiatischen Völkerwanderungen und als Knotenpunkt der innerasiatischen Handelswege geformt worden ist. Die auf den ersten Blick ungünstige exzentrische Lage der Hauptstadt im Osten des Landes wird hieraus ebenfalls verständlich. Aber die Lage Kabuls ist nicht so peripher wie das Kartenbild vermuten läßt. Die östliche Hälfte Afghanistans ist weit stärker beregnet als die westliche, ganz davon abgesehen, daß die hier höher aufsteigenden Gebirge mit ihren Schneemassen ein ergiebiges Reservoir für Bewässerungswasser abgeben. In einem weiten östlichen Halbkreis um das zentrale Bergland leben ca. 80 % der Bevölkerung²⁴⁾. Inmitten dieses demographischen Kernraumes und in günstiger Verkehrslage hat sich Kabul zur Hauptstadt Afghanistans entwickelt²⁵⁾.

22) Sie wohnen im Stadtteil Chandāul, d. h. Nachhut.

23) Die sunnitische Konfession ist die in der Verfassung vorgeschriebene Staatsreligion. Auch die Hazāra sind Schiiten, was ihre Stellung noch erschwert.

24) Siehe hierzu die Niederschlagskarte S. 61 und die Bevölkerungskarte S. 97 in *HUMLUM*, 1959.

25) Unter den gegebenen orographischen Verhältnissen liegen daher alle übrigen Städte (Qandahār, Herāt, Ghaznī, Balkh), die zeitweilig Hauptstadt eines Teilreiches oder auch größerer Räume waren, weit exzentrischer und ungünstiger.

I. DIE STRUKTURELLE GLIEDERUNG DER HEUTIGEN STADT

1. Grundriß und Aufriß²⁶⁾

Der Grundriß des heutigen Kabul wird in erster Linie von der Orographie, zweitens von seiner historischen Funktion als befestigte Handelsstadt an einem der wichtigsten innerasiatischen Verkehrswege und drittens vom Ausbau im Verlauf der letzten 80 Jahre geprägt. Im Norden und Nordwesten wird die Stadt begrenzt durch den Tapa-e Bibī Mahrū und zwei kleinere Hügel (den Kolōla Pushta und den Tapa-e Shahrārā), die beide noch alte Befestigungen tragen. Hinter diesen beginnt das Sumpfgelände, das sich bis zum neuen Flugplatz hinzieht, bzw. im Frühsommer bei höherem Grundwasserstand diesen noch in Mitleidenchaft zieht und sogar das Gelände südlich der Straße (nach Chahārīkār) am Fuße des Kōh-e Asmā'ī überschwemmt. Im Osten setzen der Tapa Maranjān und das Sumpfgelände, das sich vor ihm vom Kabulfluß bis zum Ostabfall des Kōh-e Shēr Darwāza hinzieht, der Stadtausdehnung eine Grenze. Im Nordosten, also zwischen der königlichen Burg und dem Bibī Mahrū Hügel (Standort des alten Flugplatzes), ferner östlich der Flugplatzstraße und beiderseits des Kabulflusses, findet sich noch ungenutztes Gelände, das wahrscheinlich in naher Zukunft in die Bebauung einbezogen werden soll.

Im Südosten, zwischen Tapa Maranjān und Bālā Hīṣār bzw. dem vorgelagerten Sumpfgelände, öffnet sich ein schmaler Durchgang zur Lögarebene. Hier hat sich aus dörflichen Siedlungen ein Neustadtteil rings um das Grabmal Shāh Shahīds entwickelt, der aber bisher noch keine größere Ausdehnung erlangte, obwohl das Gelände sich nach Südosten trichterförmig ausweitet. Es scheint in Stadtnähe wegen der Versumpfung, in Stadtferne wegen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung weniger für die Bebauung geeignet als der weiter oben erwähnte Nordosten. Im Süden schließlich verhindert der steil aufragende Kōh-e Shēr Darwāza jede weitere Ausdehnung. Im Südwesten, oberhalb des Kabuldurchbruchs, (zwischen Asmā'ī und Shēr Darwāza) verfügt Kabul über ein fast unbegrenztes offenes Gelände. Hier, am Fuße eines Ausläufers der Paghmān-Kette, hatte dann auch Amānullāh seine neue Stadt geplant und hier, zwischen Kōh-e Asmā'ī und Kabulfluß beiderseits des Paghmānbaches, hat die Stadt in den letzten Jahrzehnten ihre größte Ausdehnung erfahren.

Wir haben demnach heute eine zweigeteilte Stadt vor uns, die durch die NW—SO verlaufende Hügelkette (Asmā'ī und Shēr Darwāza) getrennt und nur durch das schmale epigenetische Durchbruchstal des Kabul miteinander verbunden ist. Je mehr sich die Stadt nach Südwesten ausweitet, desto stärker muß sich diese

26) Vergl. zu den Ausführungen dieses und des nächsten Kapitels die Karte Beilage 1.

Aufspaltung auswirken. Im Nordwesten über einen niedrigen Paß (ca. 30 m) bei Bāgh-e Bālā Mīna wurde eine weitere Verbindungsstraße von den äußersten Ausläufern der Shahr-e Nau zu den westlichen Stadtrandgebieten des südwestlichen Stadtteils geschaffen, die ebenfalls nach und nach bebaut wird. Damit würde der Kōh-e Asmā'ī, der von den Europäern als „Hausberg“ (da man ihn fast von allen Häusern der Neustadtteile sieht) bezeichnet wird, in der Tat zum „Mittelpunkt“ der Stadt werden. Die im Schutze des Kabulflusses und des Shēr Darwāza errichtete Altstadt wird so immer mehr an die Peripherie gedrängt, es sei denn, der Norden wird — wie beabsichtigt — stärker ausgebaut. Die Altstadt zusammen mit dem Regierungsviertel auf dem Nordufer des Kabul werden aber ihre Funktion als Einkaufs- und Verwaltungszentrum noch behalten, da dieser Komplex als Bindeglied zwischen nördlicher und südlicher Neustadt trotz seiner topographisch bedingten exzentrischen Lage das Stadtzentrum darstellt.

Wie schon der Grundriß, so spiegelt auch der Aufriß — die Art der Bebauung, das Baumaterial, die Höhe der Bauten — die historische Entwicklung, d. h. die jeweilige Bauperiode, wider. Die „Altstadt“ zwischen Kabulfluß und Shēr Darwāza ist allerdings kein Altstadtteil im europäischen Sinne. „Mittelalterliche“ Gebäude wird man hier vergeblich suchen. Selbst Monumentalbauten, die sich ja im indischen Bereich der Mogulherrschaft häufen, sind hier selten und beschränken sich auf einige wenige Grabmäler, die zum Teil auch außerhalb der ursprünglichen Stadt liegen, d. h. seinerzeit vor der Stadtmauer errichtet wurden.

Die Bauweise und das Baumaterial, die zahlreichen Erdbeben und das Klima bedingen eine relativ kurze Lebensdauer der Häuser. Sie wurden bis vor wenigen Jahren fast ausschließlich aus luftgetrockneten Ziegeln meist zwei und dreistöckig in eng verschachtelter Bauweise errichtet. Die Decken und Flachdächer bestehen aus Pappelstämmen, die in etwa 50 cm Abstand auf die Mauer gelegt, mit Astholz und Schilfmatten überdeckt und dann mit einer mit Häcksel und Salz vermischten Lehmschicht (Gil) überkleidet werden. Nach den Gassen bzw. nach außen bleiben die Wände nahezu fensterlos. Wenn in den höheren Stockwerken Fensteröffnungen vorhanden sind, so wird den Nachbarn durch oftmals kunstvoll geschnitzte Holzblenden jeder Einblick verwehrt. Das teure, aus Indien importierte Glas wird in der Altstadt, — abgesehen von einigen modernen Geschäften und Teestuben — kaum benutzt. Die bei dieser Bauweise oft mächtigen Mauern bieten zwar einen ausgezeichneten Isolierschutz gegen Wärme und Kälte, auch sind sie relativ elastisch gegenüber den zahlreichen Erdstößen²⁷⁾, aber ihre Haltbarkeit wird durch das Eindringen von Wasser an schadhafte Stellen sehr rasch herabgesetzt. Stark durchfeuchtete Lehmportien geraten plötzlich ins Fließen und können das ganze Gebäude zum Einsturz bringen²⁸⁾.

27) Während meines dreijährigen Aufenthaltes bemerkte ich fast jede Woche kleinere Erdstöße und insgesamt 2—3 größere Beben, bei denen auch hier und da Gebäudeschäden auftraten und Häuser einstürzten.

28) Während einer extrem langen Regenperiode — ca. 10 Tage — im Frühjahr 1960 begannen ganze Gebäude-Komplexe der Altstadt einzustürzen bzw. sich zu senken und nur das Ende der Schlechtwetterlage verhinderte eine größere Katastrophe, die nach weiteren 2—3 Tagen mit Regenfällen unvermeidlich gewesen wäre. Ohnedies

Trotz des geringen Holzbestandes der Häuser ist auch die Brandgefahr sehr groß. Der Wassermangel während der sommerlichen Trockenperiode macht das Löschen eines aufgetretenen Brandes fast unmöglich. Auch kennen die Afghanen keine Öfen und folglich keine Kamine, so daß durch Koch- und Heizroste immer wieder Brände entstehen²⁹⁾. Unter diesen Umständen hat der Häuserbestand eine relativ kurze Lebensdauer und wird im Ablauf weniger Jahrzehnte erneuert. Da dies aber häufig in Teilpartien erfolgt — Einzelwände werden erneuert, Anbauten errichtet, Stockwerke aufgestockt, ältere Teile abgerissen usw. — besteht das ganze Altstadtviertel aus einem völlig undurchdringlichen — zwar in seinen Einzelteilen nicht alten, aber doch standörtlich stark gebundenen — Gewirr von Bauelementen. Die Gebäudekomplexe sind von den schmalen Gäßchen nur durch enge und niedrige (1 m) Durchschlupfe über Treppen, Gänge, kleine Höfe usw. zugänglich. Für einen Ausländer ist das Ganze überhaupt undurchdringlich und selbst der Einheimische ist außerhalb seines eigenen Wohnbezirkes auf Führung angewiesen.

Die Wohndichte in diesem „Altstadtteil“ ist außerordentlich hoch. Meist bewohnen die Familien nur 1 oder 2 Räume. Sie bestehen aber nicht nur aus Eltern mit Kindern, sondern auch Großeltern, Brüder, Schwestern, angeheiratete Schwäger und Schwägerinnen und deren Kinder gehören dazu. Häufig handelt es sich um ganze Sippen, also mit Onkeln und Tanten, Neffen und Nichten und deren Nachkommen. Aus diesen Gründen ist es auch unmöglich, etwa aus Häuserzahlen auf Einwohnerzahlen schließen zu wollen. Schon der Begriff Haus ist hier völlig unangebracht, da das Ganze aus einem Gewirr von Einzelementen mit Anbauten, Hofwohnungen, die unter Umständen ebenfalls wieder aufgestockt sind, ausgebauten Verbindungsbrücken usw., besteht. Damit ist aber auch bereits eine Zählung der Häuser unmöglich gemacht³⁰⁾. Der unübersichtlichen Bauweise entsprechen die Gassen dieses Viertels. Sie sind winkelig, unregelmäßig, führen oft durch überbaute Durchgänge und lassen weder eine Luftbewegung zu, noch Sonne herein, häufig nicht einmal genügend Licht. Da nun aber alle Abwässer, auch die der Toiletten — oft münden Ausflüsse sogar im ersten oder zweiten Stock ins Freie — zu ihnen führen, sind sie eher als Abwässergräben denn als Straßen anzusprechen. Man bewegt sich springend je nach den Windungen des nur theoretisch in der Mitte der Gasse fließenden Abwassergerinnsels von der einen zur anderen Seite und ist froh, wenn es nicht gerade aus einem der Ausflüsse der höheren Stockwerke herniederrieselt. In den Abfällen, die sich ebenfalls hier ansammeln, wühlen Hunde und Katzen und das ganze ist übersät und umschwirrt von Legionen von Fliegen — von den Gerüchen ganz zu schweigen.

Die Altstadt ist entsprechend der historischen Entwicklung nicht nur Wohnstadt sondern in erster Linie Geschäftsstadt. Die Geschäftsstraßen — Basarstraßen

hatte diese Regenperiode außer den Gebäudschäden bereits mehrere Todesopfer gefordert, da plötzlich einstürzende Häuser einen Teil der Bewohner unter ihren Holz- und Lehm Massen begruben.

29) Siehe hierzu Seite 67.

30) Dem Afghanen ist der Begriff Haus unbekannt. Khāna sagt er sowohl für Zimmer wie für Haus.

— sind etwas geradliniger und breiter angelegt, werden aber dann doch wieder eingengt durch die Galerien von einstöckigen — wenn auch schmalen — Ladenreihen links und rechts der Straße. Die Läden bestehen eigentlich nur aus überdachten Trennwänden, die an die rückwärtigen Hausmauern angelehnt und zur Straße hin offen bleiben. Je nach der Branche ist das Innere treppenförmig aus kompaktem Lehm aufgestuft, wobei die Waren offen auf den Stufen ausgelegt werden. Vor diesem Treppenaufbau, etwa $\frac{1}{2}$ m über Straßenniveau, sind 1—2 qm Fläche ausgespart. Hier sitzen der Verkäufer und unter Umständen der Käufer auf einem Teppich mit untergeschlagenen Beinen, trinken Tee und feilschen um den Preis der Ware. Jeder einzelne Laden hat kaum mehr als 6—8 qm und wird des Nachts mit in Fugen eingeführten Brettern, deren letztes verschließbar ist, geschlossen. Bei wertvolleren Waren schläft wohl auch ein Wächter im Ladenraum. Die Ladenlokale gehören meist straßenzugweise — oder doch zu mehreren — vornehmen afghanischen Familien oder auch reichen Basar- (Groß-)händlern. Die Kleinhändler, die selbst in der Altstadt oder auch außerhalb wohnen, zahlen Miete.

Die Ladenlokalreihen entlang den Basarstraßen sind aber keineswegs nur mit Einzelhändlern besetzt, die Landesprodukte oder auch importierte Fertigwaren verkaufen. Auch die Handwerker der verschiedensten Branchen haben in ihnen ihre Werkstätten. Trotz der geringen Nutzflächen dienen die Räume gleichzeitig der Erzeugung und dem Verkauf. Es handelt sich eben auch hier um Kleinbetriebe mit höchstens 2 oder 3 Handwerkern.

Die Kette der Dukkān(e) (Läden) wird hier und da durchbrochen von dem Eingang zu einem Serai. Diese Serai sind gewissermaßen die „Großhändlerlager“ des Orients. Ein geräumiger Hof wird umgeben von einem zweistöckigen Gebäude. Das untere Stockwerk besteht aus zahlreichen vom Hof zugänglichen Lagerräumen, während das obere Stockwerk nach der Hofseite hin von einer oft reich geschnitzten Holzgalerie umgeben ist. Hinter dieser finden sich die Büroräume, Schlafräume usw. Die Serai gehören Großhändlern, die einerseits die Produkte des Landes aufkaufen und weiterleiten, andererseits die vom Ausland hereinkommenden Waren an Einzelhändler (Dukkāndār) weiterverkaufen. Meist haben sich die einzelnen Händler auf bestimmte Waren spezialisiert. Oft bietet der Serai aber auch je nach Jahreszeit ein anderes Bild. So werden z. B. im Herbst hier Rosinen verpackt und verladen und im Frühjahr Südfrüchte aus Indien an den Basar verkauft. Vielfach sind aber auch die Geschäfte des Händlers vielseitiger und der Hof und die Lagerräume vermitteln ein konzentriertes Bild des Warenangebotes des gesamten Basars. Heute sind diese Serai vielfach zu allerdings nicht überdachten „Passagen“ umgebaut, d. h. aus den Lagerräumen des Erdgeschosses wurden Läden, in der Mitte des Hofes errichtete man eine Doppelreihe von Verkaufsräumen und die Galerie beherbergt entweder ebenfalls Läden oder auch Büroräume, Schreibstuben und andere gewerbliche Räume.

Selbstverständlich gibt es in der Altstadt eine große Zahl Moscheen. Sie sind allerdings meist klein und ihre Eingänge, von wenigen Ausnahmen abgesehen, so

unauffällig, daß sie der fremde Besucher übersieht. Es ist zu vermuten, daß vor der Zerstörung des Basars im ersten englisch-afghanischen Krieg (1842) die Moscheen größer und wahrscheinlich auch reicher in der Ausstattung waren. Heute handelt es sich meist um einfache nach einer Seite offene Bethallen mit einem kleinen Vorplatz, ein paar Schattenbäumen und einem Brunnen oder einem in Stein gefaßten Wassergraben.

Die „Altstadtteile“ nördlich des Kabul gleichen ihrer Bebauung und ihrem Aufriß nach der eben beschriebenen eigentlichen Altstadt. Wenn diese Stadtteile auch historisch gesehen jüngeren Datums sind (Ende des 19. Jahrhunderts), so unterscheiden sie sich in ihrer Bauweise doch kaum von der oben geschilderten. Der westliche Teil, am Fuße des Kōh-e Asmā'ī, stellt lediglich eine Erweiterung des Dorfes Afghānān (Nauābād-e Deh Afghānān) dar, das von seiner Hanglage beengt sich bis zum Kabulfluß hin ausweitet. Der östliche Bezirk (Murād Khānī) — innerhalb der nach Süden ausholenden Kabulschleife — hat sich als Stadtrand-siedlung entwickelt, zu einem Zeitpunkt, als der Schutz der städtischen Lehm-mauern gegenüber den modernen Kriegsmitteln sowieso nur noch einen mehr ide-ellen als tatsächlichen Wert besaß.

In den 50er Jahren wurde mit der Sanierung der Altstadt (bzw. Innenstadt) be-gonnen und zunächst ein breites Straßenkreuz durch den gesamten Komplex ge-brochen. Der Boulevard Jādda Maiwand³¹⁾ teilt die Altstadt südlich des Kabul-flusses vom Durchbruch des Kabul durch die Hügelkette bis zum Fuß bzw. zum Sumpfgelände vor dem Tapa Maranjān in zwei Hälften. Ungefähr in der Mitte zweigen nach Norden und Süden Straßen ab. Der Durchbruch in Richtung des Berges Shēr Darwāza ist noch nicht vollendet. Der andere führt zum Kabul, über eine Brücke und in Richtung der königlichen Burg und teilt dabei auch die Vor-stadt, Murād Khānī, in zwei Teile³²⁾. Diese neuen Straßen bebaute man beider-seits mit mehrstöckigen Häusern, die zum Teil allerdings weniger schön und halt-bar als schnell errichtet wurden. Mehrere sind auch bereits wieder stabileren Neu-bauten zum Opfer gefallen.

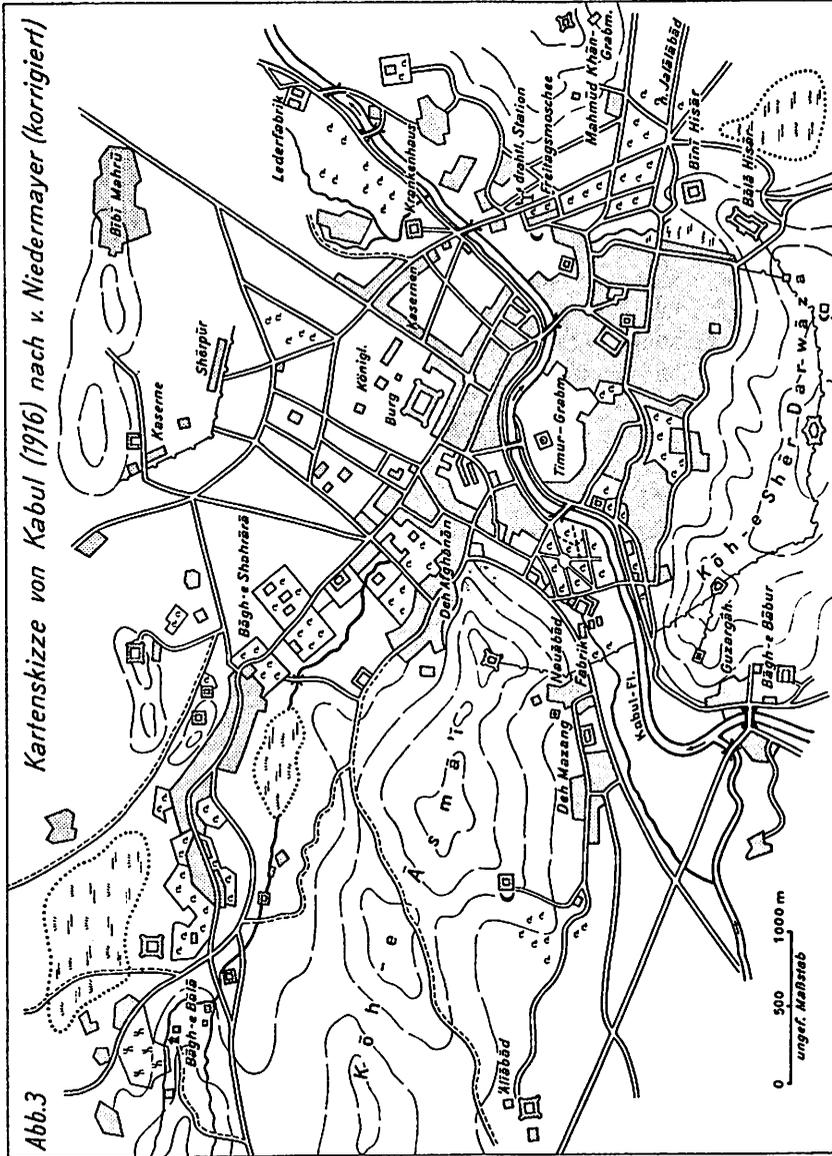
Nach Norden schließt sich an die jüngeren „Altstadtteile“ nördlich des Kabul-flusses das Regierungsviertel an. Es umfaßt ein etwas mehr als 1 qkm großes Quadrat, an das sich im Osten der fast dreieckige Komplex des Verteidigungs-ministeriums anschließt. Kern dieses Viertels ist die 1888 erbaute königliche Burg mit ihren Nebengebäuden. Die Bauweise unterscheidet sich von der in der Alt-stadt grundsätzlich. Darüber hinaus ist die gesamte Anlage — auch außerhalb des Palastbereiches — weiträumiger und von großen Grünflächen und Parkanlagen durchsetzt. Die Häuser vermitteln einen europäischen, fast möchte man sagen wilhelminischen oder noch besser viktorianischen Eindruck, allerdings ohne die etwas düstere und überladene „Pracht“ dieser Epoche. Es handelt sich um meist zweistöckige, villenartige Gebäude, je nach dem ursprünglichen Verwendungszweck in verschiedenen Ausmaßen und von einfachen „Gesindehäusern“ und

31) Zur Erinnerung an den afghanischen Sieg bei Maiwand nahe Qandahār im zweiten englisch-afghanischen Krieg.

32) Siehe hierzu auch MULDER, 1957, S. 162 ff.

ähnlichem flankiert. Die Fenster sind verglast. Auch hier überwiegt noch die Lehmbauweise, wenn auch vielfach Naturstein und gebrannte Ziegel verwandt wurden. Heute sind die Dächer fast grundsätzlich mit Blechplatten gedeckt, wobei die rostenden Bleche den äußeren Anblick nicht gerade verschönern. Jeder Baukomplex ist von hohen Lehmmauern umgeben.

In den letzten Jahren wurde anschließend an dieses Viertel eine Straße durch



das Deh Afghānān zum Kabul hin gebrochen und Teile von Murād Khānī niedergelassen. Hier hat die moderne Beton- bzw. Stahlbetonbauweise Fuß gefaßt und die ersten vielstöckigen Verwaltungsgebäude usw. geschaffen. Dieser Bereich ist in einer raschen Wandlung begriffen, die in den nächsten Jahren wahrscheinlich noch weitere Gebiete dieser jüngeren Altstadtviertel umgestalten wird.

Der Zeit vor 1914 gehören auch noch die ersten Ausbauten zwischen dem Hangdorf Deh Afghānān (SO-Flanke des Kōh-e Asmā'ī) und dem Kabuldurchbruch an. Beide Uferfassaden zwischen der Pul-e Bāgh-e 'Umūmī und der Moschee Shāh-e Dō Shamshīra wurden umgestaltet. Oberhalb der Moschee in der eigentlichen Engtalstrecke entstand die erste Fabrik (für Militärbedarf) Kabuls (siehe Abb. 3)³³). Aber die eigentliche Ausgestaltung dieses Stadtteils erfolgte erst in der Regierungszeit von Amānullāh. Entlang des Kabulflusses entstanden 2—3-stöckige Hausreihen mit Geschäften im Erdgeschoß. In Richtung des Durchbruchstals errichteten — noch ganz im Stile der Vorkriegszeit — Angehörige der königlichen Familie ihre Villen³⁴).

Auch die noch isoliert gelegene und unvollendet gebliebene „Neue Stadt“ Amānullāh(s), Dār ul-Amān, gehört ihrem Baustil nach dieser Epoche an. Die öffentlichen Gebäude — insbesondere das Parlament (heute Arbeitsministerium) und das auf einem Sporn der das Tal begrenzenden Bergkette gelegene Schloß (heute Krankenhaus) — sind wuchtige Steinbauten. Die villenartigen Bauten in der Umgebung dagegen entsprechen dem Stil des Regierungsviertels.

Die nun zu besprechenden Neustadtteile tragen wiederum einen anderen Baucharakter. Sie sind zum großen Teil erst nach dem Aufstand des Bacha-e Saqāb unter der Regierung des jetzigen Königs Muhammad Zāhir Shāh errichtet worden, d. h. ab 1933. Der Ausbau schritt vom Regierungsviertel nach NW fort, so daß im allgemeinen die Bauten zum Rande hin immer jüngeren Datums sind, wenn auch einmal Baulücken erst später aufgefüllt sein mögen. Generell herrscht hier die einstöckige Bauweise vor. Zweifellos hat der anglo-indische Bungalowstil Pate gestanden, wenn auch die klimatischen Bedingungen (kalte Winter), der Holzangel und die Schwerfälligkeit des Baumaterials eine eigene afghanische Bauform erzwingen haben. Die Häuser stehen einzeln inmitten mehr oder weniger großer Gärten, die von übermannshohen Mauern umgeben sind. Auch hier setzte sich die mohammedanische Abschließung des Hauses wieder durch, nachdem Amānullāh einmal die Mauern hatte niederreißen lassen³⁵).

Die Straßenzüge wirken daher überaus einförmig. Die Mauern werden nur von den Türen bzw. Einfahrtstoren durchbrochen. Ganz selten ragt einmal das Dach eines höheren oder dichter an der Mauer stehenden Hauses heraus. Neuankömm-

33) Siehe hierzu die ausgezeichneten Bilder in v. NIEDERMAYER, 1924. Die von ihm 1916 aufgenommene Kartenskizze der Stadt Kabul wird hier unter Berichtigung der etwas verzeichneten Situation als Abb. 3 neu publiziert.

34) Die Uferstraßen wurden später weiter ausgebaut. Heute befinden sich hier zwei höhere Schulen, Fabriken, Behörden, eine Fakultät der Universität usw., die teilweise in den Villen der früheren königlichen Familie untergebracht sind. In den oberen Stockwerken der Geschäftshäuser haben sich Handwerker usw. niedergelassen.

35) Siehe MARKOWSKI, S. 47.

linge können sich daher in den Straßen nur durch Abzählen der Abzweigungen bzw. Türen zurechtfinden. Die einheitlichen Farben des Anstrichs (Holz, grün oder naturfarben; Lehm, weiß oder rostrot) erleichtern die Orientierung nicht gerade.

Zu jedem Haus (etwa 4 bis 6 Zimmer) gehört eine meist in einer Ecke des Grundstücks gelegene Dienerwohnung mit der afghanischen Küche. Die Häuser selbst waren mit türkischen Bädern oder Duschen ausgestattet, die erst neuerdings in zunehmendem Maße durch Wannenbäder ersetzt werden. Die in Kabul wohnenden Ausländer richten immer häufiger in den Häusern auch „europäische“ Küchen ein. Auf die Dächer werden Wassertanks aufgesetzt, in die aus den Hausbrunnen Wasser gepumpt wird. Von diesen Tanks aus versorgen Leitungsrohre Bad, Toilette und Küche. Auch die Beheizung der Räume folgte meist dem englischen Vorbild des offenen Kamins, weit seltener war der russische Kachelofen zu finden. Erst allmählich bürgern sich Kamine mit Ofenanschluß ein. In den älteren Häusern muß das Ofenrohr häufig noch durch die Wand in das Nachbarzimmer zu dem einzigen Kamin des Hauses oder durch ein Fenster ins Freie geführt werden³⁶). Zu jedem Haus gehört ein Gulkhāna (ein Blumenzimmer oder Wintergarten) mit zahlreichen Fenstern auf der Sonnenseite — oft erkerartig vorgebaut — als Winteraufenthalt. Im Sommer ist dieser Raum zu heiß und daher nicht benutzbar. Die Fenster der Häuser sind relativ groß, allerdings stark unterteilt, da die größten erhältlichen Glasscheiben wegen der schwierigen Transportverhältnisse $\frac{1}{4}$ qm kaum überschreiten. Nur in seltenen Fällen sind die Häuser unterkellert, liegen aber meist einige Dezimeter über der Erde. Sie bestehen auch in dieser Bauperiode noch überwiegend aus luftgetrockneten Lehmziegeln, die Dächer sind generell lehmgedeckte Flachdächer. Nur Kamine und besondere Bauteile wurden aus gebrannten Ziegeln errichtet. Die Größe der Parzellen ist naturgemäß — je nach dem Vermögensstand des Bauherrn — unterschiedlich, doch waren sie zunächst bei den relativ niedrigen Bodenpreisen recht umfangreich (nicht unter 1000, häufig 2000 qm).

Die obige Beschreibung des Grund- und Aufrisses der Neustadtteile gilt für die Shahr-e Nau (Bauzeit bis 1945), für Teile von Shērpūr (bis 1955), für Kārta Walī (bis 1955) und den größten Teil von Kārta Chār (1940—1955). Die Wohndichte in diesen Stadtteilen ist, der lockeren Bebauung entsprechend, sehr gering (ca. 5—6000 Menschen je qkm). Diese „Villenviertel“ wurden und werden daher fast ausschließlich von den vornehmsten bzw. reichsten afghanischen Familien und den in Kabul beschäftigten Ausländern bewohnt. Mit dem Steigen der Bodenpreise — als in Shahr-e Nau und Shērpūr der Raum knapp wurde —, aber auch mit dem Eindringen mittelständischer Kreise — höherer Beamter, Großhändler aus dem Basar —, wurden die Parzellen kleiner. In den Randgebieten von Shērpūr und der Kārta Chār ist diese Erscheinung deutlich zu beobachten³⁷).

36) Die Brandgefahr wird durch solchen Notbehelf beträchtlich erhöht, ganz davon abgesehen, daß gelegentlich Dachbalken in die Kamine hineinreichen. Auch der Niederschlag der Holzasche an den Kaminwänden beginnt leicht zu glühen. Kaminbrände sind daher in Kabul eine häufige Erscheinung.

37) Siehe Karte Beilage 1.

Seit etwa 1935 waren diese Neustadtteile stetig, aber nicht sprunghaft, gewachsen. Wenige Jahre nach dem zweiten Weltkrieg setzte jedoch eine neue Entwicklung ein. Ursache war die rasche Vergrößerung der Einwohnerzahl. Die Zentralisation der Verwaltung brachte neue Aufgaben und damit einen anwachsenden Beamtenapparat. Wahrscheinlich erhöhte sich auch die Zahl der Dienstleistungsgewerbe und der Basarhändler. Seitdem darüber hinaus große Teile der Altstadt im Zuge der Straßendurchbrüche, Verwaltungsneubauten usw. abgerissen wurden, mußte neuer Wohnraum geschaffen werden. Nun begann sich die Stadt sprunghaft auszudehnen. Die Stadtteile Kārta Shāh Shahīd, Jamāl Mīna (zum größten Teil), Kārta Panj, Kārta Deh Būrī, Kārta Deh Nau, Bāgh-e Bālā Mīna und Teile von Parwān Mīna fallen in diesen Bauabschnitt. Naturgemäß sind in diesen Stadtteilen, entsprechend den geringeren finanziellen Möglichkeiten der Bewohner, trotz niedrigerer Bodenpreise, die Parzellen und Häuser kleiner (300—600 qm). Hier wohnen auf einem — wenn auch noch so kleinem — Grundstück wieder Großfamilien. Entsprechend steigt die Wohndichte auf ca. 20 000 Einw./km². Die Bauweise in diesen Gebieten gleicht, von der Größenordnung abgesehen, der vorhin beschriebenen. Generell wurde auch hier die einstöckige kombinierte Adobe- und Ziegelbauweise mit Lehm-dach beibehalten. Die Innenausstattung ist aber weit einfacher und die Zimmergröße geringer.

Seit dem Ende der 50er Jahre (ca. 1957) beginnt wiederum eine neue Bauperiode. Die Betonbauten des Regierungsviertels und vereinzelt an der Jādda Maiwand wurden bereits erwähnt. Aber auch auf die Wohnstadtviertel wirkt sich nun die Modernisierung und Technisierung des Wirtschaftslebens aus. Die Häuser werden zunehmend mit gebrannten Ziegeln errichtet. Immer häufiger finden sich Blechdächer und seit neuestem Teerdächer. Der Raum in den bevorzugten Wohngebieten wird enger. Die hohen Bau- und Bodenpreise verleiten zur Halbierung der Parzellen (Teilung der Gärten) und zur zweistöckigen Bauweise, wodurch gleichzeitig die Nutzflächenbeschränkung ausgeglichen wird. Seit 1957 wurden daher zahlreiche Häuser in den obengenannten Neustadtteilen aufgestockt, bzw. Parzellen halbiert. Regierungsverordnungen kommen dieser Entwicklung entgegen. Die jetzt neuerschlossenen Wohngebiete dürfen nur noch zweistöckig bebaut werden. Gartenmauern werden nicht mehr errichtet. Zu den Stadtteilen, die bereits geschlossen in dieser neuen Bauweise erstellt wurden, gehören der westliche Teil von Parwān Mīna in der Nähe der britischen Botschaft, die staatliche Siedlung an der Ecke Silostraße—Paghmānstraße und vor allem der neue Stadtteil Kārta Seh (an der Dār ul-Amān-Straße), der im raschen Aufbau begriffen ist und wiederum von wohlhabenderen Schichten der einheimischen Bevölkerung und von Ausländern bevorzugt wird.

Es ist selbstverständlich, daß im Verlaufe des Ausgreifens der Neustadtteile alte dörfliche Siedlungen in das Stadtgebiet einbezogen wurden. Als erstes ver-wuchs das am Fuße des Kōh-e Asmā'ī gelegene Nauābād-e Deh Afghānān schon um die Jahrhundertwende mit der Shahr-e Nau und fällt heute in seinen tiefer gelegenen Teilen — wie auch das benachbarte Deh Mazang — Straßendurchbrüchen und Neubauten zum Opfer. Während aber die höher gelegenen Teile

dieser Dörfer bis heute erhalten blieben, wurden andere mit dem Vordringen der städtischen Bebauung gänzlich abgetragen. So sind von 'Alā'uddīn Pā'in und Qarya Kolōla Pushta nur noch Reste erhalten. Eine Reihe weiterer Dörfer liegen heute unmittelbar am Stadtrand (s. Karte) und werden in Kürze ebenfalls den Stadterweiterungen zum Opfer fallen.

2. Die innere (funktionale) Gliederung

Der im vorhergehenden Kapitel geschilderte Grundriß und Aufriß der Stadt Kabul und ihrer Stadtteile erwächst einmal aus dem Baustil der jeweiligen Epoche, zum anderen aber auch aus dem allmählichen Wandel der städtischen Funktionen. Es ist selbstverständlich und an zahlreichen Beispielen nachgewiesen, daß wechselnde Aufgaben zwar in den Neustadtteilen Gestalt gewinnen, in den älteren Baukomplexen aber hinter der alten Fassade verborgen bleiben. Wir müssen uns daher im folgenden eingehender mit der inneren Gliederung, d. h. mit der Funktion der einzelnen Stadtteile bis herunter zu den Straßenzügen befassen. Dies ist um so notwendiger, als diesen Funktionen ja ein dynamisches Prinzip innewohnt, während jede Kartierung nur ein Augenblicksbild zu fixieren vermag, das erst mit Hilfe einer Analyse des Werdegangs und einer Untersuchung der Entwicklungstendenzen dem Leser ein Bild des lebendigen Ganzen vermitteln kann.

Im folgenden sollen daher zum besseren Verständnis der Zusammenhänge und um Wiederholungen bei den Einzeldarstellungen zu vermeiden, einige Grundtatsachen der historischen Entwicklung, welche die Stellung der Stadt Kabul innerhalb des afghanischen Staatswesens beeinflußt haben, vorweg besprochen werden. Beschränken wir unsere Überlegungen auf die letzten 150 Jahre, d. h. auf den Zeitraum, der das heutige Stadtbild gestaltet hat, so müssen wir feststellen, daß die historische Entwicklung sehr starke funktionale Wandlungen verursacht haben muß, die zweifellos im heutigen Stadtbild nachwirken oder auch ein Nebeneinander alter und neuer Formen und Aufgaben verursachen. Gerade Kabul kann als Musterbeispiel solcher Interferenzen gelten, da — wie vielfach im Orient — die Umgestaltung in den letzten Jahren hier besonders stürmisch verlaufen ist.

Afghanistan war bis vor ca. 40 Jahren ein absolutistisch regiertes Staatswesen, ohne allerdings eine Entwicklung zum Nationalstaat durchgemacht zu haben. Die absolute Regierungsgewalt lag daher zwar beim König, die Exekutive war aber weitgehend — wie übrigens in den meisten orientalischen Staatswesen — an die Stammesführer oder — in unterworfenen Gebieten — an die recht selbständigen Gouverneure delegiert, die dem Königshaus durch verwandtschaftliche oder persönliche Bindungen mehr oder weniger stark verpflichtet waren. In einem solchen Staatswesen halten sich die Verwaltungsaufgaben der Zentrale — d. h. in diesem Falle der Hauptstadt Kabul — in außerordentlich engen Grenzen. Die städtischen Funktionen werden daher durch die Tatsache des Regierungssitzes nur wenig erweitert. Wohl kann in einem relativ reichen Lande die bauliche Ausgestaltung,

ferner das Kunsthandwerk und der Handel mit Luxuswaren stark befruchtet werden. In Kabul war dies aber kaum der Fall.

Erst 1773 unter Timur Shāh wurde der Sitz des Königshauses der Durrānī von Qandahār nach Kabul verlegt. Aber der nach Indien hineinreichende Herrschaftsbereich der afghanischen Könige engte sich schon bald auf das heutige Staatsgebiet ein, so daß sich der Reichtum Indiens nicht nach Kabul hin auswirken konnte. Dagegen erlangte es, entsprechend seiner günstigen Verkehrslage, erneut eine beträchtliche Bedeutung als Handelsstadt. Seine Lage im Vorland der Pässe über den Hindukusch und das Sulaimāngebirge mußte es zu einem bedeutenden Umschlagplatz des Warenverkehrs nach Norden, Osten und Westen werden lassen. Daher überwog während der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts seine Funktion als Handelsstadt stark seine Bedeutung als Landeshauptstadt, wenn natürlich auch seine militärische Bedeutung als Sammelraum für den Einfall nach Indien erhalten blieb. Doch haben diese kriegerischen Ereignisse das Wachstum der Stadt eher beeinträchtigen als fördern können, wie sich bei der Zerstörung des Basars durch die Engländer (1842) zeigte.

Seit diesem Zeitpunkt beginnt die Funktion Kabuls als Warenumschlagplatz im Ost-Westhandel zu schrumpfen. Gewiß spielen hierbei die Wirren der afghanisch-englischen Kriege eine Rolle. Daneben wirkte sich die erzwungene und bald auch gewollte Isolierung und Abschnürung des Staates von der Außenwelt aus. Entscheidend aber für den dauernden Verlust der früher hervorragenden Handelsposition war der Wandel in der verkehrsgeographischen Gesamtsituation. Seit der Eröffnung des Suezkanals (1869) verlagerte sich der Warenverkehr zwischen Indien und dem Vorderen Orient und Europa immer stärker auf den Seeweg. Der Landverkehr konnte seit den englischen Bahnbauten (vor allem durch Belutschistan bis Persien) nach Süden ausweichen. Während zu Beginn des 19. Jahrhunderts Kabul noch von allen Reisenden als einer der hervorragendsten Handelsplätze des zentralasiatischen Raumes geschildert wird, büßte es in dessen weiterem Verlauf mehr und mehr seine führende Stellung ein³⁸⁾. Es bleibt zwar ein an afghanischen Verhältnissen gemessen bedeutender Handelsplatz, aber von seiner beherrschenden Stellung im Transithandel war es zum Vorort des afghanischen Binnenhandels herabgesunken.

Hat also Kabul seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts — wie oben geschildert — bedeutende Funktionseinbußen erlitten, die sich zweifellos im Stadtbild niederschlugen, so setzte seit dem Ende des 2. Weltkriegs eine Neuentwicklung ein, die allmählich diesen Verlust durch einen Funktionsgewinn auf dem Verwaltungssektor ausgleichen sollte. Zwei Vorgänge spielten hierbei eine bedeutende Rolle: zunächst die allmähliche Wandlung zur konstitutionellen Monarchie, die 1923 mit dem Entwurf einer Verfassung einsetzte, welche 1928 in Kraft trat und die 1931 (nach den Unruhen) erneuert wurde. Die Übertragung der Legislative an die Volksvertretung in Kabul mußte nun auch die Verwaltungsaufgaben der Exekutive von den Provinzen und Stämmen abziehen und stärker auf die Hauptstadt

38) Vergleiche hierzu die Ausführungen von C. RATHJENS, 1957, S. 77 und 1962, S. 212 ff.

konzentrieren. Als zumindest genau so zukunftsfruchtig sollten sich aber auch andere Reformbestrebungen Amānullāh(s) erweisen. Dies um so mehr, als die Modernisierung des Landes unter Mithilfe ausländischer Kräfte nach dem Sturz seiner Regierung — wenn auch in einem etwas langsameren und den Verhältnissen besser angepaßten Tempo — weiterging. Das Militär wurde reorganisiert, das Finanzwesen verbessert, Schulen errichtet, die Staatsverwaltung aufgebaut usw. Die Verwaltungsaufgaben wuchsen und gleichzeitig auch die technischen Möglichkeiten, wobei die wachsende Zahl der Ausländer eine nicht geringe Rolle spielte. Seit dem 2. Weltkrieg kamen und kommen zu den von der afghanischen Regierung angestellten Fachkräften, Beratern, Lehrern usw. auch noch die Angehörigen der internationalen Organisationen (UNO, FAO, WHO usw.) und die auf Grund zweiseitiger (technischer Hilfe-)Abkommen in Afghanistan arbeitenden ausländischen Kräfte.

Diese Entwicklung beläßt Kabul seine Funktion als zentraler Markt des Landes, bzw. steigert sie noch im Rahmen der nun viel weiter gespannten Möglichkeiten. Darüber hinaus aber wird es nun wirklich zur Hauptstadt des Landes. Es ist nicht länger allein Sitz des Königshauses und einer kleinen Gruppe königlicher Hofbeamter (Dienstadel), sondern Sitz einer sich immer mehr — gemessen an der Aufgabe vielleicht sogar zu rasch — ausdehnenden Verwaltungsorganisation. Neben dieser Funktion spielen die anderen Erscheinungen — kleinere Industrien usw. — zunächst nur eine untergeordnete Rolle und wirken noch kaum gestaltend auf das Stadtbild ein. Dagegen tritt der Funktionszuwachs auf dem Verwaltungssektor bald auch schon im Stadtbild in Erscheinung. Dieser Wandel formte naturgemäß zunächst das Regierungsviertel (rund um die Arg, die königl. Burg), hat aber inzwischen unmittelbar und mittelbar auch bereits die übrigen Stadtteile und sogar die Altstadt erfaßt und weist auch ihr wieder eine bedeutende Aufgabe im Rahmen des Stadtganzen zu, wobei die besonderen orographischen Lagebedingungen Kabuls zweifellos eine Rolle spielen.

Wie bereits früher erwähnt, ist auch die Altstadt Kabuls als Baukörper relativ jungen Datums. Beim Wiederaufbau des 1842 zerstörten Basars wurde wahrscheinlich bereits die Geschlossenheit der Basarviertel und die Branchengebundenheit der Straßenzüge nicht mehr völlig wiederhergestellt. Die Schrumpfung der Fernhandelsbedeutung Kabuls hat dabei sicher eine Rolle gespielt. Die allmählich fortschreitende Aufsplitterung — teilweise Verlagerung auf das Nordufer des Kabulflusses — um die Jahrhundertwende wurde durch die Straßendurchbrüche der 50er Jahre und durch die starke Ausdehnung der Neustadtteile noch begünstigt. War in der jahrhundertlang räumlich eng begrenzten Altstadt die Konzentration des gesamten Handels und Handwerks auf bestimmte, eng begrenzte Bezirke noch möglich und sogar vorteilhaft, so mußte die stark erweiterte Stadt allmählich Geschäftszentren in den einzelnen Neustadtvierteln entwickeln. Zumindest die Waren des täglichen Bedarfs und in den Ausländerwohngebieten das speziell auf deren Wünsche zugeschnittene Warensortiment bzw. auch die entsprechenden Handwerke siedelten sich in ihnen an.

Mit der räumlichen Geschlossenheit löste sich aber auch die Branchengebundenheit der einzelnen Straßenzüge mehr und mehr auf. Heute ist eine Konzentration bestimmter Handwerke bzw. Warengruppen nur noch vereinzelt und in räumlich kleinen Ausmaßen zu finden. Einmalige Standorte, d. h. Berufe, die nur an einem einzigen Standort vorkommen, gibt es überhaupt nicht mehr, genau so wie der letzte überdeckte Basar vor etwa einem Jahrzehnt verschwunden ist. Das seit etwa 2 Jahrzehnten verstärkte Angebot nichteinheimischer, billiger Massenprodukte — z. B. chinesische, japanische und indische Baumwollstoffe, Seiden, Porzellanwaren u. a. Artikel — hat bereits eine Reihe von alten Handwerken und Fertigkeiten verdrängt, bzw. in Vergessenheit geraten lassen. Diesen verlorenen Kenntnissen stehen andere, neu erworbene, gegenüber. An erster Stelle ist hier die Möbelschreinerei und -polsterei zu nennen, die heute eine bedeutende Rolle spielt³⁹). Auch die Schlosserei, speziell die Autoreparatur — einschließlich der Nebenzweige, wie Karosseriebau, Lackiererei, Blechbearbeitung, Reparatur der Elektroeinrichtung—erlangten im letzten Jahrzehnt steigende Bedeutung. Weitere neue Berufe sind die der Uhrmacher, der Elektriker und ähnliche. Die Anstreicher, die früher nur Erdfarben — im allgemeinen weiß und rostrot — kannten, mußten sich auf importierte Farben — insbesondere Lacke und Ölfarben — umstellen und die Färber gingen zur Verwendung von Anilinfarben über⁴⁰).

Der alte geschlossene Basar lag wahrscheinlich unterhalb der Festung Bālā Hişār im Bereich des Altstadtteils, der als Shōr Bāzār bezeichnet wird. Es ist anzunehmen, daß er noch etwas über die Maiwand-Straße hinaus nach Norden reichte und vielleicht auch etwas weiter nach Westen über das heutige Straßengkreuz hinweg. Nicht nur der Name dieses Stadtteils, auch die Tatsache, daß sich hier noch am ehesten die Reste einer ehemaligen Branchengliederung erkennen lassen, bestätigen die Vermutung. Südlich anschließend liegt auch das Hinduquartier, m. E. ein weiterer Hinweis für die überragende Bedeutung dieses Basarviertels. An branchengebundenen Bezirken finden wir hier noch anschließend an das Hinduquartier die Schneider, nördlich davon in Richtung Jādda Maiwand die Schwarzblechschmiede, direkt neben der Jādda Maiwand die Schuhmacher (Schnabelschuhe, Sandalen und Pantoffel), auf beiden Seiten der Jādda Maiwand die Kupferschmiede, nördlich davon die Fleischhauer und westlich davon Lederverarbeitung, Waffenzubehör und Seilerei. Anschließend in Richtung Kabulfluß, also am Rande des alten Basars, lag früher der Būryābasar⁴¹), der 1959 abbrannte und an den Südrand des Bāgh-e Nawāb verlegt wurde. Westlich des Būryā- und Kupferbasars liegt der Kleiderbasar, wobei an der Jādda Maiwand in der Hauptsache getragene amerikanische Kleidung und in der nördlich liegenden

39) In Afghanistan waren bis vor wenigen Jahrzehnten (mit Ausnahme Nūristāns) Sitzmöbel unbekannt, siehe auch MARKOWSKI, S. 47 ff.

40) Anilinfarben werden neuerdings leider auch bei der Wollfärbung für die Teppichknüpferei verwandt. Die Teppichknüpferei ist aber nicht in Kabul, sondern im Norden und Nordwesten des Landes beheimatet.

41) Būryā = Schilfgeflecht. Es werden Matten, Körbe, Getreideworfeln usw. hergestellt. Auf Wunsch werden die Lehmöden der Häuser an Ort und Stelle maßgerecht ausgelegt.

Basargasse Schweißkappen, Westen⁴²⁾, Turbanseide und afghanische getragene Kleidung verkauft werden. Südlich der Jādda Maiwand findet sich noch einmal eine geschlossene Gruppe von Handwerkern und zwar handelt es sich um Schreiner afghanischen Stils, d. h. solche, die Chahārpā'i, Truhen und ähnliches herstellen⁴³⁾. Auf der NW-Ecke des Kreuzungsrondells schließlich finden wir den Aluminiumbasar, dahinter in Richtung Kabulfluß den Kisten- und Jutebasar (also Verpackungsmaterialien), schließlich den Papier- und Bücherbasar und dahinter den Tonwarenbasar. Südlich der Jādda Maiwand liegt dann noch der Baumwollbasar⁴⁴⁾.

An den Rändern des Altstadt-Basar-Kerns schließlich werden Güter angeboten, die besonders viel Raum benötigen, bzw. haben sich neue Berufe angesiedelt. Im NO am Kabulfluß liegt der Jalālābād-Motor-Serai mit den zugehörigen Unterkünften und Reparaturwerkstätten, einschl. einer Reihe von Ersatzteilläden. Im SO der Altstadt befinden sich neben Lastwagengaragen und Reparaturwerkstätten Gāddīserais und die zugehörigen Reparaturwerkstätten⁴⁵⁾. Hier, wie auch in den Baulücken, liegt der größte Holzbasar Kabuls, neben Brennholz in der Hauptsache Kanthölzer und Stangenholz⁴⁶⁾. Im Westen der Stadt, neben dem Bezirk Chandāul befindet sich der Holzkohlenbasar. Er besteht aus einem großen offenen Serai, zu dem die Holzkohle aus den bewaldeten Gebirgen der Ost- und Südprovinz angeliefert wird, und zahlreichen Verkaufsständen der Einzelhändler, die die Holzkohle im Kleinverkauf abgeben. Daneben haben sich wiederum einige Brennholzverkäufer angesiedelt. Der Altstadtteil Chandāul beherbergt im übrigen wieder eine religiöse Minderheit, nämlich Schiiten. Hier handelt es sich wohl zum größten Teil um die bereits in der Einführung erwähnten Qizilbāsh.

Die übrigen Basarstraßen des Altstadtkerns bzw. die Teilstücke zwischen den oben erwähnten branchengebundenen Abschnitten lassen heute keine berufliche bzw. Warenordnungen mehr erkennen. Die größte Zahl der Läden besteht aus Gemischtwarenläden — annähernd im Stil unserer Kramläden — in denen ein sehr breites Warensortiment niedrigster Preislage angeboten wird. Daneben spielen Bäckereien, von denen es auf jeder Straße mindestens eine gibt, ferner Läden mit Landesprodukten, also Getreide, Hülsenfrüchten, Trockenfrüchten usw., Fahrradreparaturwerkstätten und Teehäuser eine wichtige Rolle. Auch Gold- und

42) Schweißkappen sind verschieden geformte — flache oder hohe, oft auch kantige — reich bestickte Käppis, um die der Turban gewickelt wird. Die Westen — meist aus samtartigen Stoffen und ebenfalls mit Gold- und Silberfäden bzw. mit Litzen besetzt — werden über dem afghanischen Hemd getragen.

43) Chahārpā'i = Bettgestell (4-Fuß), ein vierfüßiges Rahmengerüst, das mit geflochtenen Stricken bespannt ist. Bei den Truhen handelt es sich entweder um Kleidertruhen, oder kleinere Reisetruhen bzw. Koffer. Bettgestell und Truhe sind die einzigen in Afghanistan seit alter Zeit gebräuchlichen Möbel.

44) Hier wird entkernte Rohbaumwolle verkauft, die zur Füllung von Kissen, Schlummerrollen, Steppdecken, gesteppten Jacken, Mänteln usw. benötigt wird.

45) Gāddī = Pferdroschke, die dem Personenverkehr dient und erst seit 1950 allmählich vom Taxi verdrängt wird.

46) Kanthölzer wurden im Basar — in Handarbeit mit Blattsägen — zu Brettern geschnitten und für alle Schreinerarbeiten verwandt. Stangenholz — meist Pappelholz — dient als Bauholz, vor allem für die Lehmdächer bzw. -decken.

Silberschmiede, überhaupt Schmuckwarenläden und Lapislazulischleifer finden wir an den verschiedensten Standorten. Gerade bei diesen Berufen ist die heutige Streuung besonders auffällig. Neben den festen Verkaufsständen sind im übrigen eine Unzahl „fliegender Händler“ tätig. Sie arbeiten allerdings meist nicht auf eigene Rechnung, sondern bieten das Warensortiment eines bestimmten Händlers (Dukkändār) an, wobei sie häufig nur als Anreißer dienen und den Kunden in den Hauptdukkān zu leiten versuchen. Auch Obst und Gemüse werden von den Bauern der umliegenden Dörfer vielfach im Direktverkauf abgesetzt. Die Bauern kommen mit ihren Eselslasten zur Stadt und bieten an bestimmten Standorten — einer der wichtigsten befindet sich an der Kabulbrücke, Pul-e Khishtī, — ihre Produkte an.

Auffällig ist allerdings, daß sich nicht nur auf der Jādda Maiwand — anscheinend in Anlehnung an den alten Standort — sondern auch an anderen zweifellos neuen Straßenzügen öfters wieder eine gewisse Häufung von Geschäften gleicher Gattung herausgebildet hat. Hier ist etwa der Straßendurchbruch diagonal durch den Stadtteil Bāgh-e 'Umūmī, die Jādda-ye Mandawī, zu erwähnen. Von der Maiwand-Straße kommend, treffen wir zunächst auf zahlreiche Stoffläden, darauf folgt ein nahezu geschlossener Abschnitt von Salzverkäufern. Die aus dem Norden angelieferten Steinsalzblöcke werden hier zerhauen und mit Handmühlen gemahlen. Daran anschließend finden sich unzählige Seifenhändler, die in der Hauptsache die im Norden aus Baumwollsaat und anderen Saatölen — meist in Kleinbetrieben—erzeugte Kernseife verkaufen. Mitten dazwischen liegt ein großer Schuhserai, in dem farbige, bzw. mit Gold- und Silberfäden bestickte Damenschuhe und Pantoffeln, meist indischer Herkunft, verkauft werden. Weiter zum Kabulfluß hin erstrecken sich Läden mit Trockenfrüchten und Tee. In der Querstraße in Richtung der alten Bürgermeisterei werden wieder überwiegend Stoffe angeboten.

Recht interessant ist die Entwicklung an den Kabuluferstraßen verlaufen. Von der Pul-e Shāh-e Dō Shamshīra kabulabwärts haben sich in den Häuserzeilen beiderseits des Flusses hauptsächlich Handwerker angesiedelt, die nun aber nicht mehr für den Bedarf breiter Bevölkerungsschichten, sondern ausschließlich für die städtische Oberschicht und für Ausländer arbeiten. Auf dem Südufer sind das vor allem Kürschner⁴⁷⁾ und Goldschmiede und auf dem Nordufer Kürschner und Schneider, die europäische Maßanzüge und nicht mehr afghanische Kleidung nähen. Weiter kabulabwärts finden wir auf dem Südufer eine Reihe von Läden, die in der Hauptsache Importwaren des gehobenen Bedarfs anbieten, und den Seidenbasar (Hindu-Basar). Diese Läden unterscheiden sich bereits beträchtlich von den Basarläden der inneren Altstadt. Sie verfügen über Ladenräume mit Theken und Auslagekästen und bieten vom Wachstum über Stragula, Thermosflaschen, europäischen Schuhen u. a. ein breitgestreutes und in der Zusammenstellung oft überraschendes Warensortiment. Auf dem Nordufer — zur Vorstadt Murād Khānī gehörend — hat sich dann noch einmal der alte Stil erhalten und

47) Diese Kürschner verarbeiten in erster Linie Karakulfelle zu der sog. Kulāh (Fellmütze) und Otterfelle.

mit einer Massierung von Läden wechselnden Angebots, aber auch einer Konzentration von Zinkblech verarbeitenden Handwerkern in einem großen Serai.

Kaufhäuser von der Art der oben geschilderten haben sich inzwischen auch an der Jädda Maiwand angesiedelt. Hier läßt sich sogar erstmals eine gewisse Ordnung im Warenangebot erkennen, insofern als entweder nur eine bestimmte Gruppe von Waren verkauft wird, oder aber Warenabteilungen evtl. sogar in getrennten Stockwerken geschaffen wurden. Diese Entwicklung ist ganz jungen Datums, wird aber — wie Beispiele in den Neustadtteilen zeigen — in Zukunft rasch an Breite gewinnen.

Die Gesamtzahl der Läden und Handwerkerdukkäne im eben beschriebenen Altstadtgebiet Kabuls beläuft sich auf mehr als 3000⁴⁸⁾. Unter Läden werden hier nicht nur die reinen Verkaufsgeschäfte, sondern auch die Handwerkerbetriebe verstanden, die ja alle ihre Produktion am Ort der Fertigung verkaufen. Diese Zahl, in der die Verkaufsstände in den Neustadtteilen (siehe weiter unten) nicht enthalten sind, erweckt eine ungefähre Vorstellung von der Bedeutung, die der Basar für die Stadtbevölkerung hat. Da die überwiegende Zahl der Betriebe mehrere Personen beschäftigt, bzw. mehrere an ihnen beteiligt sind, und die Beschäftigten in der Regel über eine relativ große Familie verfügen, kann als sicher angenommen werden, daß ca. 40—50 000 Personen allein aus dem Basar der Altstadt ihren Lebensunterhalt ziehen⁴⁹⁾. Zweifellos versorgt dieser nicht nur die Stadtbevölkerung, sondern auch die Landbevölkerung der Umgebung. Doch die unzähligen Läden, die Nahrungsmittel und Gebrauchsgegenstände des täglichen Bedarfs anbieten, sind heute auf einen sehr engen Einzugsbereich beschränkt, da jedes größere Dorf seinerseits über einen — wenn auch kleinen — Basar verfügt. Nur die Güter mit längerer Lebensdauer (Metallwaren, Stoffe usw.) dienen der Versorgung eines Bereichs, der in etwa das Gebiet der Provinz Kabul umfaßt.

Bei diesem relativ eng begrenzten Einzugsbereich und der weitgehenden Selbstversorgung der Landbevölkerung kann es nicht verwundern, daß der größte Teil der Basarhändler wegen der starken Übersetzung der einzelnen Branchen nur ein kümmerliches Dasein fristet. Möglichkeiten für größere Gewinne sind im Einzelhandel kaum gegeben. Daher kann auch eine Modernisierung nicht aus den Klein- und Einzelhandelsbetrieben — abgesehen von einigen Standorten in der Neustadt — erwachsen, sondern nur aus dem Großhandel⁵⁰⁾. Dieser erzielt

48) In dieser Zahl sind auch die verstreut in den Wohngebieten der Altstadt liegenden und in der Karte Beilage 1 nicht kartierten Läden enthalten.

49) Unter Beteiligung werden hier verschiedene Arten verstanden, darunter die wichtigste in Form von Darlehn für die Warenausstattung, die meist durch Gewinnbeteiligung — oft 50 % und mehr — abgegolten wird.

Die durchschnittliche Familiengröße liegt in Kabul und Umgebung bei 5—6 Personen. Siehe hierzu auch den Abschnitt 3 (S. 45 ff.). Die geschätzte Zahl von 40 000 bis 50 000 Personen vermittelt gleichzeitig eine Vorstellung von der Einwohnerzahl Kabuls im vorigen Jahrhundert.

50) Der Großhandel ist seinerseits nicht auf bestimmte Waren festgelegt, auch wird nie allein Binnenhandel, sondern immer auch Ex- und Importhandel betrieben. Exportiert werden in der Hauptsache Frischobst, Trockenfrüchte, Häute, Därme, Felle und importiert Textilien, Gebrauchsgegenstände des täglichen und periodischen Bedarfs, ferner Nahrungsmittel, vor allem Reis und Tee.

bei relativ geringem Arbeitsaufwand, oft aber beträchtlichem Risiko, das sich in hohen Gewinnspannen niederschlägt, häufig überdurchschnittliche Geschäftserfolge. Die großen „Kaufhäuser“ gehören daher auch meist Großhändlern, die ihre Waren also auf eigene Rechnung importieren und unter Umgehung des Kleinhandels absetzen. Im übrigen gibt es unter den derzeitigen wirtschaftlichen Bedingungen nur wenige Möglichkeiten, die erzielten Gewinne anzulegen. Entweder werden die Gelder gehortet oder aber in neuen Dukkānbauten investiert. Sehr häufig auch wird das Geld gegen hohe Zinsen verliehen, nicht zuletzt an die Bauern der Umgebung, die hierfür ihren Bodenbesitz als Sicherheit geben müssen, wenn er nicht direkt aufgekauft wird⁵¹⁾.

Die obigen Ausführungen allein beweisen schon, wie stark die Altstadt Kabuls vom Basar geformt wird. Sie ist Geschäfts- und Handwerkerstadt, bzw. Wohnstadt der vom Basar lebenden Bevölkerung. Daneben traten und treten alle übrigen Aufgaben in den Hintergrund. Allerdings wird der aufmerksame Beobachter — auch die Kartierung macht das deutlich — bereits erste Ansätze einer Neuentwicklung feststellen. Dies gilt naturgemäß besonders für die neuen Straßenzüge. Schon die Straßen am Kabulufer beherbergen — meist in den oberen Stockwerken — eine Anzahl von Büroräumen, aber auch von Berufen, die in den eigentlichen Basarstraßen fehlen. Es wäre sinnlos, diese im einzelnen aufzuführen, doch sollen einige Gruppen bzw. Beispiele genannt werden. Auf beiden Seiten des Kabulufers von der Brücke Shāh-e Dō Shamshīra abwärts haben sich eine Reihe von Ärzten mit den zugehörigen modernen Apotheken angesiedelt⁵²⁾. An staatlichen Einrichtungen finden sich hier die älteste Oberrealschule, die englischsprachige Ḥabībiya, die Höhere Handelsschule und schließlich in einer etwas zurückgelegenen Villa der früheren königlichen Familie die Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Kabul, ferner Bankgebäude, die neue Hauptpost, ein Studio des Radio Kabul, die Zahnklinik, eine Poliklinik und sogar eine neu eingerichtete Mütterberatungsstelle. Oberhalb der Moschee, im Durchbruchstal des Kabul, sind die deutschsprachige Najāt-Oberrealschule, eine Kunstschule, eine technische Schule, die Staatl. Monopolverwaltung mit Lagerhallen, der Rote Halbmond (Rotes Kreuz) und weitere öffentliche Gebäude, einschl. zweier Fabrikanlagen zu finden. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse an der westlichen Jādda Maiwand. Staatliche Einrichtungen, wie Krankenhäuser, Rural Development Project, Staatlicher Wohnungsbau, Staatliche Elektrizitätsgesellschaft sind hier in zum Teil modernen Gebäuden untergebracht. Aber auch private und halbstaatliche Betriebe (Fabriken, Handelsgesellschaften usw.) haben hier ihre Büros: z. B. Siemens-Afghanistan, Textil-Kompagnie, mehrere Transport-, Export- und Importgesellschaften usw. Darüber hinaus sind auf diesem Straßenabschnitt in den oberen Stockwerken neue Berufe, wie Rechtsberatungen, Ärzte, Schreibstuben

51) Die Verschuldung der Landbevölkerung an die städtische Händlerschicht und ihre Folgen werden in einem Aufsatz zur Sozialstruktur der Landbevölkerung in der Umgebung Kabuls in Kürze gesondert behandelt werden (Teil II, BGA 35).

52) In der Altstadt gibt es — bzw. gab es bis vor kurzem — nur einheimische und Hindu-Apotheken und -„Ärzte“.

(mit Schreibmaschinen) u. a. untergebracht. Dies gilt — wohlgemerkt — nur für den westlichen, oberen Abschnitt und nicht für den östlichen Teil der Jādda Maiwand, wie auch nur die Kabuluferstraßen oberhalb der Post in diese Entwicklung einbezogen sind. Die Umgrenzung des künftigen Stadtkernbereichs zeichnet sich hier ab.

Die allmähliche Akzentverschiebung zum hauptstädtischen Verwaltungszentrum wird aber noch deutlicher am Beispiel des ältesten Neustadt-Komplexes, des Stadtviertels um die königliche Burg. Hier haben sich in den früheren Villen der königlichen und anderer vornehmer Familien eine Reihe von Ministerien und Botschaften angesiedelt. Besonders der Bereich südlich der Burg in Richtung Kabulfluß wurde in den letzten Jahren ausgebaut. In modernen Gebäuden sind untergebracht die Da Afghānistān-Bank und Bānk-e Millī, das Kabulhotel, die Hilmand Valley-Authority, die in ihrem Gebäude auch das Planungsministerium beherbergt, und das Finanzministerium. Dazu kommen die Neubauten des Minenministeriums und des Kartographischen Instituts⁵³). Der Zollhof allerdings bedürfte dringend einer Modernisierung. Das alte System, bei dem jedes Gut von Trägern ohne geeignete Hilfsmittel transportiert werden muß, und die Ausmaße der vorhandenen Lagerräume sind den wachsenden Anforderungen des steigenden Im- und Exports nicht mehr gewachsen.

Das Geschäftsviertel dieses Stadtteils besteht aus zwei Straßenzügen. Der eine führt vom Kabulhotel zum Fluß zur Pul-e Bāgh-e 'Umūmī, der andere am Gebäudekomplex der Provinzialverwaltung vorbei. An der erstgenannten Straße liegt der Teppichserai — der natürlich besonders von den Ausländern besucht wird — aber in den letzten Jahren etwas an Bedeutung eingebüßt hat, da in der Shahr-e Nau einige Läden sich auf den Handel mit alten (farbechten) Teppichen und Antiquitäten spezialisiert haben. Die Straße am Wilāyat (Provinzregierung) zeichnet sich wiederum dadurch aus, daß ihr Warenangebot speziell auf den gehobenen Bedarf zugeschnitten ist (ähnlich der Lab-e Daryā). Schuhgeschäfte — heute mit deutschen, italienischen, japanischen, indischen und billigen chinesischen Schuhen — Teppichdukkāne, Kürschner und Schneider, darunter auch die ersten Damenschneider, haben sich hier niedergelassen. Moderne Spielwaren, hauptsächlich deutschen und japanischen Ursprungs, werden genau so angeboten wie etwa Christbaumschmuck und Babyausstattungen.

Der in Richtung Nordwesten anschließende Stadtteil Shahr-e Nau stellt das bevorzugte Wohngebiet der afghanischen Oberschicht und der Ausländer dar. Selbstverständlich gibt es auch hier noch einige staatliche Einrichtungen, wie z. B. das Innenministerium, Oberschulen, das Frauen-Krankenhaus u. a., daneben weitere Botschaften, darunter die deutsche. Im großen und ganzen aber handelt es sich um einen Wohnstadtteil. Ein größerer Park mit einem Kaffee und Lichtspieltheater ist eingeschlossen. Geschäftsviertel haben sich an den größeren Straßenkreuzungen zum Teil erst in jüngster Zeit entwickelt. Das älteste liegt in

53) Einzelheiten sind aus der Karte Beilage 1 ersichtlich. Der Stadtteil Murād Khānī wird allmählich zu Gunsten von Neubauten abgerissen.

der Nähe des Regierungsviertels. Die meisten Dukkān(e) handeln mit Lebensmitteln, und zwar zum großen Teil mit Einfuhrwaren, Konserven, Schokolade usw. Auch hier überrascht die große Zahl der Geschäfte. Aber die Verdienstspanne ist so hoch, daß diese Läden trotzdem gut existieren können und einige in den letzten Jahren ihren Verkaufsraum mehrfach zu erweitern und modernisieren vermochten⁵⁴). Unter den Handwerkern fallen insbesondere die Möbelschreiner ins Auge. Noch in den letzten Jahren vor dem Weltkrieg war es kaum möglich, in Kabul Möbel zu kaufen. Der Bedarf der Ausländer und der afghanischen Oberschicht hat aber dann sehr rasch Handwerker bewogen, sich auf die Herstellung von Möbeln zu spezialisieren. Heute werden Polstermöbel, Stühle, Tische, Schlafzimmereinrichtungen in recht guter Ausführung hergestellt. Nur die Produktion von Schränken der verschiedensten Art läßt noch stark zu wünschen übrig. Daneben wächst auch hier die Zahl der Damen- und Herrenschnneider, ferner haben sich die ersten Friseurinnen angesiedelt. Geschäfte und Berufe spiegeln den höheren Lebensstandard dieses Wohnviertels wider.

Der nach Norden zu anschließende Stadtteil Shērpūr ist noch ausschließlicher Wohnstadt als Shahr-e Nau. An öffentlichen Gebäuden gibt es hier nur noch Schulen, daneben ein kleines Geschäftsviertel mit Lebensmittel-, Obst- und Gemüseläden. Die Parzellen dieses Stadtteils, von den Randgebieten der Shahr-e Nau abgesehen, sind — wie schon früher erwähnt — bedeutend kleiner. Shērpūr ist Wohngebiet des gehobenen Mittelstandes (höhere Beamte, wohlhabende Basarhändler, Ärzte usw.) und auch von Ausländern. Am Rande dieses Stadtteils, am Fuße des Bībī Mahrū-Hügels, liegt auch der nach dem ersten Weltkrieg außerhalb der Stadt angelegte christliche Friedhof (Ausländerfriedhof).

An der Straße nach Norden bzw. über den Paß in Richtung Paghmān wechseln kleinere Bebauungskomplexe mit Wohngebäuden unterschiedlicher Güteklasse ab. Parwān Mīna gehört zweifellos zu den Wohnvierteln der gehobenen Klasse, während Bāgh-e Bālā Mīna und die staatliche Siedlung an der Straße zum Getreidesilo hauptsächlich von kleineren Angestellten und Beamten bewohnt wird. In der zuletzt genannten Siedlung sind auch die russischen Angestellten und Arbeiter der staatlichen Bäckerei und des Silos untergebracht.

Die Wohnsiedlungen im Osten der Stadt, Kārta Walī und Kārta Shāh Shahīd, unterscheiden sich ebenfalls in ihrer Bebauung, der Parzellengröße und damit der sozialen Zugehörigkeit ihrer Bewohner. Während Kārta Walī zweifellos von Angehörigen des gehobenen Mittelstandes bewohnt wird, — es wohnen auch Ausländer hier — ist Shāh Shahīd ein ausgesprochenes Wohngebiet der einfachen Bevölkerung (Behördenangestellte, Handwerker, Geschäftsleute usw.). In der letztgenannten Wohnsiedlung sind daher auch trotz der hohen Wohndichte nur geringe Ansätze von Geschäftsvierteln zu bemerken und das Warenangebot entspricht der geringeren Kaufkraft bzw. der rein afghanischen Lebensweise. Die Dukkān(e) und Serais am Ausgang der Siedlung und an der Lataband-Straße

54) 1962 wurden mehrere Geschäfte umgebaut und aufgestockt, so daß die Karte hier bereits überholt ist.

sind zum großen Teil auf den Bedarf des Lastwagenfernverkehrs in Richtung Pakistan zugeschnitten.

Auch die Wohngebiete im Südwesten der Stadt sind ihrer Struktur nach nicht einheitlich. Der älteste Baukomplex dieses Bezirks, Kārta Chār, verfügt über relativ große Parzellen und gehört damit überwiegend zum Wohnbereich der gehobenen Schichten der Stadtbevölkerung. Auch wird dieses Quartier in steigendem Maße — zum Teil aufgrund der im Verhältnis zu Shahr-e Nau niedrigeren Mietpreise — von Ausländern bewohnt. Wegen der Nähe der Büros der amerikanischen technischen Hilfe (I. C. A. an der Dār ul-Amān-Straße), befinden sich darunter besonders viele Amerikaner. An afghanischen öffentlichen Einrichtungen sind vor allem das Minen-Ministerium⁵⁵⁾ und mehrere Schulen (Mädchen-Schule, Landwirtschaftsschule, Aufbauschule, Lehrerschule) zu erwähnen. Neben Deh Mazang in der Nähe des Abzweigs der Dār ul-Amān-Straße wurden mehrere moderne Verwaltungsgebäude errichtet und hat sich ein Geschäftsviertel entwickelt, das aber mehr auf den Bedarf der Dorfbewohner von Kārta Panj zugeschnitten ist. Dem gehobenen Bedarf der Kārta Chār-Bewohner dienen zwei kleinere Einkaufszentren, die hauptsächlich Lebensmittel anbieten und die weiter oben erwähnten Handwerksbetriebe angezogen haben. Nördlich der Hauptstraße (Shēr Shāh Mīna-Straße) liegen wiederum öffentliche Gebäude, eine Oberschule, ein Technikum, das Medikamenten-Depot des Gesundheitsministeriums und ein Lager der staatlichen Elektrizitätsgesellschaft.

Hinter der Ghaza-Schule bis zum Fuße des Asmā'ī-Berges ist in den letzten Jahren das Wohnviertel Jamāl Mīna und jüngst das Viertel Kārta Panj entstanden. Besonders im letzteren sind die Parzellen außerordentlich klein und die Wohndichte hoch. Am Bergfuß liegt der Komplex des Landwirtschaftsministeriums mit dem Versuchsgelände. Der westlich anschließende zum großen Teil noch unbebaute Raum untersteht der Verfügungsgewalt des Kultusministeriums. Hier befinden sich die Medizinische und die Naturwissenschaftliche Fakultät und soll die Neue Universität Kabul entstehen, mit deren Ausbau im letzten Jahr begonnen wurde.

Die beiden äußeren Stadtteile, Kārta Deh Būrī und Kārta Deh Nau, stellen ebenfalls reine Wohnviertel dar. Obwohl die Bebauung hier erst vor wenigen Jahren einsetzte, gibt es kaum mehr Baulücken. Die Parzellierung greift an den Rändern immer weiter aus. Die beiden Stadtteile sind überwiegend von der neuen Mittelschicht bewohnt, die im Rahmen der geschilderten Entwicklung, d. h. mit der zunehmenden Zahl von Behördenangestellten laufend anwächst. Geschäftsviertel haben sich nur zwei entwickelt, die auf afghanische Lebensführung zugeschnitten sind, und zwar auf dem Endstück der Shēr Shāh Mīna-Straße und in der Umgebung des Qandahār-Motorserais, hier wieder unter Berücksichtigung der speziellen Bedürfnisse des Autofernverkehrs an der Ausfallstraße nach Süden.

55) Der Neubau des Minen-Ministeriums an der Bibi-Mahrū-Straße wurde inzwischen bezogen und das Gebäude an der Dār ul-Amān-Straße von der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität übernommen.

Erst in den letzten Jahren begann schließlich die Bebauung von Kārta Seh. Sie ist entsprechend lückenhaft, aber die Parzellen sind groß und die nun meist in gebrannten Ziegeln zweistöckig errichteten Häuser auf einen gehobenen Lebensstandard berechnet. Hier und in einigen Neubauten an den Straßendurchbrüchen der Altstadt werden auch erstmalig moderne Mietwohnungen, d. h. abgeschlossene Etagen angeboten und damit auch in dieser Hinsicht eine Neuentwicklung angebahnt. Entlang der Dār ul-Amān-Straße häufen sich im übrigen wieder die öffentlichen Gebäude, z. B. die Neubauten des Parlaments und des Handelsministeriums. Auch die Bürohäuser der I. C. A. liegen hier, und auf der östlichen Straßenseite befindet sich der Neubau der Ḥabībiya-Oberschule.

Der Neustadt-komplex der zwanziger Jahre (Dār ul-Amān), der lange Jahre unvollendet und ungenutzt blieb, ist heute — wenn auch ohne wesentliche Neubauten — in die Verwaltung einbezogen. Von der Absicht, hier die Universität zu errichten, hat man Abstand genommen. Der als Parlament vorgesehene Bau beherbergt das Arbeitsministerium und die übrigen Bauten sind verschiedenen Ministerien und öffentlichen Einrichtungen (Minen-, Gesundheitsministerium, Meteorologischer Dienst) zugeteilt⁵⁶⁾.

Der Überblick über die innere Gliederung der Stadt und die Stellung der einzelnen Stadtteile im Rahmen des gesamten Siedlungskomplexes hat m. E. nicht nur den eingangs geschilderten Funktionswandel, der allmählich auch das Stadtbild verändert, deutlich werden lassen, sondern auch ein wichtiges und für die zukünftige Entwicklung bedeutungsvolles Problem sichtbar werden lassen. Die Bebauung, d. h. die Vermessung der Straßenzüge usw. geht zwar nach einheitlichen Plänen vor sich, aber die funktionale Gliederung scheint bisher vernachlässigt zu sein. Es ist selbstverständlich, daß die Staatsverwaltung, die Ministerien usw., während des Aufbaues mit dem Vorhandenen oder leicht Herzurichtenden vorlieb nehmen mußte und daher nicht zentralisiert werden konnte. Die Neubauten aber, die nun allmählich die Provisorien ersetzen sollen, scheinen keineswegs einem übergeordneten Plan zu folgen. So wurde das neue Minen-Ministerium zwar in der Nähe des Schlosses errichtet, das Arbeits- und das Gesundheitsministerium aber verlegte man in beträchtliche Entfernung an die Straße nach Bībī Mahrū und das Handelsministerium und Parlament an die Dār ul-Amān-Straße.

Ähnliches gilt für die Standorte der Industrieanlagen. Die Industriebetriebe wurden bei der Darstellung der inneren Gliederung noch nicht erwähnt, da eine Konzentration in einem bestimmten Stadtviertel bisher nicht erfolgte. Da Kabul aber — trotz der relativ geringen Größe und Zahl der Werke⁵⁷⁾ — die bedeutendste Industriestadt Afghanistans ist, muß an dieser Stelle doch auf Standort, Größe und Fertigungsprogramm der verschiedenen Industriezweige kurz eingegangen

56) Für den Besucher Kabuls interessant ist das Museum, das in jüngster Zeit eine Neuordnung nach modernen Gesichtspunkten erfährt und einen sehr guten Eindruck von der bewegten Vergangenheit des Landes vermittelt.

57) In 24 industriellen Betrieben der Stadt Kabul waren Ende 1960 ca. 5000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt.

werden. Ein erster Überblick (s. Karte, Beilage 1) zeigt, daß die einzelnen Fabriken zunächst jeweils am Rande des städtisch bebauten Geländes errichtet wurden und im Verlauf der Stadterweiterungen in die Stadt hineingewachsen sind. Andere entwickelten sich aus kleineren Handwerksbetrieben bzw. nutzten — ohne Rücksicht auf die übrige Bebauung — verbliebene Baulücken aus. Eine sinnvolle Planung, d. h. eine Ausweisung industriestandortgünstiger Flächen, die den Ausbau der Wohnviertel nicht beeinträchtigen, welche ferner die Energieversorgung, Verkehrslage und Abwasserbeseitigung berücksichtigt, war bis zum Jahr der Kartierung nicht erfolgt.

Die ältesten schon von *v. Niedermayer* in seine Skizze der Stadt Kabul (s. Abb. 3) aufgenommenen Anlagen sind die Militärfabrik (und Wollfabrik) im Kabul-durchbruchstal und die Lederfabrik an der Straße in die Tang-e Ghārū. Die Produktion muß in diesen Betrieben kurz vor dem ersten Weltkrieg bzw. in den ersten Kriegsjahren angelaufen sein. Abgesehen von der Militärfabrik, die erst 1963, nach Verlagerung des Werkes in die Nähe der Pul-e Charkhī⁵⁸⁾ die Produktion einstellte, wurden die Betriebe mehrfach stillgelegt bzw. die Produktionsrichtung geändert. Die relativ kurze Lebensdauer der Firmen ist charakteristisch für die wirtschaftlichen Verhältnisse und ein Gradmesser der unrentablen Betriebsstruktur. Eine gewisse Kontinuität der Produktion erreichten bisher in der Tat nur die staatlichen Betriebe — Militärfabrik (seit 1916), Staatsdruckerei (seit 1916), Brikettfabrik (seit 1926), Tījārātī Ma'ārif (Möbelfabrik des Erziehungsministeriums, seit 1936) und das Militärschlachthaus (seit 1941) —, die aber sicher in der Mehrzahl ebenfalls nicht rentabel wirtschaften, sondern mit Hilfe staatlicher Zuschüsse erhalten wurden. Von den Ende 1960 kartierten 24 Betrieben wurden allein 4 in den Jahren 1961 und 1962 stillgelegt, allerdings gleichzeitig auch 5 neue gegründet⁵⁹⁾.

In die Karte (Beilage 1) wurden nicht nur Industriebetriebe, sondern — dem niedrigen Entwicklungsstand entsprechend — auch größere Handwerksbetriebe, soweit ihnen eine besondere Bedeutung zukommt, aufgenommen. Es handelt sich — von der Erzeugung von Baumaterialien abgesehen — fast ausschließlich um Verarbeitungsbetriebe der verschiedensten Branchen. Im einzelnen gibt es in Kabul 6 Betriebe, die Baumaterialien erzeugen, vier gehören der Metallverarbeitung an bzw. sind Reparaturwerkstätten, zwei Fabriken stellen Möbel usw. her, 4 kleinere Betriebe erzeugen Textilien, 2 Betriebe Leder bzw. Schuhe. Daneben gibt es noch 8 weitere Industriebetriebe, von denen aber drei — die Streichholzfabrik, die Porzellanfabrik und die Brikettfabrik — zur Zeit nicht oder nur unbedeutende Mengen produzieren. Einer der größten Betriebe ist das Beton- und

58) Außerhalb des Kartenausschnittes im Osten der Stadt an der Tang-e Ghārū-Straße gelegenes Industriegelände (siehe hierzu auch die Zusammenfassung am Schluß dieser Arbeit).

59) Stillgelegt wurden: die Lederfabrik im Stadtteil Kārta Panj, die alte Wollfabrik und die erst 1957 gegründete Porzellanfabrik im Jahre 1961, die Streichholzfabrik in Dār ul-Amān 1962. Neu eröffnet wurden folgende Betriebe: eine Ziegelei (außerhalb des Kartenausschnittes an der Lataband-Straße), eine Leder- und eine Schuhfabrik in der bereits 1958 nahezu stillgelegten alten Lederfabrik an der Tang-e Ghārū-Straße (1961) und eine Mercedes-Werkstatt 1962 (s. weiter unten).

Steinwerk Kabul (früher Ḥajjārī wa Najjārī, seit 1936), ein Privatunternehmen, das 1961 für 10 Jahre an die Firma „Hochtief AG.“ verpachtet wurde und z. Zt. etwa 400 Menschen beschäftigt. Es werden Marmorplatten, Terrazzoplatten und Betonfertigteile hergestellt und Schleifarbeiten (Marmor, Lapislazuli usw.) durchgeführt. Neugegründet wurde 1961 ebenfalls von der Firma „Hochtief AG.“ eine Ziegelei, die vorerst einfache Ziegel produziert, in Zukunft aber auch Dachziegel, Hohlziegel, Deckensteine und Drainagerohre herstellen soll. 1962 wurden ca. 120 Personen beschäftigt. Ebenfalls neugegründet wurde 1961 von der schon länger in Kabul ansässigen Firma „Indamer“ ein Betonstein- und Stahlbauteilwerk. Dieses arbeitet z. Zt. provisorisch im Stadtteil Kārta Zinda Bānān mit ca. 150 Arbeitern. Der endgültige Standort soll in das Gelände an der Pul-e Charkhī verlegt werden. Zwei kleinere Privatunternehmen mit zusammen ca. 35 Beschäftigten produzieren ebenfalls Terrazzoplatten (Mo'assasa-e Mozā'ik Tsementi und M. Tsementi wa Tāza Nūti). Wichtiger als die letztgenannten kleinen Betriebe ist das städtische Asphaltwerk, das seit 1957 aus von den UdSSR importiertem Teer Asphalt in drei Korngrößen herstellt und die Straßen der Stadt bis zu einer Entfernung von 25 km asphaltiert. Der Betrieb beschäftigt ca. 300 Arbeiter und Angestellte.

Das teils staatliche, teils private Unternehmen Jangalak besteht aus einer holzverarbeitenden Fabrik (s. weiter unten) und einem Metallverarbeitungsbetrieb mit Autoreparaturwerkstatt, der 1960 die Produktion aufnahm. In ihm sind ca. 260 Arbeiter und Angestellte mit dem Bau von Stahlmöbeln und Karosserien beschäftigt, ferner werden Autoersatzteile und Baubeschläge hergestellt, angeschlossen ist eine Reparaturwerkstatt für Last- und Personenwagen, eine Vulkansieranstalt und eine Lehrwerkstätte. Die Shirkat-e Sarwīs, eine 1940 gegründete Gesellschaft, betreibt eine große Kraftfahrzeugreparaturwerkstatt. Seit 1961 betreut sie auch den städtischen Omnibusliniendienst und eine Reihe von Taxis. Als Handelsunternehmen vertritt sie die Firmen General Motors, Opel und International Harvester. Von den über 1000 Beschäftigten werden ca. 800 im Verkehrsbetrieb, ca. 100 in der Werkstatt und ca. 120 in der Verwaltung eingesetzt. Auch die Firma „Indamer“ als Vertretung der Marken „Rover“ und „Volkswagen“ hat die Reparaturwerkstatt seit 1962 erweitert und neben die Shirkat-e Sarwīs verlegt. Z. Zt. werden ca. 30 Arbeitskräfte eingesetzt. Seit 1961 schließlich wurde eine Reparaturwerkstatt der Mercedes-Benz und Auto-Union Vertretung mit 12 Beschäftigten errichtet. Die beiden letztgenannten Betriebe sind noch im Aufbau begriffen.

Das Holzverarbeitungswerk Tijārātī Ma'ārif wurde 1936 vom Erziehungsministerium eingerichtet und deckt in erster Linie den Bedarf öffentlicher Einrichtungen, vor allem der Schulen. Die Produktion blieb daher auch nicht auf Holzverarbeitung beschränkt — Tische, Stühle, Schränke, Fenster und Türen —, sondern es werden Tintenfässer, Kreide und vor allem Dienstkleidung hergestellt. Die Zahl der Beschäftigten liegt bei ca. 250, gelegentlich werden zusätzliche Kräfte eingestellt. Wichtiger für die private Bedarfsdeckung ist der Holzverarbeitungsbetrieb Jangalak (vgl. die Ausführungen oben), der 1961 ebenfalls auf

10 Jahre an die Firma „Hochtief AG“ verpachtet wurde. Die Produktion umfaßt Sägewerkserzeugnisse, Möbel, Polstermöbel, Holzbauteile und Holzkonstruktionen und seit 1962 Spanplatten. Die Zahl der Beschäftigten beträgt ca. 300.

Seit der Stilllegung der alten Wollfabrik gibt es unter den Textilfirmen Kabuls nur noch einen größeren Betrieb, die Reyonfabrik Omēd in Jangalak mit knapp 300 Beschäftigten. Das 1958 gegründete Privatunternehmen hat aber ebenfalls mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, da die erzeugten Kunstseidenstoffe mit den Importwaren nicht konkurrieren können. Der Maschinenpark ist überaltert und die Stilllegung des Betriebes abzusehen. Drei kleinere ebenfalls 1957 und 1958 gegründete Textilunternehmen beschäftigen jeweils ca. 30 Personen. Die Weberei Ra'ūfi produziert Seidenstoffe, Schals und sonstige Fertigwaren aus importierten Seidengarnen. Die Strickereien Taufiq und Fērōz stellen Schals, Pullover, Strickjacken, Kinderkleidung usw. her. Es wird Schweizer Wolle verarbeitet. Die drei Kleinbetriebe scheinen gut ausgelastet und rentabel zu sein.

Auf dem Sektor der Nahrungsmittelindustrie verfügt Kabul über zwei staatliche Großbetriebe. Das Getreidesilo mit Großbäckerei ist dem Finanzministerium unterstellt und das ursprünglich (1941) von privater Seite gegründete Schlachthaus untersteht heute dem Verteidigungsministerium. Silo und Großbäckerei wurden 1953/55 mit russischer Hilfe errichtet. Die Lagerkapazität beträgt 80 000 to. Getreide, davon 20 000 to im Silo. Es werden etwa 20 000 to Weizen jährlich vermahlen und $\frac{2}{3}$ davon in der Großbäckerei verbacken. Die Produktion geht zum überwiegenden Teil an das Militär und öffentliche Einrichtungen (Beamtenkooperative, Krankenhäuser, Schulen usw.). Mit ca. 700 Beschäftigten ist dieses Unternehmen einer der größten Betriebe Kabuls. Das Schlachthaus mit Kühlhäusern für ca. 600 to Fleisch wird zur Zeit auf die doppelte Kapazität erweitert, so daß in Zukunft das Fleisch von ca. 44 000 Schafen und 4000 Rindern gelagert werden kann. Der Betrieb verarbeitet mit ca. 75 Arbeitskräften z. Zt. rund 110 000 Schafe bzw. Ziegen und 5000 Rinder im Jahr und versorgt in erster Linie ebenfalls das Militär und öffentliche Einrichtungen. An die Zivilbevölkerung wird fast nur im Winter mit dem Ziel der Preisstützung geliefert. Eigene Eiserzeugung und Fettverarbeitung ergänzen den Verarbeitungsprozeß.

Bei der Kartierung (Ende 1960) arbeitete noch die inzwischen stillgelegte Lederfabrik in Jamāl Mīna, während die Häute- und Darmverarbeitungsanlage an der Tang-e Ghārū-Straße seit langem nur noch als Lagerraum Handelsfunktionen diente. 1961 wurde mit Hilfe von Schweizer Unternehmen die Fabrikation hier wieder aufgenommen. In der Lederfabrik mit ca. 150 Beschäftigten werden vor allem Schaf- und Ziegenhäute zu Futter- und Oberleder verarbeitet. Die Qualität der anfallenden kleinen Rindshäute ist zur Sohlenlederverarbeitung zu schlecht. Ein Teil der Häute wird enthaart und eingesalzen als Pickel exportiert. Die Verarbeitung leidet sehr stark unter der schlechten Qualität (Schnitte, schlechte Trocknung und Salzung usw.) der angelieferten Häute. Ca. 325 000 Felle werden zur Zeit verarbeitet, davon $\frac{2}{3}$ als Pickel. Die Schuhfabrikation wurde Ende 1962 aufgenommen. Die Kapazität soll auf 180 000 Paar Schuhe bei einem Arbeitskräftebedarf von ca. 200 Personen gebracht werden.

Auch die 1936 als Unternehmen einer Privatgesellschaft gegründete Streichholzfabrik an der Dār ul-Amān-Straße mit ca. 160 Beschäftigten war zur Zeit der Kartierung noch in Betrieb. Die schlechte Qualität der Streichhölzer und Mängel im Management erzwangen 1961 die Schließung. Obwohl die Rohstoffe zum größten Teil eingeführt werden müssen, könnte die Fabrik modernisiert und unter geeigneter Leitung wieder in Gang gebracht werden und rentabel arbeiten. Die Porzellanfabrik Shākīr wurde 1957 als Privatunternehmen gegründet und erzeugte einfaches Geschirr, Isolatoren und Glasurziegel. Auch diese Firma mußte 1961 infolge unzulänglicher Betriebsführung — zu hohe Betriebskosten aufgrund des großen Wärmeenergiebedarfs — die Produktion bis auf Teilkapazitäten drosseln. Bei voller Auslastung könnten ca. 230 Arbeitskräfte beschäftigt werden. Die seit 1916 bestehende Staatsdruckerei beschäftigt z. Zt. ca. 460 Arbeitskräfte. Sie druckt 3 Tageszeitungen mit einer Auflage von insgesamt 40-50 000 Exemplaren, weitere 20 Monats- und Vierteljahreszeitschriften mit zusammen ca. 30 000 Exemplaren und außerdem etwa 200 Bücher jährlich in wechselnder Auflage. Angeschlossen sind weitere 13 Druckereien in den Provinzen des Landes, die im wesentlichen Tageszeitungen drucken. Der Betrieb brannte 1959 aus und bedarf dringend der Modernisierung. Die staatliche Brikettfabrik verarbeitet die im Norden des Landes abgebaute, nur schlecht brikettierfähige, Staubkohle zu Briketts. Die Beschaffenheit der Kohle und die unzureichende Einrichtung führen dazu, daß der überwiegende Teil der Kohle nicht verarbeitet wird, sondern als Staubkohle in den Handel gelangt. Die Verbraucher formen dann die Kohle in Handarbeit selbst. Die Fabrik wird so zum Handelsunternehmen mit ca. 60 Beschäftigten.

Überschauen wir rückblickend die bisherigen Industriestandorte, so lassen sich — von den über das Stadtgebiet verstreuten Betrieben abgesehen — drei Konzentrationspunkte feststellen:

- a) die ältesten Anlagen im Kabuldurchbruchstal
 - b) am Westabfall des Kōh-e Shēr Darwāza beim Dorf Jangalak und
 - c) im Osten der Stadt beiderseits des Kabulflusses bzw. der Tang-e Ghārū-Straße.
- Der Standort im Durchbruchstal bietet keine Ausweitungsmöglichkeiten und behindert die Verkehrsverbindung der Ost- und West-Stadt⁶⁰⁾, er muß daher aufgegeben werden. Das Gelände bei dem Dorf Jangalak scheint geeignet, soweit der weitere Ausbau in Richtung Süden erfolgt und nach Möglichkeit die bewässerbare Landnutzfläche meidet. Im übrigen dürfen hier nur Industriezweige angesiedelt werden, bei denen keine großen bzw. stark verschmutzten Abwassermengen anfallen, da dieser Raum zum Wassereinzugs- und damit Versorgungsgebiet der Stadt Kabul gehört. Das dritte Gebiet liegt zwar im Augenblick noch am Rande der städtischen Bebauung. Aber da die Ausweitung der Stadt in den nächsten Jahren wahrscheinlich in dieser Richtung erfolgen wird, wäre ein zukünftiges Industriegebiet weiter nach Osten zu verlegen. Die Regierung hat hier

60) Siehe hierzu den Abschnitt über die öffentlichen Verkehrsmittel.

für den Raum bei Pul-e Charkhī vorgesehen⁶¹⁾). Dort wurden — wie oben bereits mitgeteilt — in der Zwischenzeit die ersten Werke errichtet.

3. Einwohnerzahl, berufliche Gliederung und Sozialstruktur

Der Versuch, eine auch nur annähernd richtige Vorstellung von der Einwohnerzahl und der beruflichen und sozialen Gliederung Kabuls zu gewinnen, stößt auf außerordentlich große Schwierigkeiten. Es fehlen fast alle notwendigen Voraussetzungen für ein solches Vorhaben. Wenn in folgendem trotzdem einige Hinweise gegeben und in Tabellen Zahlen- und Prozentangaben gemacht werden, so sollen diese auf keinen Fall eine nicht vorhandene Genauigkeit vortäuschen. Sie sind lediglich ein Versuch, die aus der Stadtkartierung gewonnenen Erkenntnisse, ferner Erhebungen afghanischer Behörden und internationaler Organisationen, zu Annäherungswerten zusammenzufassen, deren Fehlergrenze gegenüber früheren Angaben wohl doch wesentlich zusammengeschrumpft ist und sich wahrscheinlich nur noch in der Größenordnung von $\pm 10\%$ bewegt.

Eine Volkszählung i. e. S. hat in Afghanistan und selbst in der Hauptstadt noch nicht stattgefunden. Wir sind daher auch heute noch auf Schätzungen angewiesen, deren Genauigkeit aber unter der Unverletzlichkeit des afghanischen Hauses und der Unübersichtlichkeit der Bebauung, vor allem in den Altstadtteilen⁶²⁾, leidet. Es liegen eine Reihe von Schätzungen der Einwohnerzahl Kabuls vor, von denen hier nur die von v. *Niedermayer* für 1916 mit 60 000 Einw., die von *Ahmad* und *'Aziz* für 1936 mit 120 000 Einw. und die von *Humlum* für 1959 mit 250 000 Einw. genannt seien. Eine Stichprobenerhebung und anschließende Schätzung der UNO ergab für das Jahr 1954 ca. 172 000 Einwohner und zusätzlich ca. 37 000 Angehörige des Militärs, Studenten u. a. mit vorübergehendem Wohnsitz in Kabul. Nun wird die derzeitige jährliche Wachstumsrate von den afghanischen Behörden mit 1,75 % für den Geburtenüberschuß und mit 3 % für den Wanderungsgewinn angegeben⁶³⁾. Schreiben wir das Ergebnis der UNO-Erhebung von 1954 mit diesem Wert fort, so müßte die Stadtbevölkerung Ende 1960 auf ca. 230 000 Einwohner angewachsen sein (ohne Militär usw.).

Die Genauigkeit bzw. Vergleichbarkeit der Schätzungen wird aber auch durch die unklare Abgrenzung der Verwaltungseinheiten erschwert. Die Stadt Kabul

61) Dieses Gelände liegt allerdings 10—12 km von der königlichen Burg — dem zukünftigen Stadtzentrum — entfernt und erscheint daher für den Augenblick zu abgelegen. Näher an der Stadt — etwa bei dem Dorf Khodādād und an der Lataband-Straße beim Poloplatz — steht günstigeres Gelände zur Verfügung. Weitere Ausführungen zum Fragenkomplex der zukünftigen Entwicklung Kabuls siehe auch im Schlußkapitel dieser Arbeit.

62) Siehe hierzu das Kapitel: Innere (funktionale) Gliederung.

63) Die natürliche Wachstumsrate von 1,75 % im Jahr entspricht dem asiatischen Durchschnitt und wurde von den Behörden wahrscheinlich übernommen. Der Wanderungsüberschuß von 3 % ist m. E. geschätzt worden. Vergleichen wir allerdings die oben genannten Einwohnerzahlen, so ergibt sich für den Zeitraum 1916—1936 eine mittlere Rate von 3,4 % und für den Zeitraum 1936—1958 von 3,6 %. Nehmen

bzw. ihre Verwaltungsbezirke umfassen anscheinend auch Randgemeinden, die gleichzeitig noch ländlichen Verwaltungsbezirken angehören, bzw. werden deren Gemarkungen von den Stadtgrenzen zerteilt (z. B. Bibī Mahrū). Andererseits liegt der Stadtteil Kārta Seh und das „Industriegebiet“ von Jangalak völlig außerhalb der Stadtgrenzen. Es wurde nun versucht, die geschätzte Einwohnerzahl der einzelnen Stadtbezirke in einer Tabelle zusammenzustellen. Als Grundlage der Schätzung dienten einmal die Stadtkartierung, die in den Neustadtteilen die Auszählung der Häuser erlaubt, und ferner im Verlaufe der Kartierungsarbeiten durchgeführte Befragungen. Den eigenen Schätzwerten werden in der Tabelle (1) die von Herrn *Aujame*, Stadtplaner der UNO, zum Vergleich gegenübergestellt.

Tab. 1: Die Einwohnerzahl der Stadt Kabul (Ende 1960) aufgeschlüsselt nach Verwaltungsbezirken

Stadtbezirke	Nähere Bezeichnung (in Klammern Einwohnerzahl)	Schätzung AUJAME	eigene Schätzung
Altstadt	Bezirk 6 Chandāul	29 500	28 000
	Bezirk 7 Bāgh-e 'Umūmī	35 000	35 000
	Bezirk 8 Shōr Bāzār	23 500	22 000
	Bezirk 9 'Ashiqān ū 'Arifān	15 000	15 000
	aus Bezirk 1 Murād Khānī	(8 000)	8 000
		<hr/>	<hr/>
		111 000	108 000
Bezirk 1	Palast- und Regierungsviertel (1300), Kārta Walī (1900), Bibī Mahrū (5800), (Murād Khānī s. oben!)	9 500	9 000
Bezirk 2	Shahr-e Nau (3500), Shērpūr (8000), Shahrārā (7700), Qarya Kolōla Pushta (4500), Parwān Mīna (1800)	27 000	25 500
Bezirk 3	Deh Afghānān (20 000), Bāgh-e Bālā Mīna (800)	23 500	21 000
Bezirk 4	Kārta Chār (7000), Jamāl Mīna und Kārta Panj (7000), Deh Mazang (9500), Guzargāh (4000)	29 000	27 500
Bezirk 5	Kārta Deh Būri (9000), Kārta Deh Nau (8000), (einschl. Siedlung)	9 000	17 000
Bezirk 10	Kārta Shāh Shahīd (12 000), Zinda Bānān (2000), Binī Hīšār (2000), Deh Khodādād (2000)	11 000	18 000
		<hr/>	<hr/>
	Summe innerhalb der Stadtgrenzen	220 000	226 000
außerhalb der Stadt	Kārta Seh (1200), 'Alā'uddīn (1800), Teile Guzargāh(s), Jangalak und Waysalābād	3 000	4 000
		<hr/>	<hr/>
		223 000*	230 000*

* dazu kommen ca. 40 000 Personen mit vorübergehendem Wohnsitz in Kabul (Militär, Studenten usw.).

wir an, daß der Geburtenüberschuß erst in den letzten Jahren größere Werte erreicht hat, so entsprechen 3 % Zuwanderung in etwa dem langjährigen Durchschnitt. Allerdings ist der Geburtenüberschuß mit 1,75 % anscheinend zu niedrig angesetzt. Eine WHO-Stichprobenerhebung im Jahr 1954 ergab bei ca. 12 000 Personen einen Wert von 2 % (Geburten 29,56 und Sterbefälle 9,74 je 1000 Einwohner).

Die Einwohnerzahl Kabuls scheint also in der Tat bei etwa 220—230 000 zu liegen. Offensichtlich wurde von Herrn *Aujame* die Wohndichte der Altstadtteile und „dörflichen Siedlungen“ etwas überschätzt, die Bevölkerungszahl der Neustadtteile aber zu gering angesetzt. Die Kartierung macht deutlich, daß in den Jahren 1940 bis 1960 knapp 6000 Häuser in den Neustadtteilen errichtet wurden (ca. 300 jährlich), die von etwa 65000 Menschen bewohnt werden. Trotz der relativen Weiträumigkeit dieser Neustadtteile leben hier also nur knapp 30 % der Stadtbevölkerung. Auch konnten in den Neubauten nur knapp zwei Drittel des Bevölkerungszuwachses untergebracht werden, so daß sich die Einwohnerzahl der an sich schon sanierungsbedürftigen Altstadtteile weiter erhöht hat. Die unzureichenden Unterlagen erlauben keine Karte der relativen Wohndichte in den einzelnen Stadtteilen. Doch sollten einige Hinweise das Bild auch nach dieser Seite hin ergänzen. Die Wohndichte schwankt zwischen ca. 50 000 Einw./qkm in der Altstadt und ca. 4000 Einw./qkm in der Shahr-e Nau. In *Kārta Shāh Shāhīd* wird immerhin eine Dichte von 15 000 Einw./qkm erreicht und im Stadtbezirk 5 und ebenso in *Kārta Panj/Jamāl Mīna* von ca. 12 000 Einw./qkm.

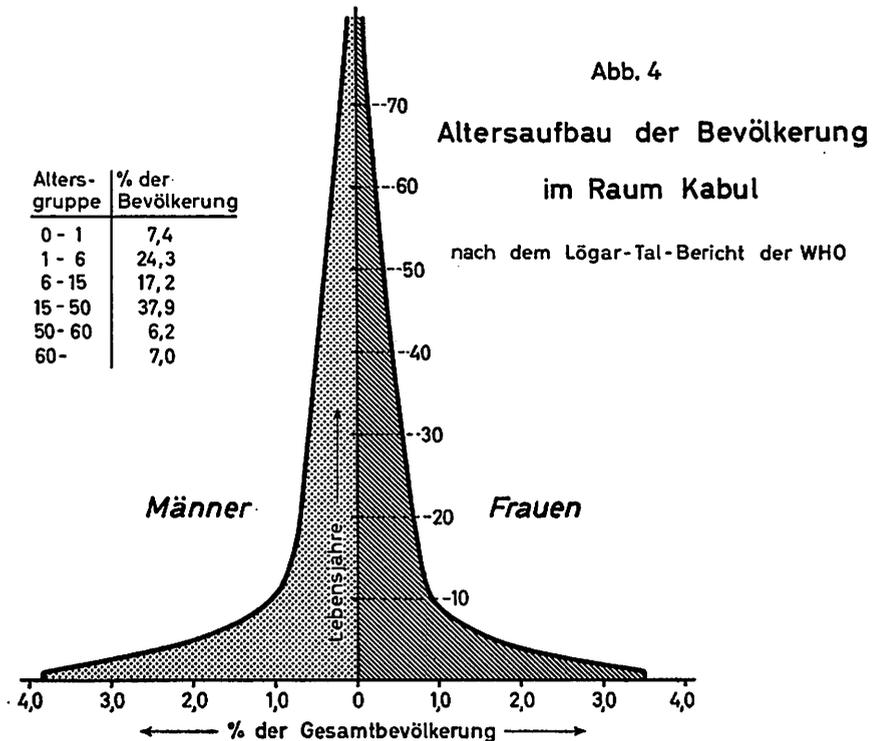
Die Tatsache, daß die Bautätigkeit der vergangenen 20 Jahre trotz des relativ großen Volumens mit dem Bevölkerungswachstum nicht Schritt hielt, läßt für die Zukunft ernste Schwierigkeiten erwarten. Bei einem — wahrscheinlich zu niedrig angesetzten — Bevölkerungswachstum von 5 % (2 % biologisches W. und 3 % Wanderungsgewinn) wird die Stadt Ende 1970 bereits auf ca. 370 000 Einw., also um weitere 140 000 angewachsen sein⁶⁴). Das Bauvolumen müßte demnach mindestens vervierfacht werden, um auch nur den Bevölkerungszuwachs aufzunehmen. Eine solche Ausweitung der Bebauungsfläche bedarf nicht nur sorgfältiger Flächenplanung, sondern auch eines entsprechenden Ausbaus der Versorgungseinrichtungen (Wasser, Elektrizität) und des innerstädtischen Verkehrs. Eine noch schwierigere Aufgabe wird es für die Stadtverwaltung sein, im Schrittmäß des Bevölkerungswachstums neue Arbeitsplätze zu schaffen. Diese Aufgabe wird durch die geringen Kenntnisse von der derzeitigen beruflichen und sozialen Gliederung noch erschwert. Trotz unzureichender Unterlagen soll daher auch hier der Versuch eines ersten groben Überblicks unternommen werden.

Von der Einwohnerzahl Kabuls ausgehend, kann zunächst eine Schätzung des Arbeitskräftepotentials vorgenommen werden. Allerdings muß man sich dabei von mitteleuropäischen oder gar US-amerikanischen Vorstellungen lösen. In Afghanistan sind keineswegs etwa 40 % der Bevölkerung — wie üblicherweise in den Industriestaaten — in den Arbeitsprozeß eingegliedert. Einem so hohen Beschäftigungsgrad widerspricht allein schon die in diesem streng islamischen Land noch weithin geübte Abschließung der Frau. Es treten zwar seit 1960 besonders in der Hauptstadt Kabul in zunehmenden Maße auch Frauen in das Berufsleben ein, aber diese Entwicklung steht noch in den Anfängen und wird sich auch aus sozialen Gründen — vor allem wegen der häufigen Geburten — auf Jahre

64) Die Stadtverwaltung sollte daher bemüht sein, die Zuwanderung einzudämmen, auf jeden Fall aber nicht anwachsen zu lassen.

hinaus in engen Grenzen halten. Eine Abschätzung der zur Verfügung stehenden Zahl an Arbeitskräften, die in das Erwerbsleben einbezogen werden könnten, muß daher zunächst von der geschlechtlichen Gliederung ausgehen.

Nach Erhebungen der WHO (World Health Organization) im Lögartal und nach meinen eigenen Untersuchungen in ausgewählten Dörfern der Umgebung Kabuls muß mit einem gewissen Männerüberschuß (im Verhältnis von ca. 52 % zu 48 %) gerechnet werden. Weiterhin beeinflußt die Altersgliederung das Arbeitskräftepotential. Nach den gleichen Erhebungen waren nur ca. 50 % der männlichen Bevölkerung und ca. 52,5 % der weiblichen Bevölkerung über 15 Jahre alt (siehe Abb. 4). Bringen wir diese Prozentwerte auf eine Stadtbevölkerung



von 230 000 Menschen in Anrechnung, so stehen ca. 60 000 Männer und ca. 58 000 Frauen im arbeitsfähigen Alter (über 15 Jahre) zur Verfügung. Hiervon müßten dann noch die nicht mehr einsatzfähigen „alten Leute“ über 60 (bei Männern) und über 55 Jahre (bei Frauen) abgezogen werden, ferner die Kranken und Invaliden (bei Männern zwischen 15 und 60 Jahren), bzw. die an den Haushalt gebundenen Mütter (zwischen 15 und 55 Jahren). Als Ergebnis erhalten wir die ungefähre Zahl der voll einsatzfähigen Arbeitskräfte (s. Tab. 2). Vergleicht man das errechnete Arbeitskräftepotential mit den Erhebungen des Planungsministeriums (s. Tab. 3), so zeigt sich, daß weit mehr Männer in Kabul beschäftigt sind,

als die Stadtbevölkerung stellen kann. Neben den Einpendlern aus den benachbarten Dörfern und Saisonarbeitern sind noch nicht oder nicht mehr voll leistungsfähige Arbeitskräfte in das Erwerbsleben einbezogen. Die fehlende Alters- und Invalidenversorgung spielt dabei eine wesentliche Rolle, aber auch der Einsatz von an sich noch schulpflichtigen Jugendlichen⁶⁵).

Tab. 2: In Kabul zur Verfügung stehende Arbeitskräfte (1960)

	Männer	Frauen	insgesamt
über 15 Jahre	60 000	58 000	118 000
abzüglich der Männer über 60 Jahre	— 8 000	— 12 000	— 20 000
abzüglich der Frauen über 55 Jahre	— 3 000	— 30 000	— 33 000
abzüglich Invalide, Kranke bzw. an den Haushalt gebundene Mütter	49 000	16 000	65 000
verfügbare volleinsatzfähige Kräfte	3 000	—	3 000
dazu kommen folgende Arbeitskräfte:	4 000	—	4 000
Saisonarbeiter aus der weiteren Umgebung	3 500	—	3 500
Einpendler aus umliegenden Dörfern	59 500	16 000	75 500
nicht voll einsatzfähige, ältere oder invalide Männer und Jugendliche	59 250	4 500	63 750
tatsächlich verfügbare Kräfte demnach	250	11 500	11 750
nach einer Erhebung des Planungsministeriums (s. Tab. 3) beschäftigt			
Arbeitskräftereserve demnach			

Aus dieser Berechnung und aus der Erhebung des Planungsministeriums lassen sich — so unsicher die Zahlen im einzelnen auch sein mögen — zwei Tatsachen herauslesen: einmal stellt die Einwohnerschaft Kabuls ca. 57 000 Arbeitskräfte, also nur knapp 25 % der Bevölkerung, und zweitens verfügt die Stadt nur noch bei den Frauen über eine nennenswerte Reserve an Arbeitskräften, wenn diese auch in den nächsten Jahren kaum nutzbar gemacht werden kann. Der geringe Anteil der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung erscheint auf den ersten Blick erstaunlich, ebenso die Tatsache, daß anscheinend keine Erwerbslosigkeit besteht⁶⁶). Im Gegenteil finden zusätzlich 7000 Tages- und Saisonpendler in der Stadt Arbeit; das entspricht etwa 11 % der Beschäftigten. Die eigenen Erhebungen in bäuerlichen Gemeinden der Umgebung Kabuls bestätigen aber dieses Ergebnis. Auch auf dem Lande betrug der Anteil der Beschäftigten — allerdings ohne Frauen — nur 26,5 % der erfaßten Bevölkerung. Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß bei der Landbevölkerung fast alle Männer über 60 Jahre und zahlreiche Jugendliche unter 15 Jahren als Erwerbstätige angegeben werden. Im übrigen ging in den stadtnahen Gemeinden ein hoher Anteil der Erwerbstätigen in Kabul zur Arbeit.

65) Siehe hierzu die Ausführungen S. 55 ff.

66) Die zur Zeit unbeschäftigten potentiellen weiblichen Arbeitskräfte können nicht als arbeitslos gelten, da sie noch nie in den Erwerbsprozeß einbezogen waren.

Der geringe Anteil der im Erwerbsleben stehenden Bevölkerung ist im Grunde das Ergebnis der sehr breit fundierten und spitz zulaufenden Bevölkerungspyramide, also der Tatsache, daß rund 50 % der Bevölkerung, aufgrund der hohen Kinderzahlen einerseits und der hohen Sterblichkeitsrate andererseits, unter 15 Jahre alt sind (s. Abb. 4). Da nun auch noch der weibliche Teil der Bevölkerung einmal aus religiösen Gründen — erst 1959 wurde der Zwang, einen Schleier zu tragen, aufgehoben —, aber von diesen abgesehen auch wegen der hohen Geburtenziffer für eine berufliche Beschäftigung kaum infrage kommt, kann der Anteil von 25 % in naher Zukunft kaum wesentlich überschritten werden. Eine Abwandlung des Verhältnisses Erwerbstätige zu Nichterwerbstätigen (zur Zeit 1 : 3) kann nur durch soziale Maßnahmen auf lange Sicht herbeigeführt werden. Erst eine Verbesserung der hygienischen Gesamtsituation und eine dadurch mögliche und notwendige Absenkung der Geburtenziffer⁶⁷⁾ kann die Bevölkerungspyramide

Tab. 3: Beschäftigte in Kabul (September 1960)
nach Erhebungen des afghanischen Planungsministeriums

Wirtschaftszweig	Private Unternehmen	Unternehmen in vorwiegend öffentl. Besitz	Männer	Frauen	Gesamt	%
Hauspersonal	3 700	—	2 900	800	3 700	5,8
Handwerker u. ä. selbst. Berufe	7 000	—	7 000	*)	7 000	11,0
Landwirtschaft	6 900	—	5 400	1 500 (?)	6 900	10,8
Einzelhandel	7 300	*)	7 300	*)	7 300	11,5
Großhandel	800	400	1 000	200	1 200	1,9
Banken/Versicherungen	300	1 100	1 300	100	1 400	2,2
Staats- u. städt. Verwaltung	—	11 700	11 250	450	11 700	18,2
Schul-, Gesundheits- u. Fürsorgewesen	*)	4 150	3 200	950	4 150	6,5
Verkehrswesen	3 000	2 100	5 000	100	5 100	8,0
Baubetriebe	7 500	**)	7 500	—	7 500	11,8
Industrie u. Energieversorgung	500	4 100***)	4 400	200	4 600	7,2
Unterhaltung, Hotels	450	1 050	1 400	100	1 500	2,4
Sonstiges	500	1 200	1 600	100	1 700	2,7
	37 950	25 800	59 250	4 500	63 750	100

*) unbedeutend, daher nicht erfaßt oder nicht erfaßbar.

**) vom Staat werden für Straßenbau usw. Wehrpflichtige eingesetzt, die anstelle des Militärdienstes eine Art Arbeitsdienst ableisten.

***) siehe hierzu die Ausführungen in Kap. I, 2; ein größerer Staatsbetrieb wurde in der Zwischenzeit verpachtet, die Zahl der Industriebeschäftigten ist seit 1960 wieder im Steigen begriffen.

67) Eine Verringerung der Geburtenziffer ist notwendig, da sonst die Entwicklung des Sozialprodukts mit dem Bevölkerungswachstum nicht Schritt halten kann. Die Eindämmung der Malaria, die verbesserte ärztliche Betreuung in der Stadt und ihrer Umgebung vermindern nicht nur das Ausmaß der Kindersterblichkeit, sie lassen auch den Geburtenüberschuß hochschnellen.

soweit verändern, daß sich das Verhältnis Arbeitsfähiger zu Nichtarbeitsfähigen günstiger gestaltet.

Die nach Wirtschaftszweigen gegliederte Tabelle der in Kabul Beschäftigten macht — so ungenau sie im einzelnen auch sein mag — die besondere Wirtschaftsstruktur der Hauptstadt des Entwicklungslandes Afghanistan deutlich. Über 40 % der Beschäftigten stehen im unmittelbaren oder mittelbaren staatlichen bzw. öffentlichen Dienst. Fast 25 % waren allein in der Staats- und Stadtverwaltung bzw. im Schul- und Gesundheitswesen eingesetzt. Neben diesen öffentlichen Bediensteten spielen nur vier Wirtschaftszweige eine wesentliche Rolle und zwar — in der Reihenfolge ihrer Bedeutung: das Baugewerbe, der Einzelhandel, die Handwerkerschaft und die Landwirtschaft. Mit jeweils ca. 11 % der Beschäftigten sind in diesen Sparten weitere 45 % der Arbeitskräfte untergebracht. Daneben ist noch das Hauspersonal mit knapp 6 % und das (nicht öffentliche) Verkehrswesen mit knapp 5 % der Erwerbstätigen erwähnenswert.

Die rege Bautätigkeit der letzten Jahre als Folge der Baukonjunktur, sowohl auf dem öffentlichen wie auch privaten Sektor, im Zusammenhang mit dem Wachstum der Stadt und nicht zuletzt auch den Ansprüchen der Ausländer an komfortablen Wohnraum hat die hervorragende Stellung dieses Wirtschaftszweiges verursacht. Neugründungen auf dem Sektor der Baumaterialproduktion, der weiter ansteigende Wohnungsbedarf, ferner die erforderliche Sanierung der Altstadtteile lassen auf einen in Zukunft noch anwachsenden Arbeitskräftebedarf dieses Wirtschaftszweiges schließen. Doch auch die Stellung Kabuls als gewerblicher und Handelsmittelpunkt des Landes kommt in den Beschäftigtenzahlen zum Ausdruck. Im Handwerk, Einzelhandel und Großhandel finden immerhin fast 25 % der Erwerbstätigen ihren Lebensunterhalt. Die Ergebnisse der Altstadtkartierung werden demnach durch diese Erhebungen bestätigt. Die Funktion als orientalische Handelsstadt wird zwar bereits überlagert von den modernen Verwaltungsaufgaben (24,7%), aber zusammen mit den Dienstleistungen (Hauspersonal 5,8%, Verkehr 8 %, Hotelgewerbe und Banken 4,6 %) und dem durch das Wachstum der Stadt bedingten Baugewerbe (11,8 %) bestimmen diese Aufgaben mit annähernd 80 % der Erwerbstätigen des Wirtschaftsleben Kabuls. Industrie und Landwirtschaft spielen daneben nur eine untergeordnete Rolle⁶⁸⁾. Zweifellos werden in naher Zukunft die Dienstleistungsgewerbe, insbesondere auch das Verkehrswesen, das in den letzten Jahren bereits an Bedeutung gewonnen hat, noch stärker ins Gewicht fallen.

Da statistische Erhebungen — wie weiter oben mitgeteilt — bisher fehlen, ist es außerordentlich schwierig, einen Überblick über die berufliche und soziale Gliederung der Bevölkerung Kabuls zu gewinnen. Die nachfolgende — wenn auch recht unvollständige — Tabelle kann aber immerhin einen gewissen Einblick in die Verhältnisse vermitteln. In der Aufschlüsselung wurden allerdings die Einzelhändler, Handwerker bzw. ihre Angestellten, Lehrlinge usw. nicht er-

68) Die Zahl der Beschäftigten in der Landwirtschaft ist m. E. zu hoch, da der Anteil der Frauenarbeit hier überschätzt wurde.

faßt. Auch gibt die Tabelle keine Auskunft über die Stellung im Beruf. Doch sind allein 47,5 % der in die Erhebung einbezogenen und aufgeschlüsselten Erwerbstätigen ungelernete Arbeiter und gehören damit der untersten Gehaltsstufe bzw. Verdienstgruppe an. Nur 30 % der bei der Erhebung erfaßten Erwerbstätigen können mit etwas höheren Einkommen rechnen.

Tab. 4: Berufliche Gliederung
nach Erhebungen des afghanischen Planungsministeriums im September 1960

	Männer	Frauen	Gesamt	%
insgesamt erfaßt	31 448	2 008	33 456	100
davon:				
Lehrer	1 445	575	2 020	6,0
Ärzte	135	3	138	0,4
Taxifahrer	404	—	404	0,4
Fahrer	2 148	—	2 148	6,5
Beifahrer	1 680	—	1 680	5,0
Büroangestellte (Clerks, Headclerks)	3 827	203	4 030	12,1
Maschinenschreiber	113	63	176	0,5
Ungelernte Büroarbeiter	7 873	546	8 419	25,2
Andere ungelernete Arbeiter (Diener, Boten usw.)	7 213	220	7 433	22,3
	24 838	1 610	26 448	79,2

Aber auch die Handwerker und Einzelhändler müssen der untersten Einkommensschicht zugerechnet werden. Wie aus den Tabellen 2 und 3 hervorgeht, gehören 22,5 % der städtischen Erwerbstätigen diesen beiden Berufsgruppen an. Auf den einzelnen Handwerker oder Einzelhändler kommen also nur wenige potentielle Käufer. Dieses Verhältnis wird durch den auf dem Einzelhandelssektor relativ kleinen Einzugsbereich der Stadt nur unwesentlich verbessert. Der Tagesverdienst kann daher den des ungelerneten Arbeiters in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle nicht übersteigen. Wenn wir nun noch berücksichtigen, daß jeder Beschäftigte drei nichterwerbstätige Personen zu ernähren hat, vermitteln bereits diese recht unvollständigen Zahlenunterlagen einen Eindruck von den schwierigen Lebensbedingungen selbst in der Hauptstadt, mit ihrem erhöhten Angebot an Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten. Eine Untersuchung der ILO (International Labour Organization) zur Einkommenstruktur der städtischen Bevölkerung in Afghanistan ergab folgende Werte:

Einkommenstufe	monatlich in Af	im Jahr in Af	% der Familien
Niedrige Einkommen	750.—	9 000.—	65
Angehobene Einkommen	1 500.—	18 000.—	20
Mittlere Einkommen	2 500.—	30 000.—	10
Höhere Einkommen	8 500.—	102 000.—	5

Bei dieser Aufstellung ist zu berücksichtigen, daß es sich nicht um Individual-einkommen, sondern um Familieneinkommen, also die Summierung der einzelnen Verdienste einschließlich der Kapitalzinsen, Renten, Mieten usw. handelt. Die Aufstellung mag unter Berücksichtigung der Schwierigkeit solcher Erhebungen in etwa den Verhältnissen in der Stadt Kabul entsprechen. Für die Provinzstädte ist die Schätzung sicher zu hoch gegriffen. Es wird aber deutlich, daß zwei Drittel der Familien der niedrigsten Einkommensklassen angehören und nur 5 % über Einkommen verfügen, die einen gehobenen — dem europäischen oder amerikanischen vergleichbaren — Lebensstandard erlauben. Es muß dabei noch berücksichtigt werden, daß Kabul bisher keineswegs in dem gleichen Ausmaß von Zuwanderern überschwemmt wurde, wie dies von vielen Städten des indischen Subkontinents (Religionsflüchtlinge!) oder auch Persiens bekannt geworden ist. Daher weist die Tabelle 2 auch noch keine Arbeitslosen aus. Wenn allerdings der Zustrom in den nächsten Jahren anhält bzw. — wie zu befürchten ist — sich noch steigert, wird auch in Kabul ein städtisches Proletariat entstehen.

Nun bedeutet aber Einsatz aller vorhandenen Arbeitskräfte keineswegs „Vollbeschäftigung“ im europäischen Sinne. Überbesetzung in Handel und Handwerk sind nichts anderes als verschleierte Arbeitslosigkeit⁶⁹⁾. Ähnliches gilt auch für viele andere Berufe, selbst für die Behördenbediensteten. Die Bezahlung ist außerordentlich niedrig, die Arbeitsleistung gering. Ursache und Wirkung lassen sich hier nur schwer voneinander trennen. Selbst wenn bei reiner Handarbeit (bei Bauarbeiten, im Handwerk usw.) die körperliche Leistung europäischen Normen entspricht, oder sie sogar übersteigt, so bleibt beim Fehlen auch der einfachsten maschinellen Ausstattung die Produktivität doch derart gering, daß häufig nicht einmal die gezahlten geringen Löhne gerechtfertigt sind. Viele Betriebe arbeiten daher mit Verlusten, die infolge mangelnder Buchführung erst bei völliger Zahlungsunfähigkeit sichtbar werden.

Nur in wenigen Berufssparten zeichnet sich eine allmähliche Differenzierung und die Entwicklung zum Leistungslohn hin ab, etwa bei den Kraftfahrern oder den Mechanikerberufen. Aber solche Berufe können von den älteren „Arbeitern“ nicht mehr erlernt werden und auch für die jüngeren gibt es noch viele — teils traditionsbedingte — Hindernisse zu überwinden, so daß trotz der verdeckten Arbeitslosigkeit das Angebot an freien Arbeitskräften — nicht nur aus den oben genannten biologischen und religiösen Gründen — weit geringer ist, als man ohne tiefere Kenntnis der Verhältnisse erwarten sollte. Dies ist im Grunde eine Folge der altübernommenen Gesellschaftsordnung und der daraus sich ergebenden Bewertung der Arbeit⁷⁰⁾. Handarbeit kann — vom Handwerk abgesehen — in einem Lande wie Afghanistan, das noch ganz der traditionellen Wirtschaftsweise verhaftet ist, immer nur ungelernete, damit also minderbewertete und folglich unterbezahlte Arbeit sein. Daher würde für den Händler und Handwerker, der ja immer gleichzeitig auch Händler ist, ein Ausweichen in den „Beruf“ des Arbeiters auf

69) In der Umgebung Kabuls konnte bei der bäuerlichen Bevölkerung die gleiche verdeckte Arbeitslosigkeit beobachtet werden.

70) Vgl. zu den folgenden Ausführungen der Beobachtungen BOVEKS im Iran.

jeden Fall einen sozialen Abstieg bedeuten, auch wenn die ererbte Tätigkeit finanziell gesehen nicht mehr abwirft als den Tageslohn eines Gelegenheitsarbeiters.

Auf der anderen Seite war für diese Bevölkerungsschicht der Aufstieg in eine höhere Sozialgruppe bisher fast unmöglich. Ihre finanzielle Lage erlaubt ihr ohne Hilfe eines öffentlichen Schulwesens kaum eine Weiterbildung. Das Schulwesen wurde aber erst in den beiden letzten Jahrzehnten allmählich ausgebaut. Ohne Kenntnisse wenigstens im Schreiben und Lesen waren der Gruppe der Basarbevölkerung die Berufe des Schreibers bzw. des Beamten versperrt. Die wohlhabendere Schicht der Großhändler aber machte von den ihr gegebenen Möglichkeiten — es gab seit den 20er Jahren 3 Höhere Schulen in Kabul — kaum Gebrauch, da sie evtl. erworbene Kenntnisse im Basar einträglicher verwerten konnte, als in untergeordneter Stellung in einer Behörde. Die überlieferte soziale Schichtung mußte unter diesen Umständen außerordentlich beständig sein. Neue Berufe konnten daher faktisch nur von Außenseitern bzw. sogar von Fremden ausgeübt werden.

Aus dem Gesagten wird verständlich, warum z. B. die unter Nādir Shāh in Kabul angesiedelte Gruppe der Qizilbāsh noch heute eine solche Bedeutung in der Verwaltung hat. Eine Ergänzung dieser Gruppe konnte fast nur aus der Landbevölkerung erfolgen. Es mag auf den ersten Blick erstaunlich erscheinen, daß gerade die sicher ungebildete Landbevölkerung den Beamtennachwuchs gestellt haben soll. Diese Tatsache wird aber aus gewissen Besonderheiten des orientalischen Beamtenwesens verständlich. Jeder Beamte, der Geld oder Geldeswert (also Inventar usw.) verwaltet, muß Vermögenswerte besitzen, die dem Umfang seines Verantwortungsbereiches entsprechen. Er haftet für evtl. Verluste mit seinem Vermögen⁷¹⁾. In der Theorie könnte natürlich auch Bargeld hinterlegt werden. Hierzu waren zwar wiederum die reicheren Basarhändler in der Lage, aber es leuchtet ein, daß die beim Umsatz solcher Summen erzielten Basargewinne mit dem geringen Gehalt eines Beamten nicht vergleichbar sind. Meist wird daher Grundbesitz als Sicherheit gegeben, der dann mit einem Verkaufsverbot belegt wird. Evtl. kann auch ein Verwandter usw. mit seinem Grundbesitz bürgen. Da nun der Boden, so lange kein Schadensfall eintritt, von der Familie bearbeitet oder auch verpachtet werden kann, und folglich Ertrag abwirft, mußte der Beamtenberuf geradezu die Söhne von grundbesitzenden Bauern der Umgebung anziehen. Es besteht dabei aber die Gefahr, daß ein Versehen oder auch ein tatsächlicher Unterschleif die bäuerliche Familie ihres Grundbesitzes beraubt. Für die Bauern der Umgebung bedeutete eine solche Berufswahl tatsächlich auch einen sozialen Aufstieg. Da diese Staatsdiener allmählich Lesen und Schreiben lernten bzw. ihre Söhne ausbilden lassen konnten, ist heute der Stand des unteren Beamten weitgehend von der bäuerlichen Bevölkerung der

71) Die Beamten dieses Typs heißen in Afghanistan Tahwīldār und sind bei Ausländern, Entwicklungshelfern usw. außerordentlich „gefürchtet“, da ihre persönliche Haftung für Geräte und Einrichtungen sie dazu verführt, diese möglichst verschlossen zu halten und der Benutzung zu entziehen.

Umgebung Kabuls besetzt. Die Nachkommen der eben erwähnten persischen Bevölkerungsgruppe rückten z. T. in entsprechend höhere Stellungen auf.

Arbeiter mit Berufsausbildung sind bei diesem System weder aus der Händler- und Handwerkerschicht der Stadtbevölkerung noch aus der bodenbesitzenden Schicht der bäuerlichen Bevölkerung zu gewinnen. Da es keine Industrien bzw. Betriebe mit größerem Arbeiterbedarf gab, fehlte allerdings auch der wirtschaftliche bzw. soziale Impuls, der unter Umständen zur Entwicklung eines Arbeiterstandes hätte führen können. Trotzdem bestand naturgemäß in einer Stadt von der Größe Kabuls ein gewisses Angebot an Gelegenheitsarbeiten, die — im Gegensatz zum Handwerk — von ungelerten Arbeitern verrichtet werden konnten. Zum Teil waren die anfallenden Aufträge saisongebunden: Etwa das Hacken von Brennholz im Spätsommer, die Reinigung der Dächer von Schnee im Winter, die Überholung der Lehmächer vor dem Einsetzen der Regenzeit usw. Daneben gab es immer schon einen geringen Dauerbedarf an Arbeitskräften, der aber nicht in einer festen Anstellung ausmünden konnte. Hierunter fallen vor allem die „Berufe“ der Lastträger, der Wasserträger usw. Im übrigen benötigen die gehobenen Bevölkerungsschichten eine gewisse Anzahl von Dienern, Köchen, Gärtnern usw. Letztere sind aber auf längere Zeit angestellt und wohnen im Hause des Dienstherrn, wobei die Tätigkeit als Koch bzw. auch als Gärtner durchaus als Beruf gewertet wird.

Welche Bevölkerungsschichten stellen nun die obengenannten Arbeitskräfte? Infolge der stabilen städtischen Sozialstruktur kamen hierfür nur Wanderarbeiter in Frage. So wird die Arbeit des Holzhackens weitgehend von Panjshīrī (d. h. Leuten aus dem Panjshīrtal) besorgt. Die Wasserträger und Lastträger kommen aus den Tälern des zentralen Hindukusch, sind also Hazāra. Im Grunde handelt es sich also auch hier um bäuerliche Bevölkerungsteile. Aber sie stammen nicht aus den fruchtbaren Bewässerungsgebieten, sondern aus den hoch gelegenen klimatisch und orographisch benachteiligten Landstrichen, in denen die allmähliche Bevölkerungszunahme nur sehr schwer durch Ausweitung der Anbauflächen ausgeglichen werden konnte. Darüber hinaus stehen sie in dauernden Auseinandersetzungen mit den Pashtū-Nomaden, deren anwachsende Herden größere Weideflächen beanspruchen. Die vom Koran vorgeschriebene Realernteilung hat daher die Besitzgrößen der bäuerlichen Betriebe an den äußersten Rand des Existenzminimums herabgedrückt. Aus diesem Grunde gehen die jungen Leute für einige Jahre „in die Stadt“, um durch Gelegenheitsarbeit — bei genügsamster Lebensführung — eine gewisse Summe zu erarbeiten, die etwa zum Zukauf von Ackerland, als Kaufgeld für die Frau oder auch zur Abtragung von Schulden dienen kann. Diese Gelegenheitsarbeiter stehen in der Tat auf der untersten Stufe der Gesellschaftsordnung, wobei allerdings ihre Volkszugehörigkeit (mongolische Hazāra) ebenfalls eine gewisse Rolle spielt. Für die Zeit ihres Stadtaufenthaltes sind sie aus dem schützenden Familienverband herausgerissen und den Zufällen und oft auch der Willkür des Stadtlebens ausgesetzt.

Die Dienerschaft für die gehobenen Schichten kam wohl ursprünglich aus den

Dorfschaften, in denen die jeweilige Familie Grundbesitz besaß⁷²⁾. Allmählich wird aber auch diese Tätigkeit — zumindest die der Diener — weitgehend von den Bewohnern des Hindukusch ausgeübt. Die zunehmende Zahl der Ausländer hat hier sicher eine gewisse Rolle gespielt. Da die Auswahl bei der Geschlossenheit der Gesellschaftsschichtung nicht groß war, mußten die Ausländer nehmen, was sich meldete. Dabei fuhren sie nicht einmal schlecht, denn die Bergbewohner sind im allgemeinen ehrlich und fleißig, wenn allerdings auch in einem „europäischen“ Haushalt anfänglich völlig hilflos dem fremden Lebensstil und seinen Zivilisationsgütern ausgeliefert und daher entsprechend ungeschickt. Die relativ hohen Löhne, die menschliche Fürsorge — Kleidergeschenke, Arzneimittel, evtl. Versorgung der Familie — aber auch die Nebenverdienstmöglichkeiten⁷³⁾ haben diese Tätigkeiten inzwischen zu einem durchaus erstrebenswerten „Beruf“ werden lassen, den in zunehmenden Maße auch Bewohner der umliegenden Dörfer ausüben.

Außer den bisher genannten ungelerten Arbeitern und der Dienerschaft wird noch eine relativ große und in den letzten Jahren steigende Zahl von — am afghanischen Ausbildungsstand gemessen — angelehrten Arbeitern benötigt und zwar vor allem im Bauwesen. Die Bauarbeiter — Gilkār genannt — kommen im wesentlichen aus den Dörfern der Umgebung Kabuls. Sie und die Steinsammler⁷⁴⁾ entstammen der großen Schicht der landlosen Bauern, die als Gelegenheitsarbeiter (Mazdūr-kār) während der Arbeitsspitzen auf den Feldern der Bauern mit größerem Grundbesitz arbeiten und in den übrigen Jahreszeiten sich an bestimmten Sammelplätzen der Stadt zur Arbeitsleistung anbieten⁷⁵⁾. Zum Teil greifen die Bauunternehmer heute bereits auf einen gewissen Stamm von Arbeitern, die schon häufiger für sie tätig waren, zurück. Sie behalten aber ihren Wohnsitz auf dem Lande, das ihnen mit seinen geringeren Lebenshaltungskosten — freies Wohnen innerhalb der Familie — eine größere Sicherheit bietet als die Stadt.

Unter diesen Umständen wird es verständlich, daß die Stadt Kabul — wie die meisten orientalischen Städte — ohne nennenswerte strukturelle Wandlungen die Jahrhunderte überstand. Die starre gesellschaftliche Ordnung ließ keine großen Veränderungen zu. Im übrigen sorgten die ungesunden hygienischen Verhältnisse⁷⁶⁾ dafür, daß sich die Geburtenüberschüsse in engem Rahmen hielten. Hohe Kindersterblichkeit und „Kindbettfieber“ verhinderten trotz relativ hoher Geburtenziffer eine raschere Bevölkerungszunahme. Darüber hinaus dezimierten gelegentlich Seuchen — diese sind aber in Kabul mit seinen strengen Wintern

72) Bis zur Sklavenbefreiung 1919 durch Amānullāh wurden fast alle anfallenden Arbeiten von Sklaven verrichtet. Siehe hierzu auch MARKOWSKI, S. 82 f.

73) Beim Einkauf fällt üblicherweise dem Diener ein gewisser Prozentsatz des Kaufpreises als Bakhshīsh zu.

74) Steinbrucharbeiter wäre hier falsch, da im wesentlichen geeignete Steine aus dem Gehängeschutt ausgelesen und in Eselstlasten — neuerdings auch mit Lastwagen — zum Bau der Grundmauern in die Stadt transportiert werden.

75) Es handelt sich um Bauern, die ihren Grundbesitz eingebüßt haben, bzw. deren Besitz infolge der Erbteilung auf eine nicht mehr tragfähige Größe abgesunken ist. Sie stellen heute einen hohen Prozentsatz der städtischen ungelerten Arbeiter.

76) Vgl. hierzu den Abschnitt „Wasserversorgung“.

und bei seiner großen Höhenlage selten und nie von langer Dauer — und kriegsrische Ereignisse die Bevölkerung von Zeit zu Zeit. Ein Anreiz zur Zuwanderung aus den umgebenden Agrargebieten bestand nicht, da es kaum möglich war, in die Schicht der Basarbevölkerung einzudringen und im übrigen der Einzelne sich nur unter Zwang aus dem Familienverband seines Heimatdorfes, der ihm allein Schutz bietet, löst.

Die relativ starre gesellschaftliche Ordnung begann sich erst seit den Reformen Amānullāh(s) und verstärkt seit dem Ende des 2. Weltkrieges zu lockern. Da gleichzeitig mit den wachsenden Verwaltungsaufgaben, der steigenden Bautätigkeit und der Errichtung der ersten industriellen Anlagen der Bedarf an Arbeitskräften wuchs, mußte sich allmählich auch eine neue Gesellschaftsschicht, nämlich die der Arbeiter, entwickeln. Noch hat diese allerdings keinen rechten Platz in der Sozialordnung gefunden. Sie wird einerseits recht gering geachtet und bildet demnach die unterste Stufe der Sozialpyramide, andererseits haben aber doch eine Reihe von Berufen — nicht zuletzt wegen der Höhe der Gehälter — eine gewisse soziale Aufwertung erfahren. Hier seien etwa die Kraftwagenfahrer, aber auch die Autoschlosser, die Mechaniker, Elektriker usw. genannt. Sie rangieren heute ihrem Gehalt nach zumindest neben, wenn nicht über den Beamten des „mittleren Dienstes“. Damit wird eine Entwicklung — aber auf sehr niedrigem Gehaltsniveau — vorweggenommen, die in den USA und in Europa schon seit einigen Jahrzehnten zu beobachten ist⁷⁷⁾.

Eine sinnvolle Abstufung der Löhne nach dem Leistungs- oder Ausbildungsprinzip hat sich aber auch in der Industrie noch nicht entwickelt. Dies liegt zum Teil daran, daß die meist ländlichen Arbeiter die Fabrikarbeit immer noch als reine Notlösung ansehen, die nur für einen kurzen Zeitraum akzeptiert wird. Daher ist in den industriellen Betrieben die Fluktuation der Arbeiter außerordentlich stark, woraus für den Produktionsprozeß eine Fülle von Schwierigkeiten erwachsen. Trotz Lehrwerkstätten usw. sind die Betriebe kaum in der Lage, eine geschulte Stammbesetzung heranzubilden.

Die Fluktuation ist aber nicht zuletzt eine Folge der noch völlig fehlenden Sozialfürsorge. Es gibt weder Krankenfürsorge — von kostenloser Behandlung in den Polikliniken abgesehen — noch Invaliditäts- oder Altersrenten oder gar Arbeitslosenunterstützung. Das bedeutet aber, daß der Arbeiter, wenn er nicht auf jede Sicherheit verzichten will, im Schutze der Familie bleiben muß, die auch heute noch — wie seit Generationen — die Gesamtheit ihrer Mitglieder versorgt.

77) Besonders auffällig unterscheiden sich auch in Afghanistan die Gehälter im öffentlichen Dienst von denen in der privaten Wirtschaft. Doch führt der Mangel an ausgebildeten Kräften auch in staatlichen oder halbstaatlichen Unternehmen zu Sonderтарифen, die eine völlig verzerrte Gehaltsstruktur zur Folge haben. So erhält z. B. ein Generaldirektor in der Verwaltung — mit ausländischer Hochschulbildung (!) — 1300 bis 1700 Af monatlich, der Fahrer der gleichen Dienststelle aber 1200 bis 1500 Af bei zweifellos weit geringeren Sozialausgaben. Ein Gehalt von 1700 Af kann bei etwas angehobenem Lebenszuschnitt bei weitem nicht das Existenzminimum decken. Zum Vergleich: die Monatsmiete eines mittelgroßen Hauses beträgt 5000—7000 Af.

Ein Arbeiter, der damit rechnen muß, jederzeit — evtl. sogar nach einem Unfall arbeitsunfähig — ohne jede Unterstützung entlassen zu werden, kann sich dieses Schutzes nicht begeben. Er bleibt daher in der Wohngemeinschaft seiner Familie und ist jederzeit geneigt, den Wünschen seiner Familie zu entsprechen, den Arbeitsplatz zu wechseln oder auch zur Landarbeit zurückzukehren. Es ist unter solchen Umständen selbstverständlich, daß die Familie gewisse Anforderungen stellt, etwa Arbeitshilfe während der bäuerlichen Arbeitsspitzen usw., auch wenn diese sich nicht mit der Tätigkeit in der Fabrik vereinbaren lassen. Da an sich schon Pünktlichkeit, Sorgfalt, Genauigkeit u. ä. dem orientalischen Lebensstil fernliegen, könnte nur eine Herausnahme aus der gewohnten Umwelt und der Zwang, für den nackten Lebensunterhalt zu arbeiten, eine Änderung der Einstellung erzwingen. Dazu wäre aber eine gewisse soziale Absicherung notwendig, wenn kein — in diesem Falle berechtigter — Zündstoff zu sozialen Umwälzungen angesammelt werden soll.

Die ersten Anzeichen solcher gefährlicher Entwicklungen sind durchaus in Kabul zu verspüren. Während noch vor wenigen Jahren in der Stadt nur wenige ortsbekannte Bettler anzutreffen waren, die in den Moscheen übernachteten und an einem festen Standort die geringen zum Lebensunterhalt notwendigen Beträge erbettelten, tauchen in den letzten Jahren immer mehr auf, darunter vor allem auch Kinder. An dieser Entwicklung sind in mancher Hinsicht die Ausländer mitschuldig, die vor allem Kinder durch ihre Freigebigkeit und in Unkenntnis der Verhältnisse geradezu zum Betteln verführen. Auf der anderen Seite häufen sich aber auch die Fälle, daß Diener, die aus mancherlei Gründen — sei es angeborene Ungeschicklichkeit oder auch direktes Verschulden, wie Diebstahl usw. — keine Anstellung mehr erhalten, aber das Leben in Kabul dem in ihrem Dorf vorziehen, als Arbeitslose monatelang durch die Straßen streichen. Die Motorisierung des Verkehrs und die Mechanisierung der Betriebe läßt im übrigen die Zahl der Unfälle und damit der Invaliden anwachsen. Auch diese Menschen fallen, wenn sie aus irgendwelchen Gründen nicht zu ihrer Familie zurückkehren wollen oder können, der Allgemeinheit zur Last, ohne daß diese organisatorisch darauf vorbereitet ist. Noch ist die Zahl dieser ohne Arbeit außerhalb der Gemeinschaft Stehenden gering, aber sie wächst laufend.

Abgesehen von der dringend notwendigen staatlichen Sozialfürsorge, ist das Arbeiterproblem nur durch eine Regelung der Arbeitszeiten, durch bessere Schulung und entsprechend gestaffelte Löhne zu bewältigen. Im Basar gibt es überhaupt noch keine geregelte Arbeitszeit. Die Läden bleiben je nach Bedarf von früh um 5 Uhr bis 23 Uhr geöffnet. Auch die Handwerker einschließlich ihrer Angestellten arbeiten sicher 12 Stunden täglich, wobei meist auch der Freitag, der ähnlich dem christlichen Sonntag dem Gebet vorbehalten sein sollte, keine Ausnahme macht. Die nominelle Arbeitszeit in den größeren Betrieben und in der staatlichen und städtischen Verwaltung beträgt 45—51 Wochenstunden im Sommer und 35—45 Stunden im Winter. Während für die staatlichen Industriebetriebe theoretisch jeweils die höheren Stundenzahlen gelten, werden in der Verwaltung sicher die niedrigeren nicht einmal voll eingehalten. Im Fastenmonat

Ramazān wird die Arbeitszeit auf etwa 30 Stunden wöchentlich gekürzt. Eingengt wird die Arbeitszeit aber vor allem durch eine Reihe von besonderen Zugeständnissen. Neben den offiziellen Feiertagen werden 3—12 Wochen bezahlter Urlaub und 20—25 sogenannte Krankheitstage — die nicht durch Attest belegt werden müssen — ferner 20 arbeitsfreie Tage aus familiären Anlässen⁷⁸⁾ bewilligt. Vor allem diese letztgenannten Zugeständnisse erschweren die Kontrolle der Anwesenheit — trotz Anwesenheitslisten usw. — außerordentlich⁷⁹⁾.

Aber nicht nur die Arbeitszeit muß geregelt, durch bessere Schulung sollte auch eine höhere Bewertung vor allem der Handarbeit erreicht werden. Nur so kann auf die Dauer gesehen die Fluktuation verhindert und der wachsende Bedarf an vielseitig ausgebildeten Kräften für die sich entwickelnde Wirtschaft und Verwaltung gewonnen werden. Auf diesem Gebiet hat der Staat — besonders in der Hauptstadt selbst — in den letzten beiden Jahrzehnten die ersten Schritte unternommen. Es gibt eine technische Schule, in der unter Leitung ausländischer Lehrkräfte (z. Zt. Deutsche) Absolventen der Grundschule in bestimmten technischen Disziplinen — als Ingenieurgehilfen — ausgebildet werden⁸⁰⁾. Den neu errichteten Fabrikbetrieben des Landes werden fast immer Lehrwerkstätten angegliedert, die auf die speziellen Bedürfnisse der jeweiligen Werke zugeschnitten sind. Darüber hinaus gibt es eine Kunsthandwerksschule und eine Mittelschule für technische Berufe. Beide dienen als Ersatz für die z. Zt. noch nicht durchführbare praktische Ausbildung in Form der Lehre bei Handwerksmeistern und parallellaufender Berufsschule mit Abschlußprüfung, wie sie in Europa üblich ist.

Der allgemeine Bildungsstand konnte in den letzten Jahren erheblich verbessert werden. Die Zahl der Volksschulen und höheren Schulen wurde vergrößert und in zunehmendem Maße auch Schulen für Mädchen eingerichtet. Seit 1932 besteht eine Medizinische Fakultät, der im Laufe der Jahre weitere Fakultäten folgten, die seit 1946 zu einer Universität zusammengefaßt sind. Die 1950 gegründete Frauenfakultät wurde 1961 aufgelöst und die Studentinnen den Fakultäten der Universität zugeteilt. Im Rahmen der vielfältigen Bemühungen des afghanischen Staates um die Aus- und Weiterbildung breiterer Volksschichten spielt naturgemäß gerade die Universitätsausbildung eine besondere Rolle, da sie nicht nur die Lehrer für die Ausweitung des Schulwesens, sondern auch die höheren Beamten der Ministerien und die Angestellten der Industrie auf ihre späteren Aufgaben im Rahmen der Weiterentwicklung des Landes vorbereiten muß. In diesem Zusammenhang verdienen je eine Verwaltungsschule für Jungen und

78) Bei der Größe der Familien — auch entfernte Verwandte zählen in diesen Fällen dazu — sind Hochzeiten, Sterbefälle usw. im Familienkreis recht häufig. Da die Festlichkeiten jeweils mehrere Tage dauern, reichen 20 arbeitsfreie Tage im Jahr kaum aus.

79) Eine geordnete Betriebs- oder Geschäftsführung unter solchen Umständen ist kaum möglich, da z. B. von 10 Angestellten an einem Tage 2, am nächsten 8 oder, wenn das Unglück es will, überhaupt keiner erscheint.

80) Ähnliche Schulen sind inzwischen in mehreren Provinzhauptstädten eingerichtet worden.

Mädchen, die Maschinenschreiber, Sekretäre und Sekretärinnen heranbilden, eine Wirtschaftsoberschule (Abiturabschluß) und ein Institut für Industrieverwaltung besondere Aufmerksamkeit. Vor allem das letztgenannte Institut soll mit Hilfe von Universitätskräften den Mittelbau der Industrieverwaltung (Buchhalter usw.) schulen. Ein Technikum bildet mit amerikanischer Unterstützung Ingenieure in den Fächern Architektur, Maschinenbau und Elektrotechnik aus.

Die neue Schicht der Akademiker hat in Zukunft Aufgaben zu übernehmen, welche die bisherige Führungsschichten — die königliche Familie im weitesten Sinne, die Familien der Stammesführer und der „Dienstadel“ — allein nicht mehr bewältigen können. Die alte Führungsschicht hatte — soweit sie nicht ohne spezielle Ausbildung mit praktischen Aufgaben betraut war — ihre Schulung meist im Ausland erfahren. Die oben mit „Dienstadel“ bezeichnete Gruppe erwuchs aus der Diener- bzw. Beamtenschaft (Verwalter usw.) der königlichen Familie. Häufig wurden gleichaltrige Söhne dieser Bedienstetenfamilien zusammen mit den Söhnen der Herrschaft erzogen und erlangten so eine Bildung, die sie zu besonderen Leistungen befähigte. Nicht wenige der höheren Beamten verdanken diesem Werdegang ihre jetzige Stellung. Manche von ihnen wurden sogar ins Ausland geschickt und bekleiden nach Abschluß eines Universitätsstudiums heute hohe staatliche Posten⁸¹⁾. Von dem sinnvollen Einsatz der jungen akademisch gebildeten Kräfte — der sich nicht allein auf die Hauptstadt Kabul beschränken darf, wie es leider in vielen anderen Entwicklungsländern und auch in Afghanistan zu beobachten ist — wird es abhängen, ob das Aufbauwerk der nächsten Jahrzehnte von Erfolg gekrönt ist. Die oben geschilderte jahrhundertalte Sozialordnung beginnt sich unter dem Eindruck der staatlichen Reformen und der wirtschaftlichen Entwicklung zu wandeln. Nur wenn es gelingt, ein neues soziales Gleichgewicht unter Vermeidung unerträglicher Spannungen herzustellen, kann sich das Land in Ruhe entwickeln und den Anschluß an einen höheren Lebensstandard — unter Ausschluß gefährlicher sozialer Gegensätze — gewinnen.

81) Der Ausdruck „Dienstadel“ wurde hier in Anlehnung an ähnliche Erscheinungen im europäischen Mittelalter verwandt.

II. DIE ÖFFENTLICHEN VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN

1. Die Wasser- und Energieversorgung⁸²⁾

Die Wasserversorgung der Altstadt Kabuls war bis vor wenigen Jahrzehnten allein auf Fluß-Kanalwasser und Brunnen abgestellt. Die Brunnen erfassen wegen ihrer geringen Tiefe nur den oberen Grundwasserspiegel, der allerdings — vor allem im Osten und Nordwesten der Stadt — relativ hoch liegt, wie die Versumpfung und zeitweilige Überschwemmung dieser Gebiete zeigt. Brunnen wurden fast nur in solchen Stadtteilen angelegt, die nicht mit Wassergräben — diese heißen in Afghanistan Jūy — zu versorgen waren, ferner in den Vorhöfen einiger Moscheen und in den Hausgärten der vornehmsten Bürger der Stadt, die auf eine eigene Wasserversorgung Wert legten.

Fluß- und Quellwasser wird in teils offenen, stellenweise auch überdeckten Kanälen, die sich vielfach verzweigen, auch heute noch durch die gesamte Stadt geleitet. Die Anlage entspricht der der Feldbewässerung, d. h. das Wasser des Flusses wird durch einen schräg zur Fließrichtung verlaufenden Erddamm, der jährlich nach dem Frühsommerhochwasser erneuert werden muß, in Richtung eines Haupt-Jūy abgelenkt, der durch sorgfältige Ausnivellierung, allmählich über das Niveau des Flußbettes gehoben wird. Grundwasserführende Schichten an Berghängen werden mit Hilfe von Kārēz angezapft. Diese bestehen aus Schachtbrunnen, die bis in die wasserführende Schicht vorgetrieben (maximal etwa 25 mtr.) werden und — in einer langen Kette aneinandergereiht — unterirdisch durch einen Stollen verbunden sind, der das Wasser sammelt und mit geringem Gefälle zur Oberfläche führt. Diese Art des Wasseraufschlusses findet sich im Stadtgebiet in Shahrārā und Shērpūr.

Diese Wasserversorgung, die vermutlich zur Zeit des Bābur Shāh bedeutend verbessert wurde, ist auch heute noch in vollem Gebrauch. Anscheinend wurde damals ein neuer Kanal unterhalb Chihil Sutūn vom oberen Kabul abgezweigt und am Fuße des Kōh-e Shēr Darwāza entlanggeführt, wodurch die gesamte Altstadt zwischen diesem Berg und dem Kabulfuß mit Wasser versorgt werden konnte. Die Kanalführung erlaubte darüber hinaus die Anlage mehrerer Parks (es sollen 7 gewesen sein), von denen sich der Bābur-Park vor dem Eingangstor der Stadt und der Bāgh-e Nawāb am Rande der Altstadt bis heute erhalten haben. Wie schon diese Gartenanlagen andeuten, dienen die Jūy nicht nur der Versorgung der Bevölkerung mit Brauchwasser, sondern der Bewässerung des Bodens überhaupt. So sieht denn auch selbst die dichtbebaute Altstadt — trotz ihres trostlosen grau in grau, wenn man sich zwischen den engen Häuserzeilen und Mauern

82) Vgl. zu diesem Abschnitt die Karte, Beilage 2.

bewegt — von oben weit grüner aus, als es der flüchtige Beobachter vermutet. Im Vorhof jeder der zahlreichen Moscheen⁸³⁾ wachsen einige Bäume und auch sehr viele der Innenhöfe der einzelnen Baukomplexe sind mit ein oder zwei Schattenbäumen bestanden.

Aus den Gräben, die jede wichtigere Gasse durchziehen — meist offen, nur hier und da auch überdeckt — entnimmt die Bevölkerung ihr Wasch- und Trink- bzw. Kochwasser. Sie dienen den von der Religion vorgeschriebenen Waschungen, sammeln aber auch, und darin liegt — neben der gemeinsamen Benutzung — ihre große Gefahr für die Gesundheit, die Abwässer. Eine getrennte Wasserführung ist für Abwässer nicht vorgesehen und nicht bekannt. Da in den meisten Häusern noch Trockenaborte benutzt wurden, ist allerdings der Fäkalienzufluß nicht so groß wie noch zu Beginn des vorigen Jahrhunderts in unseren Städten. Die flüssigen Bestandteile verdunsten unter dem Einfluß der sommerlichen Lufttrockenheit sehr rasch, und die Trockenmasse wird im allgemeinen aus den — in Nischen zwischen den Grundstücken bzw. in den Außenmauern angebrachten — frei zugänglichen Aborten von der Landbevölkerung zu Düngezwecken abgeholt. In der Regenperiode und wenn diese Art der Abfuhr nicht funktioniert, erhöhen diese von den zahlreichen wild laufenden Hunden durchwühlten Fäkalien- und Abfallnischen zweifellos die Seuchengefahr beträchtlich.

Doch auch die Brunnenversorgung einzelner Häuser sichert kein hygienisch einwandfreies Wasser, vor allem in den überaus dicht besiedelten Altstadtgebieten nicht, in denen die versickernden Abwässer die obere Schicht des Grundwassers stark verschmutzen. Auch in den neuen Stadtteilen können die Brunnen nur in den ersten Jahren nach der Erbauung als einwandfrei gelten, da hier — bedingt durch die Parzellengröße — die Schlinggruben der Abwässer und die Brauchwasserbrunnen viel zu dicht beieinander liegen. Es kommt hinzu, daß der Boden sehr stark von Wühlmäusen durchgraben wird, die bei den zwischen Frühsommer und Winter schwankenden Wasserständen ihre Gänge in unterschiedlicher Höhe anlegen, so daß unter Umständen schon kurze Zeit nach dem Brunnenbau regelrecht Leitungen zwischen Senkgruben und Brunnen bestehen, womit letztere natürlich als Trinkwasserspender ausfallen.

Die Grabenwasserversorgung der übrigen Stadtteile richtet sich nach der jeweiligen Höhenlage über dem Niveau des Kabul-Niedrigwasserstandes und den orographischen Verhältnissen des Stadtumlandes. Der Stadtteil zwischen Kōh-e Asmā'ī und Kabul erhält sein Wasser aus zwei Gräben, die vom Chamcha Mast-Bach abgezweigt sind, und der weiter flußabwärts gelegene alte Stadtteil Murād Khānī von einem Jūy, der unterhalb der Moschee Shāh-e Dō Shamshīra in Richtung der königlichen Burg geführt wird und auch Kārta Wālī versorgt. Die Gräben der nördlichen Neustadt (Shahr-e Nau und Shērpūr) werden aus dem Sumpfgelände im Norden Kabuls am Fuße des Passes Khairkhāna gespeist. Die Neustadtteile im Südwesten, soweit sie nördlich des Chamcha Mast-Baches liegen,

83) In die Karte sind nur die größeren Moscheen an den wichtigeren Gassen der Altstadt eingetragen.

erhalten ihr Wasser aus diesem bzw. seinem linken Zufluß, dem Paghmān-Bach, der auch den Qargha-Stausee füllt. Die Gebiete südlich, d. h. im Bereich der Dār ul-Amān-Ebene (Kārta Seh), werden vom oberen Kabul her versorgt. Dagegen erhält der Neustadtkomplex im Südosten (Kārta Shāh Shahīd) vom Lōgar her sein Wasser⁸⁴).

Im übrigen besitzen die meisten Häuser der beiden Neustadtteile nördlich und südlich des Kōh-e Asmā'ī — die ja auch nicht der Wasserleitung angeschlossen sind bzw. waren — soweit sie von begüterten Afghanen oder auch von Ausländern bewohnt werden, eigene Brunnen. Diese verfügen allerdings nicht unbedingt über hygienisch einwandfreies Wasser und versiegen wohl auch einmal in einem kalten Winter bzw. nach einem besonders trockenen Sommer. In diesen Neustadtteilen mit ihren bungalowartigen Häusern, inmitten relativ großer Gärten, dienen die Wassergräben hauptsächlich der nächtlichen Gartenbewässerung. Die Abzweigungen in die einzelnen Nebenstraßen werden abends geöffnet und dann erhält jede Hausparzelle nach behördlicher Regelung eine bestimmte Zeit (meist 1—2 Stunden je nach Größe der Parzelle) Wasser. Der Vorgang wird von den Dienern bzw. Gärtnern der Hausbewohner überwacht und die Zuflüsse geöffnet und geschlossen, wobei nicht selten Streitigkeiten mit den Nachbarn entstehen. Häufig gehen daher auch heute die Hausbewohner, vor allem die Ausländer, dazu über, ihre Gärten aus den Brunnen zu bewässern. Mit elektrischen Pumpen läßt sich das im Gegensatz zu früher, als nur Handpumpen in Betrieb waren, leicht durchführen. Auf der anderen Seite verursacht die mit dem Anwachsen der Stadt und dem oben geschilderten Verbrauch für Bewässerungswasser steigende Grundwasserentnahme ein stärkeres Absinken des Grundwasserspiegels. Von Europäern, die seit einem Jahrzehnt in der Shahr-e Nau wohnen, wurde auf Befragen bestätigt, daß der Wasserspiegel ihres Brunnens heute je nach der Jahreszeit ca. 1—2 m tiefer liegt als z. Z. ihres Eintreffens in Kabul.

Wie groß die Gesamtwasserentnahme aus dem Kabul und den Zuflüssen aus dem Paghmāngebirge ist, zeigt allein schon die Tatsache, daß der Kabulfluß unterhalb der letzten Kanalabzweigung an der Moschee Shāh-e Dō Shamshīra etwa von Ende Juli bis zur winterlichen Regenzeit trocken liegt⁸⁵) und sich nur noch hier und da an tieferen Stellen des Flußbettes aus dem Grundwasser heraus Tümpel ansammeln. Der Grundwasserstrom allerdings kommt auch in der Trockenzeit nicht zum Stillstand, wie eine Bohrung unterhalb der Stadt (bei der Shirkat-e Sarwīs) zeigt, deren Wasserstand bei Wasserentnahmen nur wenig absinkt.

Um dem Wassermangel in der überfüllten Altstadt zu begegnen und um über ein besseres Trinkwasser — auch zur Versorgung des Regierungsviertels — zu verfügen, wurde 1923 eine Wasserleitung verlegt, die den größten Teil des damals

84) In der Nähe der alten Lōgarbrücke (Pul-e Mōsahī) werden mehrere Hauptkanäle abzweigt, die nicht nur Teile der Stadt Kabul, sondern auch das Bewässerungsland der unteren Lōgar-Ebene versorgen.

85) Der Pegel am Eingang der Tang-e Ghārū-Schlucht mißt in dieser Zeit nur noch 1—2 cbm/sek. Nach dem Ende der Hauptbewässerungsperiode — also noch vor Eintritt der Regenzeit — werden bereits wieder 12—15 cbm/sek. gemessen.

bebauten Geländes erfaßte. Die Wasserleitung wurde über eine Strecke von annähernd 30 km (Durchmesser 15 cm) vom Dorfe Paghmān aus herangeführt und in einem Hochbehälter mit 1000 cbm Fassungsvermögen an der Nordoststrecke des Kōh-e Asmā'ī geleitet. Von dort zweigen 5 Verteiler ab, die a) das Gebiet südlich der Moschee Shāh-e Dō Shamshīra, b) die Altstadt südlich des Kabul, c) die Altstadt nördlich des Kabul, einschließlich des Verteidigungsministeriums, d) das Regierungsviertel mit der königlichen Burg und e) die ersten Anfänge des Stadtteils Shahr-e Nau versorgen. Es wurden nur wenige bevorzugte Gebäude abgeschlossen, im übrigen aber Zapfstellen an Straßenecken, Plätzen usw. eingerichtet, von denen aus Wasserträger gegen Bezahlung das Wasser in Ziegenhäuten zu den einzelnen Haushalten tragen. Der geringe Durchmesser der Hauptleitung und der Nebenleitungen läßt allerdings zu den Hauptentnahmezeiten den Druck stark absinken. Auch wird das Wasser vor der Einführung in die oft defekte Leitung nicht gefiltert. Da ferner der Transport in den Ziegenhäuten nicht gerade zur Sauberkeit beiträgt, kann auch dieses Wasser durchaus noch nicht als hygienisch einwandfrei angesehen werden.

1957 wurde ein zweites Versorgungsnetz, und zwar für den Neustadt-komplex südlich des Asmā'ī, in Betrieb genommen. Beiderseits der Dār ul-Amān-Straße am Südennde von Kārta Seh wurde eine Brunnenreihe von 4 Brunnen erbahrt (50—74 mtr. tief) und ein Pumpwerk mit einer Förderkapazität von 12 000 cbm per Tag errichtet, welches das Wasser durch eine 14-Zoll-Leitung in einen 7500 cbm fassenden Hochbehälter am Südhang des Asmā'ī pumpt. Von dort führt eine Druckleitung zu dem Hochbehälter am Nordosthang des Asmā'ī zur Ergänzung des alten Versorgungsnetzes (6 Zoll-Leitung). Eine zweite Leitung beliefert dann mit mehreren Stichleitungen von 3 Zoll Durchmesser die Neustadtteile im Südwesten. Auch hier finanziert die Stadt nur die Hauptstränge und öffentlichen Entnahmestellen. Hausanschlüsse können jedoch gegen Bezahlung der Kosten eingerichtet werden.

Mit diesen beiden Versorgungsnetzen, die sehr weitmaschig sind und große Stadtgebiete gänzlich auslassen (z. B. Teile der Shahr-e Nau, Shērpūr, Kārta Walī, Kārta Shāh Shahīd), kann naturgemäß die Wasserversorgung nicht als gesichert gelten. Es ist daher vorgesehen, das Leitungsnetz von 1923 zu erneuern, die Paghmān-Leitung stillzulegen und eine neue Leitung von Band-e Qargha zu einem Hochbehälter am Nordhang des Kōh-e Asmā'ī zu führen. Aber auch der Qargha-Stausee vermag nur etwa 12—14 000 cbm Wasser täglich zu liefern, so daß die Versorgung der wachsenden Stadt hiermit keineswegs gesichert ist. Ganz davon abgesehen, müßte der Qargha-See zum Wasserschutzgebiet erklärt und das Baden und Befahren mit Motorbooten eingestellt werden. Weitere Maßnahmen, Brunnenketten im Becken bzw. Quellfassungen höher im Paghmān-Gebirge, — damit Verunreinigungen von Tier und Mensch vermieden werden — sind erforderlich. Die natürlichen Voraussetzungen sind nicht ungünstig, da das Paghmān-Gebirge mit seinem höchsten Gipfel Takht-e Turkman (4700 m) bereits in Höhen hineinreicht, die bis weit in den Sommer hinein Schneebedeckung aufweisen, auf jeden Fall aber aus dem Grundwasser einen ganzjährigen Abfluß

garantieren. Die Nutzung dieser Möglichkeiten und die Erweiterung des Leitungsnetzes mit dem Endziel von Hausanschlüssen zumindest in den dicht besiedelten Stadtteilen würde von der Wasserversorgung her die hygienischen Voraussetzungen zur Besserung des Gesundheitszustandes der Bevölkerung schaffen.

Eine endgültige Sanierung des Stadtgebietes wäre aber wohl doch nur durch Kanalisation zu erreichen. Dabei könnte in den Gebieten mit offener Bauweise durchaus das System der Hausbrunnen mit Sickergruben, bzw. Wasserleitungsverorgung mit Schlinggruben, wenn bei kleinen Parzellen die Gefahr der Verschmutzung besteht, beibehalten werden. In den dicht bebauten Stadtteilen aber wären die Abwässer durch Kanalisation zu beseitigen. Eine solche Einschränkung wäre wesentlich, da bei dem geringen natürlichen Gefälle der einzelnen Becken andernfalls kostspielige Pumpanlagen eingebaut werden müßten. Die Abwässer könnten unter Umständen im Osten der Stadt nutzbringend in Rieselfelder abgeleitet werden.

Die Versorgung der Stadt mit Elektrizität für Beleuchtungszwecke setzte 1912 mit dem Bau des Wasserkraftwerkes Jabal us-Sirāj im Norden Kabuls ein. Die Anlage lieferten ca. 2000 KW. In der Regierungszeit von König Amānullāh wurde das Leitungsnetz verbessert und schließlich in den Jahren 1937—41 das Wasserkraftwerk Wardak erbaut. Seitdem versorgt das ältere Kraftwerk die Siedlung Jabal us-Sirāj und das dortige Textilwerk. Mit einer Leistung von 3360 KW konnte aber auch das Werk Wardak den wachsenden Bedarf der Stadtbevölkerung und der in Kabul entstehenden Industrierwerke auf die Dauer nicht decken. Als Übergangslösung wurden daher verschiedene Diesellaggregate und Dampfkraftanlagen eingesetzt, bis man 1949 an den Ausbau eines Wasserkraftwerkes bei Sarubī, im Kabul-Engtal unterhalb der Panjshīr-Einmündung, ging. Die Bauausführung lag in den Händen von zwei deutschen Firmen. Im August 1957 wurde das Kraftwerk mit einer Leistung von 22 000 KW (2 Turbinensätzen von je 11 000 KW) in Betrieb genommen. Es liefert über eine 70 km-Hochspannungsleitung (110 KV/44 000 KW) den benötigten Strom nach Kabul und mit einer 80 km-Hochspannungsleitung (110 KV) zu dem neu errichteten Textilwerk in Gulbahār und weiter an das Zementwerk in Jabal us-Sirāj. Die Hochspannungsleitung nach Kabul verläuft über den Lataband-Paß und endet am Südwestfuß des Kōh-e Shēr Darwāza in der Umspannstation (Barishnā Kōt), wo die Spannung auf 15 000 verringert und zu den Verteilerstellen I und II weitergeleitet wird. Diese versorgen als erste Ausbaustufe des Stadtnetzes bisher die Altstadt und die nordöstliche Neustadt. Die Lage der Erdkabel und der einzelnen Transformatoren ist in die Karte eingetragen. Die zweite Ausbaustufe des Stadtnetzes mit den Verteilerstellen III und IV, die in diesem Jahr mit deutscher Hilfe in Angriff genommen wird, ergänzt das Netz in der nordöstlichen Neustadt und versorgt die Neustadt im SW. Dieser Stadtteil wurde bisher noch vom Kraftwerk Wardak mit Strom beliefert, das nach Vollendung dieses Bauabschnittes Ghaznī versorgen soll.

Der Stromverbrauch der Stadt Kabul ist in den letzten Jahren laufend angestiegen. Dazu hat nicht nur der Ausbau der Straßenbeleuchtung und der Elektro-

Installation in den Häusern, — vor allem den zahlreichen Neubauten in den Neustadtteilen — beigetragen, sondern auch der steigende Gebrauch von Elektrogeräten. Kochplatten, Elektropumpen, Heizöfen, Kühlschränke usw. fallen als Stromverbraucher ja weit stärker ins Gewicht als Beleuchtungskörper. Vor allem der Heizstromverbrauch steigt außerordentlich rasch an. Die klimatischen Bedingungen mit relativ hohen Tagestemperaturen bei kalten Nächten im Winterhalbjahr einerseits und die hohen Kosten für die Brennstoffe (vor allem Holz) andererseits verleiten zum Einsatz elektrischer Heizöfen, da sich das Anheizen von Holz- und Kohleöfen vor allem im Frühjahr und Herbst für die wenigen Abendstunden nicht recht rentiert, und der Strompreis aus sozialen Gründen niedrig gehalten wird. Neuerdings dringen aber auch in Kabul Ölöfen ein, so daß der Heizstromverbrauch wohl doch nicht ins Ungemessene steigen wird.

Eine Entlastung des Netzes wäre für die nächsten Jahre dringend erwünscht, da die Stromversorgung trotz des Kraftwerkes Sarubī noch mit einer Reihe von Mängeln behaftet ist. Obwohl die Kapazität bei einem derzeitigen Verbrauch von 55 Mio Kwh nur zu knapp 40 % ausgelastet ist, treten Engpässe auf. Das Freileitungsnetz im Niederspannungsbereich und die Hausinstallationen lassen vielfach zu wünschen übrig. Nicht nur Stromdiebstahl, sondern auch diese technischen Mängel führen zu dem hohen Gesamtverlust von 47 % des Jahresbedarfs⁸⁶⁾. Die Tatsache, daß von den restlichen 53 % allein 27 % auf private Abnahme entfallen, die bei der oben geschilderten Geräteausstattung und den genannten Verbrauchsgewohnheiten stark wechselnde Anforderungen an das Leitungsnetz stellen, führt ebenfalls zu Schwierigkeiten. In Zeiten der Höchstbelastung entziehen die privaten Verbraucher 43 % der gelieferten Energie. Starker Spannungsabfall — zum Schaden der Elektrogeräte —, häufig auftretende Überspannungen mit Stromausfällen und Teilabschaltungen sind die notwendige Folge. Die Schwierigkeiten der Stromversorgung Kabuls werden noch verstärkt dadurch, daß die Verbrauchsspitze in das Winterhalbjahr fällt, also in die Zeit des winterlichen Niedrigwasserstandes.

Diese Energieklemme soll nun in naher Zukunft durch den Bau von zwei weiteren Wasserkraftwerken beseitigt werden. Die erzeugte Energiemenge soll nicht nur den gegenwärtigen Bedarf, sondern auch den Mehrverbrauch der anwachsenden Bevölkerung und weiteren Industrialisierung abdecken. Bei Naghlū, ca. 10 km oberhalb Sarubī—aber unterhalb des wasserreichen Panjshīrzufusses—, wird mit russischer Hilfe ein Staudamm errichtet. Das dort installierte Elektrizitätswerk soll den Plänen entsprechend 60—80 000 KW liefern. Die winterliche Wasserabgabe dieses Speicherwerkes könnte darüber hinaus die Wasserklemme des Sarubī-Kraftwerkes mildern. Dem Jahresgang des Wasserabflusses entsprechend fällt aber bei beiden Kraftwerken die höchste Leistung in das Sommerhalbjahr— vor allem in die Zeit der Schneeschmelze. Um nun eine bessere Ausnutzung

86) Diese hohen Stromverluste, verbunden mit der unzureichenden Ausnutzung der Kapazität und dem niedrigen Strompreis (1 Af je Kwh) machen auch die staatliche Elektrizitätsgesellschaft zu einem Zuschußunternehmen.

der installierten Kapazitäten zu erreichen, müßte einerseits der Sommerverbrauch an Elektrizität gesteigert und andererseits die winterliche Verbrauchsspitze aufgefangen werden. Den Spitzenstrom soll ein drittes zur Zeit in Planung begriffenes Kraftwerk liefern, das mit deutscher Hilfe bei Mähīpar, in der Nähe des Kabulwasserfalles, errichtet werden wird. Der Kabul führt nach dem Aussetzen der Bewässerung — wie bereits oben mitgeteilt — ca. 12—15 cbm/sek. Wasser, die während der Wintermonate fast konstant abfließen. Bei Mähīpar könnten unter Ausnutzung des hier sehr starken Gefälles — auf einer relativ kurzen Laufstrecke über 300 m — in einem Druckstollenlaufwerk ca. 40 000 KW während der Wintermonate erzeugt werden. Damit wäre der Stromverbrauch Kabuls auf längere Sicht auch in den Wintermonaten gesichert. Wenn es nun noch gelänge, mit Hilfe einer sinnvollen Tarifgestaltung⁸⁷⁾ die Verbrauchskurve zu glätten, so könnte die Elektrizitätsversorgung im Raum Kabul — nach Fertigstellung der beiden zusätzlichen Werke (ca. 1966) — nicht nur rentabel, sondern auch preisgünstig gestaltet werden.

Große Schwierigkeiten bereitet bisher noch die Versorgung Kabuls mit festen Brennstoffen. Bis vor wenigen Jahrzehnten wurden ausschließlich getrockneter Viehdung, Holz und in immer größeren Mengen Holzkohle verbrannt. Getrockneter Viehdung und Holz wurden vor allem in offenen Kaminen verheizt, die in den Wänden der Wohnräume als halbrunde 60 cm hohe Nischen eingelassen und mit einem Schornsteingang versehen waren. Im vorigen Jahrhundert waren alle größeren Häuser, auch die staatlichen Karawansereien, mit solchen Kaminen ausgestattet. Doch haben die hohen Kosten der Holzfeuerung und die starke Rauchentwicklung der Dungfladen diese Methode der Beheizung gegenüber der Holzkohlenfeuerung allmählich zurücktreten lassen. Um die Jahrhundertwende wurden kaum noch Kamine gebaut. Erst neuerdings findet man sie wieder in den besseren Häusern, wo sie aber ausschließlich mit Holz und Kohle beheizt werden. Holzkohle dient auch heute noch in den Häusern der einfachen Bevölkerung als einziges Brennmaterial sowohl zum Kochen wie zur Beheizung. Während das Kochen mit Holzkohle relativ sparsam und den gegebenen Verhältnissen — Abzugskamine fehlen — angepaßt ist, stellt die Beheizung mit dem Manqal und Şandalī — ein Holzkohleofen oder besser -rost mit kleinem darübergestellten Tisch — eine starke Gefährdung dar⁸⁸⁾. Man breitet über den Şandalī und den daruntergestellten Manqal eine Decke, setzt sich rund um das Gerät herum und bedeckt den Unterkörper mit der Decke, so daß man von den Füßen her erwärmt wird. In ähnlicher Weise wird auch die Nacht verbracht. Auftretende Kohlenoxydgase — von der erhöhten Brandgefahr ganz abgesehen — vermindern den Wert dieser altüberkommenen Einrichtung.

In den letzten Jahrzehnten wurden von wohlhabenden afghanischen Familien

87) Statt des zu niedrigen Einheitstarifs könnten Sondertarife, z. B. Nachttarif, Industrietarif, Sommertarif für landwirtschaftliche Bewässerungsmaßnahmen usw. zur Anregung des Stromverbrauchs dienen.

88) Vgl. hierzu die ausführliche und mit Abbildungen versehene Darstellung bei MAR-KOWSKI S. 51 ff.

und besonders von den Ausländern Öfen eingeführt. Es handelt sich um einfache Schwarzblechöfen (Kanonenöfen), die nur zur Hälfte mit Schamottestein ausgekleidet und im wesentlichen zum Verbrennen von Holz geeignet sind. Häufig ist auf den eigentlichen Feuerungsraum ein Wasserbehälter aufgesetzt, durch den die Ofenröhre hindurch geführt wird. Diese leichten Öfen, die nunmehr auch im Basar hergestellt werden, geben zwar rasch Hitze ab, erkalten aber auch ebenso schnell, wobei ein beträchtlicher Teil der Wärmeenergie des abbrennenden Holzes durch den Kamin entweicht und damit verloren geht. Nun sind die Holzreserven Afghanistans sehr gering, und der steigende Verbrauch wird die geringen Vorräte in Nüristän und der Südpinz bzw. der überalterten Frucht bäume der Bewässerungsgebiete bald erschöpfen. Schon jetzt macht sich die Verknappung in rasch steigenden Holzpreisen bemerkbar. Die Bevölkerung geht daher im letzten Jahrzehnt stärker zur Kohlefeuerung über.

Die afghanische, jurassische Kohle ist aber eine Staubkohle, die nur schwer zu Brikett gepreßt werden kann, da der Teergehalt sehr gering ist. Im übrigen muß sie über einen sehr langen Anfahrtsweg von ca. 450 km — nach dem Ausbau der Sälängstraße noch ca. 280 km — aus den Gruben im Norden des Landes mit Lastwagen — 8-10 Tonnen Nutzlast — herangefahren werden. In Kabul wird sie dann mit Hilfe von Zusätzen (Melasse usw.) in einer Brikettfabrik gepreßt und an die Haushalte verkauft. Der Preis ist gemessen am Heizwert, der etwa dem unserer Braunkohlebriketts entspricht, außerordentlich hoch. Auch sind die im Basar hergestellten Öfen für den Kohlebrand nicht recht geeignet. Da die Kohle meist nur stark verunreinigt angeliefert wird, kann sie nur zusammen mit Holz am Brennen gehalten werden. Hier wird sich eine Umstellung in der Produktion nicht umgehen lassen. Da die bisher erschlossenen Kohlenlager auch keine Kokskohle liefern, muß von einer Verkokung und Gasgewinnung bis jetzt abgesehen werden. Vielleicht können später einmal die Erdöl- und Erdgasfunde im Norden die Heizmaterialversorgung erleichtern. Im Interesse einer Schonung der geringen Holzbestände wäre es dringend erforderlich, das Kochen von der Holzkohlefeuerung auf Elektro- oder Gasöfen und die Beheizung der Wohnungen auf Kohlebeheizung — mit einer besser brikettierten Kohle — oder Heizöl umzustellen.

2. Die öffentlichen Verkehrsmittel ⁸⁹⁾

Bis in die Zeit nach dem ersten Weltkrieg war in Afghanistan der Wagen als Transportmittel nahezu unbekannt. Zum Transport von Personen und Gütern standen lediglich Esel, Pferde und Kamele zur Verfügung. Dementsprechend gab es auch keine Straßen, es existierten lediglich Saumpfade bzw. Karawanenpisten. Erst unter Amānullāh wurde damit begonnen, Straßen anzulegen bzw. Karawanenwege zu Straßen auszubauen. Waren die Basarstraßen der Altstadt Kabuls eng und winkelig, nur für Fußgänger und Tragtiere berechnet, so wurden die

89) Vgl. zu diesem Abschnitt die Karte, Beilage 3.

Neustadtteile nun mit breiten Straßen ausgestattet und unter seiner Regierung und vor allem der seiner Nachfolger der Ausbau eines Fernstraßennetzes in Angriff genommen. Während die Straße zum Khaibar-Paß schon in den frühen zwanziger Jahren soweit ausgebaut wurde, daß sie befahrbar war, konnte die Straße nach Nord-Afghanistan über dem Hindukusch erst 1933 unter König Muḥammad Nādir Shāh fertiggestellt werden. Heute soll diese Strecke durch den Ausbau des Sālang-Passes um ca. 170 km verkürzt und vom Amū Daryā bis zur pakistani-schen Grenze asphaltiert werden (ca. 700 km und bis 1965 fertiggestellt). Auch die Straße nach Qandahār und weiter nach Spīn Buldak geht der Fertigstellung entgegen, während der Ausbau der Strecke durch das zentrale Bergland nach Herāt noch nicht einmal geplant ist. Die verkehrsmäßige Erschließung dieses Raumes wäre aber nicht nur für dieses stark vernachlässigte Gebiet selbst, sondern auch für Kabul und seine Stellung als Landeshauptstadt wichtig, ganz davon abgesehen, daß diese Straße die kürzeste Verbindung Ankara — Teheran — Kabul — Rawalpindi — Delhi darstellt.

Seit den 20er Jahren kamen aus Indien zweirädrige Pferdewagen für den Personenverkehr, Waren wurden von Peshawar nach Kabul mit Ochsenkarren transportiert⁹⁰). Besonders schwere Güter erforderten den Einsatz von Elefanten. Die Zeit des Ochsenkarrentransports war aber nur sehr kurz, da er schon bald von Lastkraftwagen abgelöst wurde. Dagegen haben sich die leichten, einachsigen, gefederten Pferdewagen bis heute gehalten. Sie sind einfach bespannt und als 4-Sitzer — den Rücken gegeneinander — mit eisernen Achsen und Stahlfedern (Dog-Cart-Stil) ausgestattet. Diese Gāddī werden im Sommer bzw. bei Regen mit einem Segeltuchdach überspannt und haben sich zum landesüblichen Personenverkehrsmittel entwickelt, das auch zum Transport leichter Güter geeignet ist. In Kabul sind ca. 1000 Gāddī im Verkehr. Allerdings wurden sie seit Ende 1958 auf polizeiliche Anordnung aus der Innenstadt Kabuls, dem Regierungsviertel, zu Gunsten des Autoverkehrs verdrängt und auf die Außenbezirke der Neustadtteile und die Altstadt beschränkt. Im übrigen werden Lasten auch heute noch in sehr großem Umfange von Lastträgern (Hazāra) und nur schwere Lasten auf Karāchī, einachsigen handgezogenen Plattformwagen, die heute meist auf Autoachsen mit luftbereiften Rädern aufgebockt werden, transportiert. Auch die Verkehrszeiten dieser Karāchī wurden auf den Hauptstraßen zu Gunsten eines reibungsloseren Autoverkehrs eingeengt und wie der Karawanenverkehr und der Durchzug der Nomaden auf die frühen Morgen- bzw. späten Abendstunden beschränkt.

Diese Transportbeschränkungen waren naturgemäß nur möglich und sinnvoll im Gefolge der allmählichen Motorisierung und des Ausbaus des innerstädtischen und des Vorortverkehrs⁹¹). Seit den 50er Jahren gibt es sowohl Taxis als auch

90) Siehe MARKOWSKI, S. 108 ff.

91) In der Provinz Kabul, d. h. zum größten Teil in der Hauptstadt selbst, waren 1961 ca. 4500 Lastwagen (Ladegewicht meist 4 to) und ca. 850 Busse zugelassen. Da die Lastwagen aber meist überladen wurden (etwa auf 5—6 to) kann ihr Transportvolumen auf mehr als 1 Mio to geschätzt werden. Es handelt sich, obwohl der ge-

Autobuslinien in Kabul, die teils von städtischen teils von privaten Verkehrsunternehmen bzw. auch von Privatleuten unter Aufsicht der städtischen Verkehrspolizeibehörde betrieben werden. Die Zahl der Fahrzeuge und die Dichte des Liniennetzes bzw. seine Frequenz wurden im Laufe dieses Jahrzehntes ständig erweitert. Gleichzeitig verbesserte die Regierung den Zustand der Straßen, so daß heute in den Neustadtteilen alle Straßen asphaltiert sind. Nur noch die Basargassen der Altstadt und die Stichstraßen der Ausbaugebiete sind unbefestigt. Besondere Schwierigkeiten bereiten naturgemäß die unzähligen Übergänge über die Jüy, die alle überbrückt, bzw. mit Durchflüssen oder gar Dükern versehen werden müssen.

Heute sind im innerstädtischen Taxiverkehr ca. 200 Wagen zugelassen, deren Standorte a) am Kabulhotel, b) an der Moschee in Shahr-e Nau, c) am Denkmal des unbekanntenen Soldaten an der Jädda Maiwand und d) am Pamirkino, auf der gleichen Straße, in etwa den Verkehrsansprüchen genügen. Allerdings sind die Anmarschwege zu den einzelnen Taxiständen von manchen Wohngebieten aus sehr weit entfernt, umso mehr als sie tatsächlich ihren Standort einhalten und nicht — wie etwa in Teheran — dauernd abrufbereit durch die Straßen fahren. Eine Verlegung von Taxiständen vor allem in einige Außenbezirke wäre daher angebracht. Daneben sind etwa 100 Taxis für Fernfahrten zugelassen und in den für die jeweiligen Strecken zuständigen Motorserais stationiert.

Diese Motorserais haben in Kabul die alten Karawanserais in gewissem Sinne abgelöst. Sie bieten den Lastwagenfahrern Unterkunft; Reparaturwerkstätten und Ersatzteilläden haben sich hier angesiedelt. Aber sie dienen auch als Maklerplätze für die Frachtvermittlung. Der Jalälābād-Serai liegt am Ostausgang der Stadt, auf dem südlichen Kabulufer, der Serai für die Südprovinz (Lōgar-Straße) in der Altstadt, südlich der Jädda Maiwand in der Nähe des Tuberkulosezentrums. Der Qandahār-Serai befindet sich in der Kārta Chār, westlich der Lehrerschule und der Serai für die Nordstrecke am Fuße des Kōh-e Asmā'ī, hinter dem Militärhospital. In diesen Serais werden aber nicht nur Lasten vermittelt, dort kann man auch Fern-Taxis mieten und werden die Omnibuslinien für die Fernstrecken eingesetzt⁹²⁾.

Im innerstädtischen und Vorortverkehr werden 26 Omnibuslinien betrieben, je 13 von der städtischen Verkehrsgesellschaft, der Shirkat-e Sarwīs, und von privaten Unternehmern. Letztere stehen unter Aufsicht der städtischen Verkehrspolizeibehörde, welche die Konzessionen für die einzelnen Linien vergibt und von Zeit zu Zeit — wegen der unterschiedlichen Rentabilität — auswechselt. Die Shirkat-e Sarwīs hat zur Zeit im Stadtverkehr etwa 200 Omnibusse, meist russischen und neuerdings US-amerikanischen Fabrikats, eingesetzt, von denen allerdings laufend

samte Treibstoff eingeführt werden muß, fast ausschließlich um Benzinfahrzeuge. An Personenwagen waren ca. 3500 registriert, wovon fast die Hälfte Ausländern gehörte. Der Rest besteht wohl zu ca. 60 % aus Dienstfahrzeugen, so daß die Zahl der privaten PKW-Besitzer noch sehr gering ist.

92) In der Karte, Beilage 3, sind die Standorte der Motorserais unter dem Zeichen der Ferntaxistände eingetragen.

etwa 25 % wegen dringender Reparaturen, Ersatzteilmangel usw. ausfallen. Von den Privatunternehmen wurden 8 innerstädtische und 5 Vorortlinien mit ca. 100 Bussen betrieben. Da diese Unternehmen über keine Reservebusse verfügen, kann der Fahrplan gelegentlich nicht eingehalten werden. Im Sommer 1961 wurde das gesamte innerstädtische Liniennetz neu geordnet. Die städtische Verkehrsgesellschaft, die bis dahin nur 3 Linien betrieben hatte, übernahm nun weitere 10 Linien von privaten Unternehmen. Aber 8 der Linien werden — wenn auch teilweise von anderen Endhaltestellen aus — von Privatunternehmen weiterhin bedient, sind also zur Zeit doppelt besetzt. Die Karte, Beilage 3, berücksichtigt bereits die neue Regelung — Farbgebung und Numerierung unterscheiden die verschiedenen Verkehrsträger. Die Frequenz der einzelnen Linien ist sowohl zahlenmäßig belegt, wie in der Bandbreite des Gesamtverkehrs berücksichtigt⁹³⁾. Eine Zusammenstellung bringt die Tabelle 5.

Die Omnibusse verkehren übrigens nicht nach festen Fahrplänen. Lediglich die Abfahrtszeit des ersten Busses an den jeweiligen Endhaltestellen ist festgelegt. Die weiteren folgen dann in den vorgesehenen Zeitabständen. Nach der ersten Rundfahrt fährt der an der Endhaltestelle stehende Bus ab, wenn der nächste folgt. Dabei werden unter Umständen gewisse Zeitintervalle eingehalten. Aber in den Hauptverkehrszeiten — etwa morgens bei Arbeitsbeginn — entstehen bei diesem System arge Störungen. Dann fahren z. B. 5 oder 6 Busse im Abstand weniger Minuten, die ersten überfüllt, die letzten leer, und dann folgt eine Verkehrslücke bis zu einer halben Stunde. Kein Wunder, daß die ersten dann folgenden Busse wiederum überfüllt sind und sich diese Wellenbewegung bis weit in den Vormittag hinein fortsetzt. Eine bessere Fixierung der Fahrpläne wäre daher dringend erforderlich.

Die Konkurrenz zwischen städtischer Verkehrsgesellschaft und den privaten Unternehmen hat dazu geführt — wie Tabelle 5 deutlich zeigt —, daß 8 Linien doppelt befahren werden, davon 4 sogar von der gleichen Endhaltestelle aus. Da auch die Tarife nicht ganz übereinstimmen und da bei verschiedenen Verkehrsträgern eine Abrechnung schwer fällt, gibt es natürlich auch keine Umsteigekarten. Das hat andererseits zur Folge, daß alle Linien — mit nur zwei Ausnahmen, von denen eine überhaupt keinen Anschluß an das übrige Liniennetz hat (!) — in das Stadtzentrum führen. Dieses Nebeneinander der Unternehmer, die naturgemäß die verkehrsreichsten Straßen befahren wollen — auch die Vorortlinien sammeln dort ihre Kunden ein — führt nicht nur zu Engpässen — 14 Haltestellen allein an der Pul-e Bāgh-e 'Umūmī —, sondern auch zu dem paradoxen Ergebnis, daß einige Straßen vielfach befahren, andere wichtige Straßenzüge aber überhaupt nicht und ganze Stadtviertel ausgespart werden. So gibt es z. B. keine Linie zwischen der Shahr-e Nau — Kārta Walī und Kārta Shāh Shahīd. Auch eine Ringverbindung der Außenbezirke fehlt völlig. Von Shahrārā aus kann man das Silo rascher zu Fuß erreichen als mit den Omnibussen durch das Stadtzentrum. Die Qualität der Fahrzeuge, ihr Fassungsvermögen und ihr Zustand sind außer-

93) Die Eintragungen in die Karte entsprechen jeweils der größten Verkehrsdichte.

Tab. 5: Die städtischen und privaten Omnibuslinien im Stadt- und Vorortverkehr

Bezeichnung i. d. Karte*)	Fahrtstrecke (einschl. Rückfahrt)	Verkehrsfrequenz	
		b. starkem V.	b. schwachem V.
1	Jādda Maiwand-Denkmal — Shahr-e Nau	3 Min. Abstand	6 Min. Abstand
2	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Shēr Shāh-Mīna-Straße	4 Min. Abstand	8 Min. Abstand
3	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Kārta Deh Nau-Tankstelle	5 Min. Abstand	8 Min. Abstand
L	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Kārta Deh Nau-Tankstelle	5 Min. Abstand	10 Min. Abstand
4	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Silo-Siedlung	20 Min. Abstand	30 Min. Abstand
G	Pamir-Kino — Silo-Siedlung	6 Min. Abstand	10 Min. Abstand
5	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Mahtāb Qal'a	30 Min. Abstand	30 Min. Abstand
M	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Mahtāb Qal'a	30 Min. Abstand	30 Min. Abstand
6	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Qandahār-Serai	10 Min. Abstand	15 Min. Abstand
7	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Dār ul-Amān	10 Min. Abstand	60 Min. Abstand
D	Pamir-Kino — Dār ul-Amān	15 Min. Abstand	30 Min. Abstand
8	Moschee Shāh-e dō Shamshīra — Shahrārā	45 Min. Abstand	60 Min. Abstand
9	Moschee Shāh-e dō Shamshīra — Parwān Mīna	8 Min. Abstand	15 Min. Abstand
N	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Parwān Mīna	5 Min. Abstand	10 Min. Abstand
10	Pashtūnistān-Platz — Bībī Mahrū	8 Min. Abstand	10 Min. Abstand
11	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Kārta Panj	15 Min. Abstand	30 Min. Abstand
K	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Kārta Panj	5 Min. Abstand	10 Min. Abstand
12	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Kārta Shāh Shahīd	4 Min. Abstand	8 Min. Abstand
A	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Kārta Shāh Shahīd	4 Min. Abstand	8 Min. Abstand
13	Pul-e Bāgh-e 'Umūmi — Chihil Sutūn	12 Min. Abstand	20 Min. Abstand
I	Pamir-Kino — Chihil Sutūn	8 Min. Abstand	15 Min. Abstand
B	Jādda Maiwand-Denkmal — Bagrāmī	30 Min. Abstand	60 Min. Abstand
C	Jādda Maiwand-Denkmal — Shēwakī	30 Min. Abstand	60 Min. Abstand
E	Pamir-Kino — Gulbāgh	30 Min. Abstand	60 Min. Abstand
F	Pamir-Kino — Chār Āsyāb	45 Min. Abstand	60 Min. Abstand
H	Kārta Deh Nau-Tankstelle — Paghmān	30 Min. Abstand	60 Min. Abstand

*) Zahlen = Omnibuslinien der städtischen Verkehrsgesellschaft
Buchstaben = Omnibuslinien privater Unternehmer

ordentlich unterschiedlich. Die städtische Verkehrsgesellschaft hat zwar ihren Wagenpark in den letzten Jahren laufend verbessert, dabei haben sich aber auch die Fahrpreise von 1958 bis heute verdoppelt. Die Preise sind zwar an den europäischen gemessen immer noch niedrig, da es aber weder Teilstreckenkarten, noch Umsteigekarten und natürlich auch keine Monatskarten, Arbeiterkarten oder ähnliches gibt, wird die Benutzung der Verkehrseinrichtungen für den Einheimischen doch recht kostspielig.

Das Kabulental bei Deh Mazang, das in früheren Zeiten zu den großen Lagevorteilen Kabuls gehörte, ist nach Ausdehnung der Stadt in den Südwesten zu einem Verkehrsengpaß erster Ordnung geworden. Das Tal bietet zwar je einer Straße auf beiden Ufern genügend Raum, dieser wird aber von öffentlichen Gebäuden, Fabriken usw., die teilweise älteren Datums sind, eingeengt. Man hat deshalb beide Uferstraßen zu Einbahnstraßen erklärt, wodurch aber automatisch der Verkehr über die beiden Brücken an der Hauptpost (Pul-e Bāgh-e 'Umūmī) und der Moschee Shāh-e Dō Shamshīrā gelenkt wird. Vor allem die erstere liegt mitten zwischen Altstadt und Regierungsviertel bzw. nördlicher Neustadt und ist an sich schon stark frequentiert. Nun müssen aber auch alle Fahrzeuge aus der südwestlichen Neustadt erst über die Brücke bei Deh Mazang auf das Südufer und dann wieder über die Pul-e Bāgh-e 'Umūmī auf das Nordufer. Da nun diese Brücke bzw. ihre Auffahrt gleichzeitig Endstation von nicht weniger als 14 Omnibuslinien und gleichzeitig Haltestelle von 5 weiteren Linien ist, wird der an sich geräumige Platz vor der Auffahrt dauernd von mehreren haltenden Bussen blockiert und damit zu einer Gefahrenquelle ersten Ranges. Hier muß in naher Zukunft — vor allem, wenn der Verkehr weiter so stark anwächst wie in den letzten Jahren — Abhilfe geschaffen werden. Dazu sind m. E. zwei Maßnahmen erforderlich:

- 1) Umsteigefahrkarten im Linienverkehr, die ein Verlegen der Endhaltestellen der Vorortlinien aus dem Zentrum heraus an die Peripherie ermöglichen und
- 2) die beiden Uferstraßen am Kabuldurchbruch müssen nach Beseitigung der Bebauung so verbreitert werden, daß sie in beiden Richtungen befahrbar werden, womit für einen großen Teil des Verkehrs die zweimalige Flußüberquerung wegfällt.

Die zentrale Bedeutung Kabuls als Hauptstadt des Landes, seine verkehrsgünstige Lage und der in den letzten Jahrzehnten von der Regierung betriebene Ausbau der Fernstraßen hat naturgemäß Kabul auch zum wichtigsten Ausgangspunkt der Fernverkehrsverbindungen werden lassen. Der Personenfernverkehr liegt in erster Linie in den Händen der afghanischen Post, die bestimmte Strecken nach einem „Fahrplan“ befährt. Daneben werden eine ganze Reihe von Linien von privaten Verkehrsgesellschaften und -unternehmern unter Aufsicht der Verkehrspolizeibehörde betrieben und neuerdings hat sich auch die Shirkat-e Sarwīs in den Überlandverkehr eingeschaltet.

Die afghanische Post betreibt von Kabul aus 5 regelmäßige Liniendienste, die nicht nur dem Transport von Fahrgästen, sondern auch der Verteilung der Brief- und Paketpost dienen. Die Strecken werden dreimal wöchentlich befahren und

zwar Abfahrt in Kabul jeweils Sonntag, Dienstag und Donnerstag vom Hauptpostamt.

Nach Norden fahren zwei Linien:

- | | |
|----------------------------|------------------|
| 1) Kabul ←→ Mazār-e Sharīf | mit 8 Omnibussen |
| 2) Kabul ←→ Khānābād | mit 4 Omnibussen |

nach Osten:

- | | |
|----------------------|------------------|
| 3) Kabul ←→ Peshawar | mit 5 Omnibussen |
|----------------------|------------------|

nach Süden bzw. Südosten:

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 4) Kabul ←→ Qandahār | mit 8 Omnibussen |
| 5) Kabul ←→ Gardēz | mit 3 Omnibussen. |

Insgesamt sind also 28 Busse eingesetzt, die natürlich nicht in der Lage sind, die Nachfrage zu decken.

Aus diesem Grunde befahren private Verkehrsunternehmen ebenfalls die oben genannten Strecken, bzw. Teilstrecken und haben darüber hinaus zusätzliche Linien übernommen. Insgesamt werden von Kabul aus etwa 300 Busse auf 40 Linien eingesetzt. Diese befahren ebenfalls die Südroute in Teilstrecken und bis Qandahār bzw. sogar darüber hinaus nach Farāh und Herāt⁹⁴). Daneben gibt es zusätzliche Linien nach Maidān, Wardak und ins Hazārajāt (Richtung Unai-Paß). Die Poststrecke nach Gardēz wird ergänzt durch eine ganze Reihe von Linien, die den Mittelstreckenverkehr etwa ins Lōgartal usw. übernehmen, teilweise aber auch noch bis Khōst und Urgūn weiterführen. Auch die Oststrecke nach Jalālābād wird von Bussen privater Unternehmer befahren. Die meisten Omnibusse aber gehen nach Norden, wobei nicht nur die Hauptstrecken nach Qundūz und Mazār-e Sharīf verstärkt werden⁹⁵), sondern vor allem auch der Mittelstreckenverkehr stark ausgebaut ist. Neben den Teilstrecken in die Kōh-e Dāman-Ebene und nach Kōhistān (z. B. Istālif, Guldara, Sarāi-e Khōja, Qarabāgh, Chahārīkār) gehen zusätzliche Linien ins obere und untere Panjshīr-Tal (z. B. Tagāb), ferner nach Ghōrband und darüber hinaus nach Bāmiān.

Einzelne dieser Strecken werden relativ selten befahren, etwa nur einmal in der Woche, oder nur bei Bedarf. Für die häufig befahrenen Strecken haben sich relativ feste Fahrpläne entwickelt. Die Busse fahren von den jeweils zuständigen Motorserais aber nur dann ab, wenn sie besetzt sind. Auch die Fahrtdauer läßt sich für die größeren Strecken nur schwer bestimmen. Sie beträgt auf den Hauptstrecken, etwa nach Mazār-e Sharīf oder Qandahār, in der Regel 2—3 Tage. Im übrigen hängt die Fahrzeit vom jeweiligen Zustand der Straßen, von der Häufig-

94) Von Qandahār aus geht auch eine Linie der afghanischen Post mit 6 Bussen bis Herāt.

95) Von Mazār-e Sharīf aus verkehrt dreimal in der Woche ein Postbus nach Maimana (3 Omnibusse).

keit des Fahrgastwechsels auf der Strecke, nicht zuletzt aber auch vom Zustand des Fahrzeuges ab, der oft zu wünschen übrig läßt — was auf der anderen Seite bei den relativ schlechten Straßen nicht verwunderlich ist⁹⁶). Es gibt nur wenige feste Haltepunkte, die übrigen ergeben sich aus dem jeweiligen Bedarf der Fahrgäste.

Bei diesen Verkehrsverhältnissen spielt natürlich das „Mitfahren“ bzw. Mitgenommenwerden eine große Rolle. Auch die Lastwagen nehmen jederzeit Fahrgäste auf, die dann in oft gefährlichen Stellungen samt ihrem Gepäck auf der Ladung thronen und mit dem langen Feilschen um den Fahrpreis und dem umständlichen Auf- und Abladen den Warenverkehr auf den Lastwagen nicht gerade beschleunigen. Für die Fahrer der Lastkraftwagen — auch der staatlichen — stellt dieses Mitnehmen eine willkommene zusätzliche Einnahme dar, die oft allerdings auch beim Gehalt schon berücksichtigt wird, oder sogar in einer Fixsumme nach der Fahrt abgerechnet werden muß. Seit dem Sommer 1962 hat — vielleicht um diesen Mißstand zu beseitigen — auch die Shirkat-e Sarwīs einen Überlanddienst aufgenommen, der allerdings bisher nur wenige Linien umfaßt. Im Mittelstreckenverkehr werden die Routen: Kabul — Husain Kōt, Kabul — Sarāi-e Khōja, Kabul — Chahārikār und im Fernverkehr: Kabul — Mazār-e Sharīf und Kabul — Jalālābād befahren. Der Fahrpreis der Mittelstrecken — bis etwa 80 km — ist recht niedrig, ca. 2 Afs. je 10 km⁹⁷). Im Langstreckenverkehr erhöht es sich auf ca. 4 Afs. je 10 km. Dieser Preis ist immerhin so hoch, daß sich eine Absprache mit einem Lastwagenfahrer evtl. doch noch lohnt.

Die Kraftstoffversorgung übernehmen in Kabul 5 Tankstellen und zwar 2 an der Ausfallstraße nach Süden (Shēr Shāh Mīna-Straße), 2 im Südosten der Stadt, an der Straße zum Lataband-Paß bzw. zum Lōgartal — und eine an der Straße nach Norden. Letztere liegt sehr ungünstig an der Dorfstraße in Shahrārā, so daß die Fahrer zum Tanken von der Hauptstraße abbiegen müssen. Es fehlt eine Tankstelle im Inneren der Stadt zur Versorgung des Stadtverkehrs. Das Benzin wird von der staatlichen Monopolgesellschaft importiert, die auch die Einfuhr der Kraftfahrzeuge regelt. Heute handelt es sich meist um russisches Benzin (mehr als 80 % der Einfuhren), das über eine recht geringe Oktanzahl verfügt und im Verein mit der Höhenlage — vor allem in den Gebieten über 3000 m — die Leistung der Motoren stark absinken läßt.

Bei der Betrachtung der Verkehrsverhältnisse der Stadt Kabul darf die Bedeu-

96) Die Straßen sind im allgemeinen geschottert, oft aber nur angeschüttet, d. h. praktisch unbefestigt. Häufig werden die Jūy-Übergänge nicht überbrückt und die Querinnen sind so ausgefahren, daß ein PKW halb darin verschwindet. Kein Wunder, daß den Ausländern diese Straßen eher als eine „Aneinanderreihung von Schlaglöchern“ denn als Fahrweg erscheinen. Wo irgend möglich — etwa im unbebauten Gelände, in der Steppe — weicht man links oder rechts von der Straße ab. Diese wird zur Rollbahn oder zur Piste, die den Ortsunkundigen aber leicht dazu verführen, einer Seitenspur folgend, den Weg zu verfehlen. Im Winter und vor allem im Frühjahr während der Schneeschmelze werden viele Strecken überhaupt unpassierbar.

97) 1 Afghāni entspricht im „grauen Marktkurs“ in etwa 0,10 DM.

tung des Flugverkehrs bzw. des Flughafens nicht übersehen werden. Gerade weil in Afghanistan bisher und wahrscheinlich auch noch für längere Zeit keine Eisenbahnlinien existieren und das Straßennetz eigentlich nur aus einer Ringstraße mit Anschlußstraßen nach Pakistan, Persien und Rußland besteht (s. Abb. 1), kommt dem Flugverkehr eine überragende Bedeutung zu. In Kabul gab es bereits in den 30er Jahren einen Flugplatz, der aber seit dem Kriege etwas weiter nach Norden hinter den Bibi Mahrū-Hügel verlegt wurde (ca. 6 km vor der Stadt). Seit Ende 1960 besitzt der Platz eine betonierte Landebahn von 2800 m Länge, ist also für Düsenmaschinen mittlerer Größe anfliegbar. Die Flugsicherungseinrichtungen sind noch nicht fertiggestellt. Vor dem Ausbau mußte der Flugplatz im Winter und Frühjahr — wegen zu großer Überschwemmungen — häufig gesperrt werden. Da dann auch die Straßen-Pässe rings um das Kabulbecken unpassierbar wurden, war die Stadt in solchen Fällen völlig von der Außenwelt abgeschnitten. Die Flugzeuge flogen nur bis Qandahār bzw. zum Ausweichflugplatz Jalālābād, von wo Passagiere und Post mit dem Auto durch die Tang-e Ghārū, die aber im Frühjahr steinschlaggefährdet ist, nach Kabul transportiert werden mußten.

Seit 1953 hat Afghanistan eine eigene staatliche Fluggesellschaft, Ariana Afghan Airlines (AAA), die seit 1955 mit der PAA (Pan American Airlines) vertraglich verbunden ist (Kapital 51/49 %) mit z. Zt. 5 Flugzeugen (eine DC-6 und vier DC-3). Außer in Kabul gibt es im Lande noch weitere 5 Verkehrsflugplätze und zwar in Herāt, Mazār-e Sharīf, Qundūz und zwei in Qandahār. Der alte Flugplatz in Qandahār dient heute nur noch dem innerafghanischen Verkehr, während der neu ausgebaute — bzw. was die Ausstattung mit Gebäuden und Flugsicherungsanlagen angeht, noch im Ausbau befindliche — dem internationalen Flugverkehr (auch der Ariana) dient. Die Startbahn dieses Flughafens ist auf eine Länge von 3200 m gebracht mit je 300 m Sicherheitsrollbahn in beiden Richtungen und damit auch für moderne Großraumdüsenmaschinen geeignet. Der Flugplatz Qandahār wird mit Unterstützung der amerikanischen technischen Hilfe, der von Kabul mit russischer technischer Hilfe ausgebaut. Kabul wird heute außer von der Ariana nur noch von drei internationalen Linien angefliegen und zwar von der sowjetrussischen Aeroflot, von der Indian Airlines-Corporation und von den Iranian Airlines. Der Flugverkehr der Pakistan International Airlines wurde 1959 eingestellt. Die Ariana befliegt eine Reihe innerafghanischer Strecken und darüber hinaus nach Indien, Persien, Irak und Libanon (s. Tab. 6).

Außer diesen fahrplanmäßigen Flügen — der Winterfahrplan ändert fast nur die Flugzeiten — gibt es in der Pilgerzeit (Ḥajj) eine Verkehrsspitze. In den Monaten Mai—August 1960 flog jede verfügbare Maschine im Tag- und Nachtflug via Teheran — Bahrein nach Jidda. Die Regierung hat mit einer Reihe von Staaten Luftverkehrsabkommen geschlossen und hofft, in Zukunft zumindest Qandahār, das im Zeitalter des Düsenlangstreckenverkehrs relativ günstiger als etwa Bagdad und Karatschi liegt, an den internationalen Flugverkehr anschließen zu können.

Zu einem modernen Verkehrsnetz gehört naturgemäß auch ein leistungsfähiger Nachrichtenverkehr. Gerade die Nachrichtennetze sind in den letzten

Tab. 6: Flugverbindungen vom Flugplatz Kabul (Sommer 1963)

Ariana Afghan Airlines (AAA)

Nationale Routen, wöchentlich:

2 Flüge nach Qandahār und zurück	mit einer DC-3, einer DC-6
2 Flüge nach Qandahār — Herāt und zurück	mit DC-3
4 Flüge nach Qundūz — Mazār-e Sharīf und zurück	mit DC-3

Internationale Routen, wöchentlich:

2 Flüge Kabul — Amritsar — Delhi und zurück	DC-3
1 Flug Kabul — Qandahār — Teheran — Beirut und zurück	DC-6
1 Flug Kabul — Teheran — Damascus — Beirut und zurück	DC-6

Fremde Fluggesellschaften:

Aeroflot (russisch), Ilyushin 18, Turboprop

2 Flüge wöchentlich nach Taschkent — Moskau und zurück

Indian Airlines Corporation, DC-3

1 Flug wöchentlich nach Amritsar — Delhi und zurück

Iranian Airlines, Vickers Viscount, Turboprop

2 Flüge wöchentlich Kabul — Zāhedān - Teheran und zurück.

Jahren, seit Beginn des ersten Fünfjahresplanes, bedeutend verbessert worden. Es bestehen Telefonverbindungen mit allen Provinzen des Landes. In Kabul selbst wurde 1957 Selbstwähldienst mit 4300 Anschlüssen eingerichtet. Im Rahmen des zur Zeit laufenden 2. Fünfjahresplanes sollen die Anschlußmöglichkeiten auf 10 000 erweitert und das sehr störungsanfällige Überlandleitungsnetz verbessert werden⁹⁸). Direkte drahtlose Auslandsverbindungen (Telefonie) gibt es an 5 Wochentagen zu festgelegten Zeiten mit New Delhi, Teheran, Karachi, Moskau, Paris und Rom. Die beiden letztgenannten vermitteln weiter in das amerikanische und europäische Netz. Direkte telegraphische Verbindung besteht mit den Städten Taschkent, Moskau, Peshawar, Karachi, Bombay, Teheran, Rom und London. Die Weitervermittlung übernehmen in diesem Falle die Städte Rom, London und Moskau.

1925 wurde in Kabul der erste Sender errichtet und 1940 ein Mittelwellensender mit 20 KW Leistung in Betrieb genommen, der allerdings heute etwas veraltet ist. Seit Ende 1959 arbeitet ein 50-KW-Kurzwellensender auf dem neuen Gelände beim Dorf Yaka Tūt (an der Tang-e Ghārū-Straße), eine moderne Rundfunkstation ist im Bau. Es werden Nachrichten in verschiedenen Sprachen (Persisch, Pashtu, Baluschi, Urdu, Englisch, Französisch, Deutsch und Russisch) gesandt. Die Zahl der in Afghanistan benutzten Rundfunkempfänger (Netz- und Batteriegeräte) wird z. Zt. auf ca. 50 000 geschätzt.

⁹⁸) Desgleichen soll der Telefonverkehr in Qandahār auf Selbstwähldienst umgestellt werden.

RÜCKBLICK UND AUSBLICK

Die günstige orographische, hydrographische und klimatische Lage der intramontanen Becken im Bereich der Ghōrband-Panjshīr- und Lōgar-Kabul-Zusammenflüsse hat schon in frühhistorischer Zeit zu einer relativ dichten Besiedlung geführt. Die frühe Stadtentwicklung aber war in erster Linie das Ergebnis der einmaligen Verkehrslage, denn die wenigen relativ gangbaren Paßstraßen über den Hindukusch trafen sich in diesem Raum. Da andererseits die Pässe vor allem im Winterhalbjahr dem Warenverkehr bedeutende Schwierigkeiten bereiteten, mußten die städtischen Siedlungen schon bald über den Status einfacher Relaisstationen hinauswachsen und zu wichtigen Warenumsschlag- und Lagerplätzen heranwachsen. Zwar lagen die Schwerpunkte der Staatenbildung nördlich, südöstlich und westlich des Hindukusch, aber die expandierenden Großstaaten waren zwangsläufig bestrebt, die reichen Bewässerungsoasen des Kabulgebietes als wichtige Verkehrsknotenpunkte ihrem Territorium anzugliedern.

Die innerasiatischen Völkerwanderungen und religiösen Strömungen passierten diese Beckenlandschaft genauso wie der Warenverkehr und führten in ihrem Ablauf zu manchen Verschiebungen der bevorzugten Knotenpunkte der Karawanenwege. Seit der islamischen Zeit und dem Vordringen osttürkischer Völkerschaften in den Raum nördlich des Hindukusch gewann das südliche der beiden großen Becken, das die Stadt Kabul beherbergt, allmählich den Vorrang vor dem nördlichen mit der alten graecobaktrischen Handelsstadt Capisa. Die für den Verteidigungsfall besonders günstige Lage der Neugründung und die zunehmende militärische Bedeutung des Raumes als Aufmarschgebiet für den Einfall nach Indien mag diese Entwicklung noch begünstigt haben. Unter diesen Umständen wurden die politisch-militärischen Lagevorteile auf die Dauer gesehen höher bewertet als die handels- und verkehrsgeographischen Vorzüge.

Auf Zeiten der Blüte folgten Zeiten der kriegerischen Wirren und des Niedergangs. Die Tatsache, daß die isoliert liegenden Bewässerungsoasen rund um den Hindukusch jahrhundertlang Streitobjekt der mächtigeren Nachbarn blieben und selbst nicht zu staatlicher Einheit gelangen konnten, hat dabei zweifellos eine wichtige Rolle gespielt. Ein solcher Zusammenschluß wurde auch durch die völkischen, sprachlichen und religiösen Differenzierungen innerhalb der Bevölkerung des Landes beiderseits des Hindukusch nicht gerade erleichtert.

Erst im 18. Jahrhundert entwickelte sich Afghanistan zum Staatswesen und wird Kabul zur Hauptstadt des Landes. Noch einmal, um die Jahrhundertwende, wird es zur Drehscheibe des innerasiatischen Warenverkehrs. Aber die Spannweite des Bogens ist bereits verkürzt. Europa hat die direkte Verbindung mit Indien und Ostasien auf dem Seewege aufgenommen. In der zweiten Hälfte des

19. Jahrhunderts sinkt mit dem Bau des Suezkanals der Landweg durch Afghanistan als Bindeglied zwischen Orient und Okzident zur Bedeutungslosigkeit herab, und selbst die Verbindung zwischen Persien und Indien wird durch die englischen Bahnbauten in Baluchistan nach Süden abgelenkt. Die englisch-afghanischen Kriege, welche die Stadt mehrfach in Mitleidenschaft zogen, und die allmähliche Abschließung des Landes gegen die Außenwelt mußten zu einer weiteren Funktionseinbuße führen. Kabul war zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum innerafghanischen Handelszentrum — eingeengt durch die wichtigen Handelsorte Qandahār (im Süden), Herāt (im Westen) und Mazār-e Sharīf (im Norden) — herabgesunken. Der Funktionsgewinn als Hauptstadt des Landes und Sitz des Herrschergeschlechtes konnte bei der weitgehenden Delegation der Verwaltungsaufgaben an die Provinz-Gouverneure und Stammesfürsten zunächst nur wenig für das Wirtschaftsleben der Stadt bedeuten.

Eine Neuentwicklung bahnte sich erst an, als in den 20iger und 30iger Jahren die Regierungsform in Richtung einer konstitutionellen Monarchie umgestaltet wurde und der Hauptstadt als Sitz der Legislative und Exekutive in steigendem Maße Verwaltungsaufgaben zuwuchsen. Auch die verschiedenen in diesem Zusammenhang notwendigen Reformen gingen von Kabul aus, das so zum Vorbild der Provinzhauptstädte und zum Sinnbild des Fortschritts für das ganze Land wurde. Die von der Regierung mit den verschiedensten Aufgaben betrauten Ausländer, die zum größten Teil in Kabul wohnten, haben nicht wenig zu dieser Entwicklung beigetragen. Sie beeinflussten das Wirtschaftsleben nicht nur durch ihre unmittelbare Tätigkeit, sondern auch indirekt durch ihre Gewohnheiten, Bedürfnisse und Anregungen. Das Warenangebot wurde vergrößert, die Bauweise paßte sich den gestiegenen Ansprüchen an, Schulen wurden eröffnet, kleine Fabrikbetriebe errichtet und die Elektrizitätserzeugung aufgenommen. Damit erlangte Kabul wieder eine Sonderstellung unter den Städten Afghanistans, wie es sie seit seiner Blütezeit als Fernhandelszentrum nicht mehr besessen hatte.

Selbstverständlich mußte ein solcher Funktionsgewinn zu einem Wandel des Stadtbildes und vor allem zu einer grundsätzlichen Umgestaltung seines inneren Gefüges führen. Jahrhunderte hatte Kabul in seiner „mittelalterlichen“ Struktur und Größe überstanden. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war zwar die königliche Residenz von der Festung Bālā Ḥiṣār auf das Nordufer des Flusses verlegt und damit die Geschlossenheit des Stadtbildes bereits gesprengt worden. Zu einer sprunghaften Stadtausweitung, die schließlich ein vielfaches der ehemaligen Stadtgröße erreichen sollte, kam es aber erst seit dem Ende der 30iger Jahre unter dem Einfluß der oben geschilderten Entwicklung. Das Gebiet um die königliche Burg wandelte sich zum Regierungs- und Diplomatenviertel, und im Anschluß daran entstand ein „Villenviertel“ der gehobenen einheimischen Bevölkerungsschichten und der Ausländer. Schließlich konnte sogar das Kabuldurchbruchstal im Westen, in dessen Schutz sich die Stadt einstmals entwickelt hatte, die weitere Ausbreitung der Stadt nicht verhindern. Seit 1942 begann auch hier die Bebauung, nachdem noch 1929 der Versuch des Königs Amānullāh, in der Dār ul-Amān-Ebene eine Neustadt zu errichten, gescheitert war. Waren die Stadtteile

Shahr-e Nau, Kārta Chār u. a. noch überwiegend den höheren Schichten der Bevölkerung und den Ausländern vorbehalten gewesen, so strömten im Verlauf der Ausweitung der Verwaltungsfunktionen einerseits und im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen in der Altstadt andererseits zunehmend „mittelständische“ Bevölkerungskreise in die Neustadtteile. Seit 1950 hat sich daher die bebaute Fläche nochmals annähernd verdoppelt.

Während im Rahmen dieses Stadtausbaus zunächst nur das Regierungsviertel einen gewissen Funktionswandel erfuhr, aus Villen wurden Ministerien, Botschaften usw., und die Neustadtteile von Anfang an als Wohnviertel errichtet wurden, blieb die Altstadt, was sie immer war, Kaufmanns- und Handwerkersiedlung. Allerdings machten sich allmählich gewisse Auflösungserscheinungen bemerkbar. Die Branchenbindung der Straßenzüge ging vielfach verloren bzw. wurde durch die Straßendurchbrüche gestört. In den Neustadtteilen entwickelten sich darüber hinaus eigenständige Geschäftszentren und siedelten sich Handwerksbetriebe an, deren Angebot und Erzeugung auf den spezifischen, gehobenen Bedarf der dort wohnenden Oberschicht und der Ausländer zugeschnitten sind. Allmählich entstanden am Rande der Altstadt bzw. des Regierungsviertels ganze Straßenzüge, deren Güterangebot nicht mehr vom Bedarf breiterer Bevölkerungsschichten bestimmt ist, sondern „europäischen“ Zuschnitt trägt. Dies führte notwendig zu einer gewissen Funktionseinbuße des kernstädtischen Basars. Die Straßendurchbrüche in der Altstadt passen sich nicht nur ihrer Bauweise, sondern auch ihrer Funktion nach den neuen Erfordernissen an. Bürohäuser, Verwaltungssitze öffentlicher und privater Unternehmungen, neue Berufe sind hierfür charakteristisch. Auch die Schnellebigkeit wird aus den Industrieländern übernommen. Schon jetzt sind eine Reihe der nur wenige Jahre alten Gebäude an der Jādda Maiwand renoviert oder gar abgerissen worden und zweckmäßigeren Neubauten gewichen. Die zahllosen Einzelhandelsgeschäfte beginnen die Konkurrenz von „Warenhäusern“ zu spüren. All dies steckt aber in den Anfängen. Es wäre falsch, diese Ausführungen anhand europäischer oder gar amerikanischer Vorstellungsbilder zu interpretieren. Die Vorgänge lassen sich vielleicht mit den Entwicklungen in unseren Mittelstädten vor 50 Jahren bzw. in manchen zentralen Orten der abgelegeneren bäuerlichen Gebiete in der Nachkriegszeit vergleichen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß es sich um eine Großstadt von ca. 250 000 Einwohnern im orientalischen Lebensbereich handelt.

Mit der raschen Bevölkerungszunahme und der Ausweitung der Stadt konnten die öffentlichen Versorgungseinrichtungen nur schwer Schritt halten. Im Zeitalter des Verkehrschaos in unseren eigenen Städten sollten uns die Schwierigkeiten bei der Wasser- und Elektrizitätsversorgung, der Einrichtung eines städtischen Verkehrsliniennetzes usw. nicht allzu sehr erstaunen. Immerhin verfügt die Stadt seit einigen Jahren über elektrischen Strom und wurde ein Teil des Stadtnetzes den Anforderungen entsprechend ausgebaut. Völlig unzureichend ist dagegen noch die Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung. Das innerstädtische Verkehrsnetz wurde erneut 1961 verbessert, läßt aber noch viel zu wünschen übrig. Vor allem in der Altstadt stoßen alle Maßnahmen auf das Hindernis einer völlig un-

geregelten und unüberschaubaren Bebauung. Daher ist der Zeitpunkt abzusehen, an dem auch die letzten noch bestehenden Teile abgerissen werden müssen, so bedauerlich dies für den romantisch veranlagten Besucher Kabuls auch sein mag. Eine Sanierung ist nur auf diesem Wege möglich. Es bleibt aber zu hoffen, daß die Stadtverwaltung zumindest in der Altstadt Mittel und Wege findet, einen eigenen, auf die besonderen Bedürfnisse zugeschnittenen Baustil zu entwickeln und nicht versucht — wie dies leider an der Jadda Maiwand geschah — ein „Allerwelts-Städtebild“ zu schaffen, das übrigens den klimatischen Gegebenheiten nicht angemessen ist.

Auf dem Gebiet der Planung ist zweifellos Versäumtes nachzuholen. Es genügt nicht, einen Straßenplan des zu bebauenden Geländes anzulegen, sondern dieses muß auch erschlossen werden und die Einzelteile müssen sich zu einem sinnvoll einander zugeordneten Ganzen zusammenfügen. In einer Großstadt, die gleichzeitig Hauptstadt des Landes ist, müssen Straßennetz, Bebauungsdichte und Funktion der einzelnen Baukomplexe, z. B. Regierungsviertel, Einkaufszentrum, Erholungsviertel und Industriestandorte, langfristig und großzügig geplant sein, wenn nicht in Abstand weniger Jahre immer erneute Schwierigkeiten auftreten sollen, deren Beseitigung nur mit großem Kostenaufwand möglich ist. Aus den Erfahrungen europäischer Städte wäre zu lernen, daß sowohl allzu große Konzentration wie auch zu starke Dezentralisation sich auf die Dauer schädlich auswirken.

Es kann nicht Aufgabe dieser Bestandsaufnahme des heutigen Kabul sein, Leitlinien für eine Stadtplanung zu liefern. Doch seien einige grundsätzliche Hinweise im Rahmen dieses Ausblicks auf die zukünftige Entwicklung erlaubt. Der Vergleich mit früheren Schätzungen der Einwohnerzahl ergab mit ziemlich großer Sicherheit eine jährliche Bevölkerungszunahme von ca. 5 %, wovon 2 % auf das biologische Wachstum und 3 % auf Wanderungsgewinne entfielen. Das aber bedeutet eine Erhöhung der Einwohnerzahl um ca. 60 % in 10 Jahren, bezogen auf 230 000 Einwohner Ende 1960, also auf ca. 370 000 Einwohner Ende 1970. Für diese 140 000 Menschen müssen innerhalb eines Jahrzehnts Wohnungen und die zugehörigen Versorgungseinrichtungen — also Straßen, Elektrizität, Wasser, Kanalisation usw. — bereitgestellt werden. Im gleichen Zeitraum wären mindestens 35 000 Arbeitsplätze neu einzurichten. Die bisherigen Ausführungen haben aber gezeigt, daß es nicht möglich war, für das Bevölkerungswachstum 1936—1960 die benötigten Wohnungen und Versorgungseinrichtungen zu erstellen. Darüber hinaus herrscht zweifellos eine versteckte Arbeitslosigkeit in Form der Unterbeschäftigung. Es liegt also ein beträchtlicher Nachholbedarf vor. Der Gefahr einer Proletarisierung der Stadtbevölkerung und des Zusammenbruchs der Versorgungseinrichtungen mit allen unübersehbaren Folgen kann daher nur durch eine Einschränkung der Zuwanderung begegnet werden.

Das theoretisch einfache Mittel eines Verbotes der Zuwanderung hat wohl kaum Aussicht auf Erfolg. Immerhin könnte eine behördliche Kontrolle, die Zuzugsgenehmigungen nur bei Nachweis eines Arbeitsplatzes und einer Wohnung erteilt, die zu befürchtende noch stärkere Ausweitung der Wanderbewegung

verhindern. Weit sinnvoller und wahrscheinlich erfolgreicher wäre es aber, im Einzugsbereich Kabuls Arbeitsplätze zu schaffen und damit das Übel an der Wurzel zu fassen. Zweifellos kommt der größte Teil der Neubürger aus der weiteren Umgebung der Stadt. Der industrielle Ausbau der Nachbarprovinzen sollte daher vorangetrieben werden. Im Raum Chāhārīkār — Jabal us-Sirāj — Gulbahār liegen Ansätze bereits vor. Auch in Jalālābād ist die Situation nicht ungünstig. Weit schwieriger wird es sein, in Ghaznī und im Hazārajāt Industrien anzusiedeln. Aber nur die Bindung der Arbeitskräfte in ihren Wohngebieten kann einen weiteren Zustrom nach Kabul verhindern. Die Modernisierung auch der Provinzhauptstädte könnte darüber hinaus die Anziehungskraft der Landeshauptstadt verringern. Unabhängig von dieser Aufgabe muß der oben bereits geforderte Bebauungsplan aufgestellt und die wahllose Zuweisung von Baugelände aufgegeben werden, denn mit einem weiteren Anwachsen der Einwohnerzahl müssen die städtischen Behörden auch dann rechnen, wenn es gelingen sollte, die Zuwanderung einzuschränken. Der aufzustellende Bebauungsplan hätte 1) die Verkehrsverhältnisse, 2) die Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, 3) die jetzige und in Zukunft mögliche Landnutzung und 4) die klimatischen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Mit Rücksicht auf die Wasserversorgung sollte der Westen — das Gebiet des Paghmān- und Chamcha Mast-Baches —, der Südwesten — die südliche Dār ul-Amān-Ebene — und der Südosten — die Lōgarebene am heutigen Stadtrand — zu Wasserschutzgebieten erklärt werden. Aus diesem Grunde verbietet sich hier die Ansiedlung neuer — vor allem abwasserreicher — Industrien und eine weitere Ausdehnung der Südweststadt. Der Stadtteil südwestlich des Kabuldurchbruches sollte auch aus administrativen Gründen nicht mehr vergrößert werden, da sonst die Stadt zweigeteilt und darüber hinaus die Verkehrsprobleme, die das Kabulental sowieso bereits bietet, noch verstärkt werden. Dies schließt eine allmähliche Auffüllung der Baulücken nicht aus. Als ruhig und etwas abseits gelegenes Schul- und Universitätsviertel ist dieser Stadtteil durchaus geeignet.

Der Baustopp im Südwesten macht aber die Erschließung des Nordostens und Ostens der Stadt erforderlich. Die un bebauten Flächen des alten Flugplatzes zwischen Shērpūr, Bibī Mahrū und Kārta Walī, ferner beiderseits des Kabulflusses (Kārta Zinda Bānān) und anschließend an Kārta Shāh Shahīd bieten sich hier zur Bebauung an und würden den Ring der Wohnstadtteile um das Regierungsviertel und die — nach der Sanierung als Einkaufs- und Handelszentrum auszubauenden — Altstadtteile beiderseits des Kabul schließen. Östlich daran anschließend, also an der Tang-e Ghārū-Straße, beiderseits des Kabul in der Höhe des Dorfes Khodādā und an der Lataband-Straße könnten dann industriell nutzbare Räume ausgewiesen werden. Die vorherrschenden West- bzw. Nordwestwinde, die Richtung der Grundwasserströme und der Oberflächenentwässerung lassen nur diese Lösung zu. Da die neu ausgewiesenen Bebauungsgebiete im wesentlichen die Arbeiter der zu gründenden Industrien bewohnen würden, ließen sich auch die Verkehrsprobleme verhältnismäßig leicht bewältigen.

Da Bodenschätze im Raum Kabul fast ganz fehlen, andererseits die Bevölkerungskonzentration und das Arbeitskräfteangebot den Aufbau von Industriean-

lagen erzwingen, empfiehlt es sich, verbrauchsorientierte, möglichst arbeitsintensive Leichtindustrien (etwa Holzverarbeitung, Textilindustrie aller Art, Leder- und Pelzverarbeitung, Dienstleistungsbetriebe usw.), die durch Baumaterialindustrie und Nahrungsmittelindustrie ergänzt werden könnten, anzusiedeln. Die günstige Verkehrslage Kabuls würde es erlauben, hochwertige Fertigwaren nicht nur im engeren Absatzbereich, sondern im ganzen Lande, evtl. sogar im Export, abzusetzen. Die Energieversorgung könnten die im Bau befindlichen bzw. geplanten Wasserkraftwerke übernehmen. Ein möglichst hoher gleichmäßiger industrieller Stromverbrauch wäre im Interesse der Rentabilität dieser Werke sogar erwünscht. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob bei der erforderlichen völligen Umgestaltung des innerstädtischen Linienverkehrs nicht auch eine Umstellung auf den O-Busbetrieb zweckmäßig wäre. Die Devisenersparnis auf der einen Seite (alles Benzin muß eingeführt und mit Lastwagen herantransportiert werden), die bessere Auslastung der Elektrizitätswerke auf der anderen Seite, aber auch betriebstechnische Vorteile sprächen für eine solche Entscheidung⁹⁹⁾.

Während auf dem industriellen und Verwaltungssektor heute bereits Ansätze der modernen Entwicklung deutlich sichtbar werden, haben sich die Sozialverhältnisse noch kaum verändert. Zwar ist entsprechend den angewachsenen Verwaltungsaufgaben die Zahl der „Beamten“ gestiegen, haben sich neue Berufe entwickelt, werden neuerdings Frauen bei Behörden, Banken usw. angestellt, aber noch immer macht der Beschäftigungsgrad nur 25 % der Bevölkerung aus und ist es außerordentlich schwer, für die verschiedenen Aufgaben geeignete oder auch nur anlernbare Kräfte zu gewinnen. Auch in Kabul zeigt sich, daß zwar relativ leicht — wenn Geldmittel zur Verfügung stehen — moderne Straßen, Häuser, ja selbst Fabriken gebaut werden können, daß aber die Sozialstruktur sich nur sehr zögernd den veränderten Verhältnissen anpaßt. Zweifellos spielt hierbei der Ausbildungsstand eine Rolle. Es bedarf eines gewissen Zeitraums, ehe schulische Maßnahmen sich auswirken und das Niveau der einzelnen Bildungsanstalten den zu stellenden Anforderungen bzw. dem internationalen Standard entspricht.

Weit schwieriger noch sind die traditionellen Hemmnisse zu überwinden, etwa die rentenkapitalische Grundtendenz des Wirtschaftslebens und die daraus resultierende Einstellung zur Handarbeit und nicht selbständigen Tätigkeit. Die Unterbewertung der Arbeit führt zu einer völlig unzureichenden Bezahlung nicht nur der Handarbeiter, sondern auch der ausgebildeten Kräfte in der Verwaltung und in der Industrie. Gerade die im Ausland geschulten Beamten und Angestellten können sich nach ihrer Rückkehr nur mehr schwer dem niedrigen heimischen Lebensstandard anpassen. Unzufriedenheit, schlechte Arbeitsleistung, Annahme von Nebenbeschäftigungen usw. sind die Folge der Unterbezahlung. Schließlich entspricht die tatsächliche Leistung nicht einmal mehr dem Gegenwert der aus-

99) Im übrigen darf auf die Ausführungen im Text des Abschnitts II „Die öffentlichen Versorgungseinrichtungen“ hingewiesen werden, in dem nicht nur zum Verkehrsproblem, sondern auch zur Wasserversorgung, Kanalisation und Stromversorgung Stellung genommen wird.

gezahlten geringen Löhne. Auch hier muß Abhilfe geschaffen werden. Leistung und Bezahlung sind mindestens zu verdoppeln, wenn es gelingen soll, den Lebensstandard zu heben. Das rentenkapitalistische Denken ist auch die Ursache dafür, daß es fast unmöglich erscheint, das zweifellos vorhandene Kapital der Produktion zuzuführen. Die Gewinne werden wie früher entweder im Handel investiert, in Grundbesitz angelegt oder sie liegen brach.

Der rasche Verschleiß der Menschen infolge endemischer Krankheiten, die übergroßen Geburtenziffern, die wiederum eine hohe Sterblichkeit der Frauen zur Folge haben und sie daran hindern, einen Beruf auszuüben, führen — trotz hoher Kindersterblichkeit — zu einer ungünstigen, breit fundierten und spitz zulaufenden Bevölkerungspyramide. Nur die Hälfte aller Bewohner Kabuls ist über 15 Jahre alt und ein großer Teil der älteren Jahrgänge bereits relativ früh nicht mehr voll arbeitsfähig. Dadurch wird der einzelne Erwerbstätige außerordentlich belastet. Hier kann nur eine verstärkte ärztliche Betreuung, die allmähliche Verdrängung der endemischen Krankheiten und eine möglichst frühzeitige Geburtenbeschränkung ernsthafte soziale Gefahren verhindern. Staatliche Maßnahmen auf dem Gebiet der Sozialfürsorge, das bisher völlig vernachlässigt wurde, müßten ebenfalls durch Sicherung im Krankheits-, Invaliditäts- und Sterbefälle eingeleitet werden.

Regierung und Stadtverwaltung stehen zweifellos vor einer Reihe von schwierigen Aufgaben, wenn sie für die rasch anwachsende Stadtbevölkerung Wohnungen, Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätze schaffen wollen. Hinzu kommt noch ein wichtiges nationales und politisches Problem. Gerade die Hauptstadt Kabul ist wie keine andere Stadt und Provinz des Landes geeignet, die verschiedenen Volksstämme, Sprachgruppen und Religionsgemeinschaften des Landes zu einem Volk mit einheitlichem Staatsbewußtsein zu verschmelzen. Daß dies nicht auf dem Wege der Unterdrückung, sondern nur in gegenseitiger Achtung, Anerkennung und Duldung auf die Dauer zu erreichen ist, sollten die vielfältigen negativen Beispiele in aller Welt zur Genüge bewiesen haben. Nicht zuletzt von der behutsamen Lösung auch dieser Aufgabe wird die Zukunft nicht nur der Stadt, sondern des ganzen Landes abhängen.

Literaturverzeichnis

Das Verzeichnis enthält nur die im Text zitierten Veröffentlichungen, da erst kürzlich zwei Bibliographien (AKRAM und WILBER) und eine Landeskunde mit einem ausführlichen Literaturverzeichnis (HUMLUM) erschienen sind.

- AKRAM, MUHAMMAD: Bibliographie analytique de l'Afghanistan. Paris 1947.
- BOBEK, HANS: Teheran. Festschrift für Hans Kinzl, Schlern-Schriften Bd. 190, Innsbruck 1958.
- BOBEK, HANS: Iran, Probleme eines unterentwickelten Landes alter Kultur. Themen zur Geographie und Gemeinschaftskunde, Frankfurt 1962.
- FISCHER, KLAUS: Schöpfungen indischer Kunst. 2. Aufl., Köln 1961.
- FOUCHER, A.: La vieille route de l'Inde, de Bactres à Taxila. Mémoire de la Délégation-Archéologique française en Afghanistan, Tom I, Paris 1942.
- FRASER-TYTLER, W. KERR: Afghanistan, a study of political developments in Central and Southern Asia, 2. Aufl., London 1953.
- HUMLUM, JOHANNES: La géographie de l'Afghanistan, Etude d'un pays aride. Kopenhagen 1959.
- IVEN, HANS-EBERHARD: Das Klima von Kabul. Beiheft 5 zur Geogr. Wochenschrift, Breslau 1933.
- KÖHLER, FEODOR-GÜNTHER: Untersuchungen zum Problem der wasserwirtschaftlichen Raumstudie für aride und semiaride Gebiete mit besonderer Darstellung des Einzugsgebietes des Kabul-Flusses in Afghanistan. Diss. Aachen 1962.
- LE COQ, ALBERT V.: Auf den Spuren Hellas in Ostturkestan. Leipzig 1928.
- MARKOWSKI, BRUNO: Die materielle Kultur des Kabulgebietes. Veröffentlichungen d. Geogr. Inst. d. Univ. zu Königsberg, Reihe Ethnographie No. 2, Neue Folge, Leipzig 1932.
- MULDER, J. SIBINGA: Kabul, Hoofstad van het Koninkrijk Afghanistan. Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, Band 74, 1957.
- NIEDERMAYER, OSKAR V.: Afghanistan, bearbeitet von O. v. Niedermayer und Ernst Diez, Leipzig 1924.
- RATHJENS, CARL: Zur älteren geomorphologischen Entwicklung der Hochgebirge Afghanistans. Machatschek-Festschrift, Pet. Erg. Heft 262, Gotha 1957.
- RATHJENS, CARL: Kabul, die Hauptstadt Afghanistans. Leben und Umwelt, Jg. 13, Aarau 1957.
- RATHJENS, CARL: Karawanenwege und Pässe im Kulturlandschaftswandel Afghanistans seit dem 19. Jahrhundert. Hermann von Wissmann-Festschrift, Tübingen 1962.
- STENZ, EDWARD: The climate of Afghanistan, its aridity, dryness and divisions. Polish Institute of Arts and Science in America, New York 1946.
- WILBER, DONALD N.: Annotated Bibliography of Afghanistan. New Haven 1956.
- WILBER, DONALD N.: Afghanistan, its people, its society, its culture. Human Relation Area Files No. 11, New Haven 1962.
- WHO: WHO-Bericht über eine Stichprobenuntersuchung der Bevölkerung Kabuls am 18. Okt. 1954.

ANHANG:

a) Zur Umschrift.

Die Namen der hier vorkommenden Örtlichkeiten lagen uns in arabischer Schrift vor, die jedoch nicht immer als zuverlässig bezeichnet werden kann, sowie in verschiedenen Umschreibungen, die z. T. nur als Hinweise auf den Lautwert gelten konnten. Es war zu versuchen, eine Umschrift zu verwenden, die dem Lautwert so nahe wie möglich kam und sich gleichzeitig weitmöglichst an das Schriftbild hielt, ohne den orientalistisch nicht vorgebildeten Leser mit allzu vielen diakritischen Zeichen zu belasten. Aus diesem Grunde haben wir uns zu einer Umschrift entschlossen, die in vielem an englische Vorbilder anklingt.

Es wurde verwendet
für

ا	ā, bzw. der anlautende Vokal	ز	z (dumpf)
ب	b	ط	t (dumpf)
پ	p	ظ	z (dumpf)
ت	t	ع	' (Stimmabsatz)
ث	s	غ	gh (leichter Reibelaut)
ج	j (weiches dsch, wie ital. giorno)	ف	f
چ	ch (scharfes tsch)	ق	q (dumpfes k, oft wie gh)
ح	h (etwas schärfer als im Deutschen)	ك	k
خ	kh (rauer Kehllaut, wie in ach)	گ	g
د	d	ل	l
ذ	z (weiches s, wie in Rose)	م	m
ر	r	ن	n
ز	z (weiches s, wie in Rose)	و	w, ū, ō
س	s (scharfes s)	ه	h
ش	sh (unser sch)	ي	y, ī, ē
ص	ş (dumpf)		

Die izāfet, d. h. der kurze Vokal, der ein Genitiv- oder Possessivverhältnis zwischen zwei Wörtern bezeichnet, wurde als -e (nach Vokalen außer -a mit -ye) wiedergegeben. Langes ā tendiert in der Aussprache stark nach ō und ist niemals offen, kurzes a tendiert dagegen nach ä und ist recht offen.

Kurzes u tendiert nach o, kurzes e nach i.

Intervokalisches h wird kaum ausgesprochen.

Trotz aller Bemühungen und Vergleichen ist es möglich, daß hie und da Inkonsistenzen in der Umschrift vorgekommen sind, die wir zu entschuldigen bitten.

Zusammengestellt von ANNEMARIE SCHIMMEL

b) Einige häufiger vorkommende Begriffe.

āb	Wasser (als Endsilbe häufig zu -au abgeschliffen)
āsyāb	Mühle
bāgh	Garten, Weinberg
bālā	oben, oberes
chār, chahār	vier
chihil	vierzig
deh	Dorf
dara	Tal
daryā	Strom
ḥiṣār	Festung
jādda	große Straße
kārēz	unterirdischer Grundwasseraufschluß (s. Text)
kārta	Stadtviertel
kuhna	alt
maidān	Platz
nau	neu
nuh	neun
panj	fünf
pushta	Hügel
pul	Brücke
pā'in	unten, unterer
qal'a	Burg (Bauernburg)
qarya	Dorf
seh	drei
tapa	Hügel
wāṭ	Straße

c) Zu den Bildern.

(Alle Aufnahmen vom Verfasser)

Tafel I oben

29. 3. 1960

Überreste einer buddhistischen Stupa mit Klosteranlage bei Guldara, ca. 15 km südlich Kabul, auf einem Bergsporn eines rechten Seitentales des Lōgarflusses gelegen. Das Kloster gehört zu den zahlreichen buddhistischen Anlagen, die abseits des bebauten und besiedelten Landes errichtet wurden.

Tafel I unten

25. 5. 1958

Blick vom Kōh-e Asmā'i auf das Kabulengtal (mit der Brücke Pul-e Artan), auf den Kōh-e Shēr Darwāza und die Dār ul-Amān-Ebene. Die deutlich erkennbare Stadtmauer zieht über den Grat des Berges bis in die Talenge herunter. Im Vordergrund links werden gerade noch die frühesten Fabrikanlagen Kabuls in der Talenge sichtbar.

Tafel II oben

17. 6. 1960

Blick vom Kōh-e Shēr Darwāza auf die Stadt Kabul. Im Vordergrund, bis zum Kabulfluß reichend, die Altstadt mit dem gut erkennbaren Straßendurchbruch der Jādda Maiwand. Im Mittelgrund, in der nach Süden ausgreifenden Kabulschleife, liegt der Stadtteil Murād Khānī, dahinter, in Richtung Westen, die königliche Burg an der Straße nach Bibi Mahrū und zu dem im Hintergrund schwach erkennbaren Flugplatzgelände. Beiderseits dieser Straße, in Richtung Osten zum Kabulfluß und noch darüber hinaus, südlich des Flusses, ist das offene Gelände zu erkennen, das einer zukünftigen Stadterweiterung Raum bietet.

Tafel II unten

17. 6. 1960

Diese Teleaufnahme des Altstadt-kerns vermittelt einen Eindruck von der engräumig verschachtelten Bebauung, zeigt aber auch, daß die größeren Baukomplexe fast alle einen Innenhof mit Schattenbäumen besitzen. Im Hintergrund links, jenseits des Flusses, liegt der Zollhof.

Tafel III oben

25. 5. 1958

Blick vom Kōh-e Asmā'i auf die Neustadt (Shahr-e Nau und Shērpūr). Die lockere Bebauung mit relativ großen Hausgärten wird beim Vergleich mit den Bildern der Altstadt deutlich. Im Mittelgrund liegt der befestigte Kolōla Pushta. Dahinter wird der im Frühjahr überschwemmte nordwestliche Abschnitt des Kabulbeckens sichtbar.

Tafel III unten

30. 1. 1959

Gruppe von Ziegelbrennöfen am östlichen Rand der Stadt Kabul, südlich der Straße zum Latabandpaß. Rechts im Bild ist gerade noch Siyāh Sang mit der Tankstelle zu sehen. Im Mittelgrund, links hinter den Ziegelöfen, liegt die Festung Bālā Hīṣār, von der aus die Stadtmauer über den Kamm des Kōh-e Shēr Darwāza führt. Im verdeckten Mittelgrund liegt die Stadt Kabul. Die stark verschneiten Berge des Hintergrundes gehören bereits zur Paḡhū...ān-Kette.

Tafel IV links oben

22. 11. 1958

Blick in den Holzkohleserai. Die Holzkohle wird in Baumwollsäcken, wie sie in der linken Bildhälfte neben dem Lastwagen zu sehen sind, auf Lastwagen oder mit Kamelkarawanen — siehe rechte Bildhälfte — aus dem Waldgebirge im Osten des Landes herantransportiert.

Tafel IV links unten

22. 11. 1958

Der Aluminiumbasar an der Kreuzung der Jādda Maiwand und Nādir Pashūn-Straße. Man sieht die moderne Bebauung dieses neuen Straßendurchbruchs, die das alte Basarleben aber nicht völlig verwischen kann.

Tafel IV rechts oben

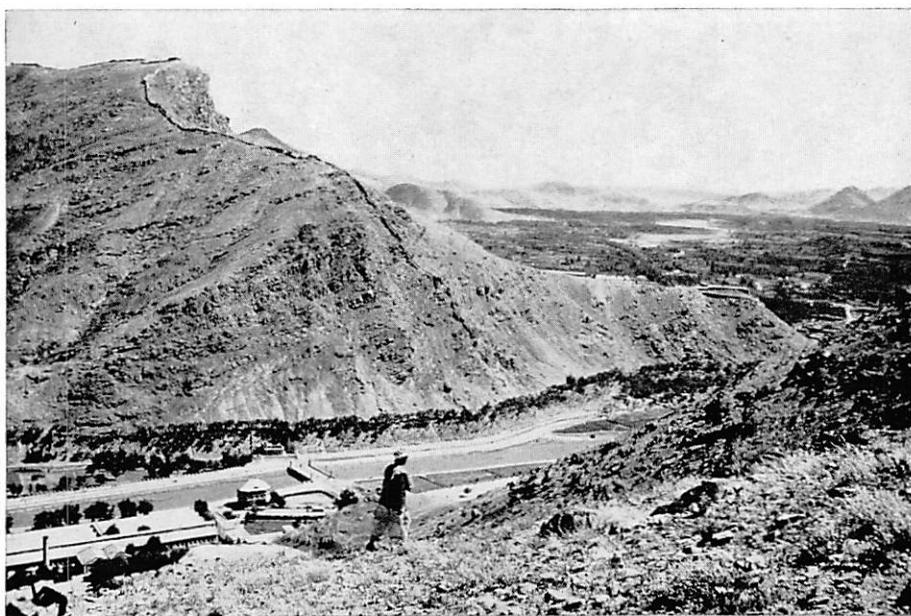
19. 6. 1958

Der Schwarzblechbasar dagegen befindet sich in einer alten Basarstraße mit ihren — im Text näher geschilderten — Dukkänzeilen von Handwerkern und Händlern.

Tafel IV rechts unten

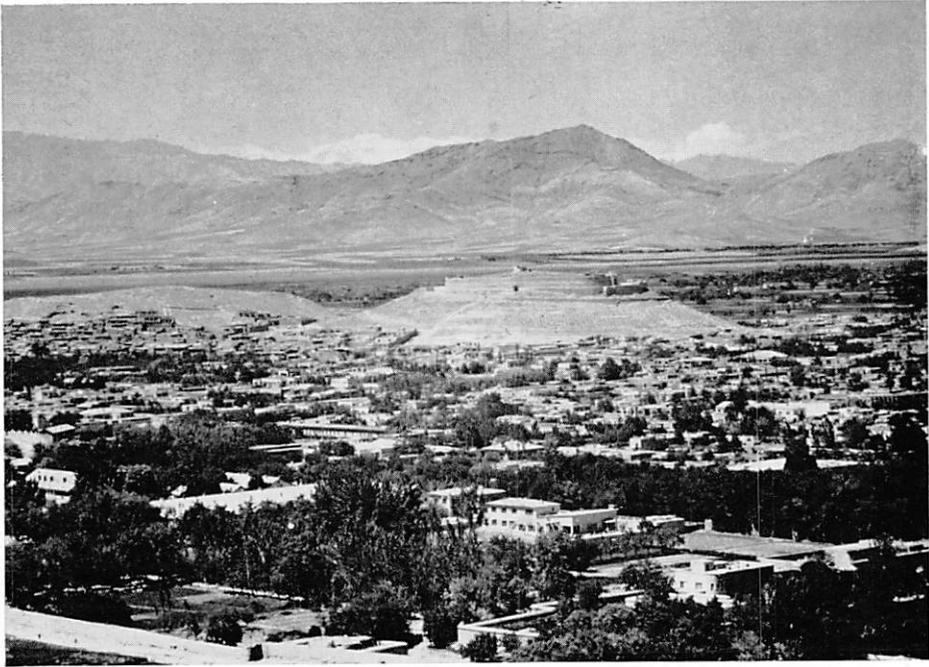
22. 11. 1958

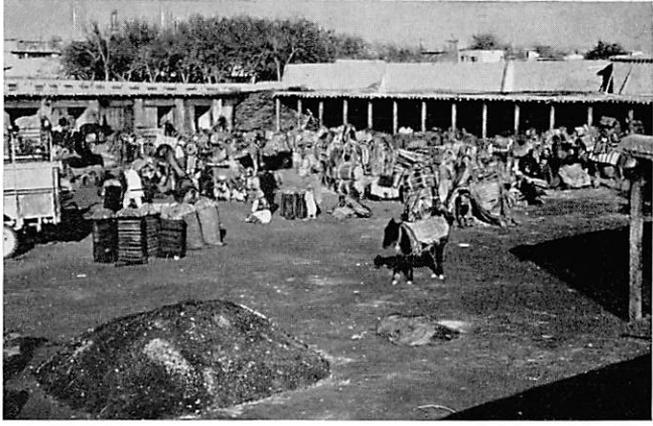
Gāddi- und Bushaltestelle an der Straßenkreuzung (Jādda Maiwand) schräg gegenüber dem im Hintergrund sichtbaren Aluminiumbasar. Die Gāddifahrer im Vordergrund nehmen die typische Ruhestellung ein.



Tafel II







Tafel IV