



Abb. 20: Restaurierung der Umayyadenmoschee [399], ca. 1895
(Library of Congress)

III. ZEUGNISSE DES WANDELS

Zur spätosmanischen Baugeschichte von Damaskus

III.1. Institutionen und Organisation städtischen Bauens

Wenn auch öffentliche Gebäude die direkte Folge administrativer und gesellschaftspolitischer Veränderungen sind, entstanden sie nicht ex nihilo. Von den Architekten über die Bauleute bis hin zu den Auftraggebern waren unterschiedliche Personen und Gruppen an der Entstehung eines Gebäudes beteiligt. In diesem Abschnitt soll untersucht werden, welche Strukturen und welche Rahmungen diesen Prozess in verbindliche Bahnen leitete. Hier kommen normative Vorgaben, wie Gesetzeswerke, oder Institutionen, die die Baumaßnahmen ausführten oder den organisatorischen Rahmen für deren Planung und Realisierung stellten, zur Sprache. An Einzelbeispielen soll verdeutlicht werden, wie Gebäude öffentlicher Nutzung ausgebessert, umgebaut oder neu gebaut wurden, wer sie plante und ausführte. Wer entschied eine Baumaßnahme, und wie wurde sie bezahlt?

III.1.1. Stiftungen als städtebauliches Element

Von großer Bedeutung für die Errichtung und Unterhaltung öffentlich genutzter Bauten, aber auch privater Wohnhäuser war die Institution der so genannten Frommen Stiftungen (Waqf, Pl. Awqāf). Solche Stiftungen hatten weder den Status von Privateigentum (Milk) noch von Staatsland (Mīrī), sondern wurden als theoretisch unverkäufliche Immobilien durch Verwalter (Mutawallī) entsprechend vorher festgesetzter Bedingungen bewirtschaftet und durch die religiösen Gerichtshöfe kontrolliert. Zur Gründung eines Waqf ging der Stifter einer Immobilie zum religiösen Gerichtshof (Maḥkamat aš-Šarʿīya) und ließ sein Eigentum - ein Haus, Läden, Land, Ḥān etc. - urkundlich als Stiftung einschreiben. In der Stiftungsurkunde (Waqfīya) wurde dabei der Zweck der Einkünfte aus den gestifteten Immobilien, die nun nicht mehr im Besitz des Stifters waren, festgelegt. Die meisten öffentlichen Gebäude, wie Moscheen, Schulen, Bäder und Ḥāne, hatten den Status eines 'wohltätigen Waqfs' (Waqf Ḥayrī), bei denen die Einkünfte aus der Vermietung zugunsten einer religiösen Institution wie der Umayyadenmoschee oder für die beiden 'heiligen' Städte Mekka und Medina oder für karitative Zwecke verwendet wurden. Bei einer anderen Form des Waqfs, dem Familienwaqf (Waqf Ahlī bzw. Durrī), gingen die Einkünfte, nachdem die üblichen 10% für den Verwalter und die Kosten für Reparaturen abgezogen wurden, an die Familie des Stifters, der wiederum in der Stiftungsurkunde festlegen konnte, an wen die Einkünfte aus dem Waqf ausgezahlt wurden. Falls es auf Grund der Waqfīya keine berechtigten Nachkommen mehr gab, wurde - wie in der Urkunde meist festgelegt - auch der Familienwaqf zu einem Waqf Ḥayrī.

Die Errichtung eines Waqf galt als gottgefällige Tat und hatte zudem den Vorteil, dass die Immobilie erbrechtlich weitgehend unberührt blieb. Daher war der Anreiz, sein Eigentum als Waqf zu stiften, auch im Interesse der Nachkommen recht groß. Viele Häuser hatten bis zur Auflösung der Familienwaqfe 1949 den Status eines Waqf Ahlī. Für die Diskussion zu den damaszener Altstadt Häusern ist dieser Aspekt wichtig, da er dazu beitrug, dass einige Häuser nicht durch Erbteilung endlos parzelliert wurden, wie es oft zu beobachten ist, wenn die Gebäude Privateigentum (Milk) waren oder sind. Bei einem Waqf wurde nicht die Immobilie nach dem Erbrecht aufgeteilt, sondern nur der durch die Waqfīya verbrieft Anspruch auf einen entsprechenden Teil der Einkünfte. Das Gebäude blieb davon unberührt. Der Waqf war also ein Grund für die relative Stabilität einer Immobilie - relativ da die hanafitische Rechtspraxis die

Veränderung des Status einer gestifteten Immobilie im Interesse des Waqf (Maşlaḥa) erlaubte,²⁸⁶ und gestiftete Liegenschaften zuweilen durch Rechtstricks wieder Privateigentum wurden.²⁸⁷

Waqf als stabilisierendes Element: die Stiftung des Ibn al-Ḥawrānīya

Ein Beispiel für diese relative Stabilität bietet uns der Waqf mit der 1216/1801 datierten Stiftungsurkunde des Ḥāğğ Bakrī Ğūrbağī ibn al-Ḥāğğ Ḥasan, der unter dem Namen Ibn al-Ḥawrānīya bekannt war.²⁸⁸ Er stiftete neben 20 Läden und einem Café vor allem sein Haus, das Bayt al-Ḥawrānīya [905]. Es ist einer der bedeutendsten Stadtpaläste aus der Wende 18. / 19. Jahrhundert und wird im Kapitel über die Häuser in Damaskus ausführlich vorgestellt (vgl. S. 255 ff.).²⁸⁹ In der Waqfiya legte Ibn al-Ḥawrānīya fest, dass die Einkünfte aus diesem Waqf, das heißt die Mieten aus den Läden und aus dem Haus, zuerst auf Dauer seines Lebens an ihn, danach an seine vier Töchter und anschließend an seine Nachkommenschaft zu entrichten sei. Wenn seine Nachkommenschaft ausstürbe, dann solle der Waqf zum Nutzen von Mekka und Medina und für die Armen verwendet werden.

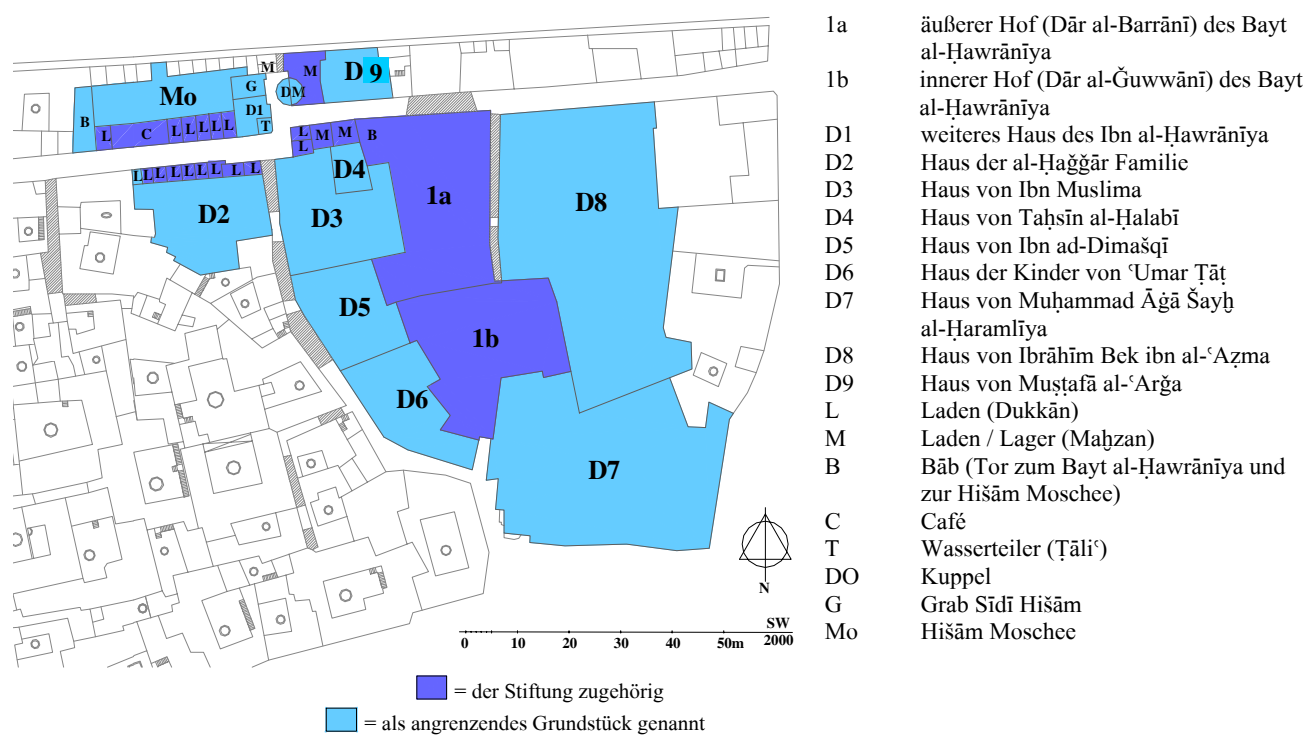


Abb. 21: Waqf Ibn al-Ḥawrānīya 1216/1801, Lageplan

²⁸⁶ Indem zum Beispiel durch die Einzahlung eines Gegenwertes in die Stiftung eine Immobilie aus dem Waqf herausgelöst und Privateigentum wurde, oder die Funktion eines Gebäudes verändert wurde (s.u.).

²⁸⁷ Siehe zu solchen Vorgängen: Deguilhem-Schoem (1992) 32 f.; Ghazzal (1993) 109 f.; Meier (2002). Siehe zum Waqf in Damaskus allgemein: Al-Hakim (2000); Deguilhem (1986); (1991); (1992); (1995); Ghazzal (1993) 101 ff.; Kaiser (1999); Meier (2001); (2002); Rāfiq (1993) 378 f.; van Leeuwen (1999).

²⁸⁸ MSD S248/W102 (1216/1801). Ich danke Astrid Meier für die Überlassung dieser Urkunde.

²⁸⁹ Siehe zu diesem Haus und seinen Bauherren auch: Meier / Weber (2005).

Eine schematische Skizze der gestifteten Immobilien und der als Ortsbegrenzung angegebenen Nachbargebäude gibt einen Eindruck der räumlichen Verteilung des Waqfs.²⁹⁰ In der Waqfiya werden für das Bayt al-Ḥawrānīya nur ein äußerer Hof (Dār al-Barrānī) und ein innerer Hof (Dār al-Ġuwwānī) genannt, obwohl die Bauinschriften belegen, dass das Haus schon 1216/1801 aus drei Höfen bestand (vgl. [905]). Als Grenze des Bayt al-Ḥawrānīya werden insgesamt fünf andere Häuser genannt. Auf Grund des heutigen Baubestandes und der Angaben in der Waqfiya lassen sich die anderen Gebäude des Waqf leicht rekonstruieren. Die Ladenreihe mit dem Café am Sūq al-Quṭn stellt eine geschlossene Einheit dar, die dementsprechend auch einen eigenen Namen bekam: Sūq al-Ḥawrānīya. Es ist davon auszugehen, dass weitere Läden in der Gegend zu anderen Waqfen des Ibn al-Ḥawrānīya gehörten. Direkt nördlich des Hauses befinden sich mehrere Geschäfte im Bauverbund mit dem Bayt al-Ḥawrānīya (vgl. Abb. 201) und weiter westlich an der Qal‘ī-Moschee sind Läden aus einem anderen Waqf von ihm belegt. Ferner wird auf der Polizeikarte von 1922-24 (Ḥarīṭat Šurṭat Dimašq) weiter südlich die Gasse al-Ḥawrānīya mit dem Ḥān al-Ḥawrānīya (Kat.: XXI/3-1169) erwähnt, der möglicherweise auch auf ihn zurückgeht.

Über die Person des Bauherrn haben wir keine Informationen und sicherlich kennen wir nicht seinen ganzen Besitz. Jedoch lassen sich die Veränderungen der Stiftung im Verlaufe des 19. Jahrhunderts durch eine Gerichtsakte, die ein Jahrhundert nach der Waqfiya verfasst wurde, bestens verfolgen.²⁹¹ Im Jahre 1322/1904 klagte Anīsa Ḥānum bint Bakrī Bek ibn Ḥamza Bek al-‘Azma 2 Qīrāt des Hauses als Privateigentum ein. Immobilien und somit auch die Einkünfte aus solchen wurden generell in 24 Einheiten (Qīrāt / Qarārīt) aufgeteilt, die entsprechend der Erbregele weiter parzelliert wurden.²⁹² Anīsa Ḥānum stand als Nachkomme von Ibn al-Ḥawrānīya wahrscheinlich der dritten Generation die Einkünfte von 2 Qīrāt nach den üblichen Abzügen zu, jedoch nicht, wie sie forderte, die freie Verfügung über die 2 Qīrāt des Hauses. Die andere Partei in diesem Rechtsstreit, der Verwalter (Nāzīr) des Waqf in jenen Jahren, ‘Abd al-Muḥsin Afandī ibn ‘Abd al-Qādir Afandī al-Uṣṭuwānī, stritt Anīsas Anspruch ab und wies die Unversehrtheit des Waqfs und seinen alleinigen Anspruch auf Verwaltung des Waqf nach.²⁹³ In seiner Argumentation griff er auf einen Gerichtsfall aus dem Jahr 1275/1859 zurück, als die Tante von Anīsa, Layla Qādin bint Ḥamza Bek al-‘Azma, die Verwalterin des Waqf war. Damals versuchte ein Mieter der nördlichen Ladenreihe aus dem Waqf, diesen Laden für sich zu beanspruchen, musste jedoch per

²⁹⁰ Bei diesen Skizzen wird versucht, mittels der recht ungenauen Beschreibung der Lokalität in der Waqfiya und Beobachtungen vor Ort die Situation von 1216/1801 auf den Katasterplan von 1934 zu projizieren. Die genaue Lage, Größe und Begrenzung der Nachbargrundstücke ist spekulativ.

²⁹¹ MSD S1212/W207 (1322/1904).

²⁹² Vgl. zu Fällen von Erbaufteilung von Qīrāt in Aleppo: Gangler (1993) 63 ff.

²⁹³ Siehe zu ‘Abd al-Muḥsin Afandī al-Uṣṭuwānī, der lange an den Gerichtshöfen tätig war und Parlamentsabgeordneter wurde: Sālnāme ²⁷(1312-13/1895-96) 97; ²⁸(1313-14/1896-97) 80; ²⁹(1315/1897-98) 106; ³⁰(1316/1898-99) 110; ³²(1318/1900-01) 109; Schatkowski Schilcher (1985) 183. Siehe auch Anm. 141 und S. 176.

Gerichtsentscheid den Laden zurück an die Waqf-Verwalterin geben. Auch dieses Mal entschied das Gericht, dass die 2 Qirāt nicht das Eigentum von Anīsa Ḥānum waren, sondern diese an die Verwaltung des Waqf zurückzugeben seien. Der Waqf blieb unversehrt.

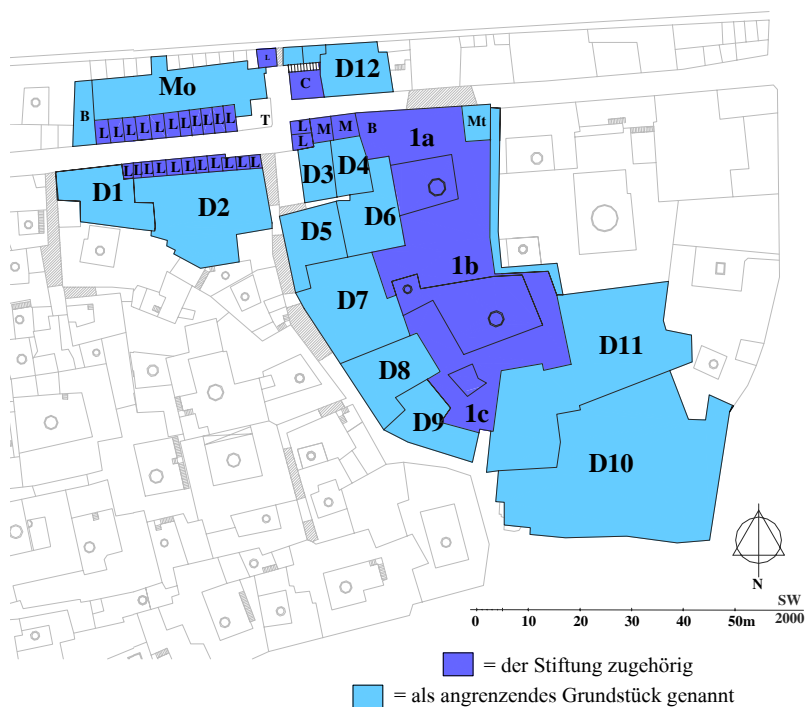


Abb. 22: Waqf Ibn al-Ḥawrāniya 1322/1904, Lageplan

- 1a großer äußerer Hof (Dār al-Barrānī) des Bayt al-Ḥawrāniya
- 1b innerer Hof (Dār al-Ġuwwānī) des Bayt al-Ḥawrāniya
- 1c kleiner äußerer Hof (Dār al-Barrānī) des Bayt al-Ḥawrāniya
- D1 Haus von Maḥmūd ibn Muṣṭafā al-Ġuḥadār
- D2 Haus von Adība bint Salīm ibn ‘Alī al-Ḥaḡḡār
- D3 Haus von Ḥarzim und Āmina al-Ba‘lbakī
- D4 Haus von Ṣayḥ Ṣālīḥ ibn Muḥammad al-Ġazā‘irī
- D5 Haus von Muḥammad ibn Muḥyī ad-Dīn as-Sin
- D6 Haus von Amīn ibn aṣ-Ṣayḥ Aḥmad ibn Qāsim Zaytūn
- D7 Haus von Āmina bint Sa‘īd ibn Muḥammad al-‘Aqqād
- D8 Haus von Raṣīd Bek ibn ‘Alī Bek ibn Ḥusayn Bek al-‘Aẓma
- D9 Haus von Rāḡib ibn ‘Abdallāh ibn Amīn ibn al-‘Aḡal
- D10 Haus von ‘Abd ar-Razzāq Bek ibn Ismā‘īl Bek al-‘Aẓma
- D11 Haus von Sayyid Ismā‘īl ibn Muḥammad aṣ-Ṣumadī
- D12 Haus von Malik ibn ‘Abd ar-Raḥīm ibn ‘Alī al-Fāra
- Mt Stoffdrucker (Maṭba‘) al-Ġārī
- L Laden (Dukkān)
- M Laden (Maḥzan, jetzt in ein Theater für Schattenspiel / Qarakūz umgewandelt)
- B Bāb (Tor zum Bayt al-Ḥawrāniya und zur Hiṣām Moschee)
- C Café (mit einem Haus im Obergeschoss, das zum Waqf gehört)
- T Wasserteiler (Ṭālī‘)
- Mo Hiṣām Moschee

Eine schematische Skizze des Waqf entsprechend der Gerichtsakte von 1316/1904 zeigt, dass sich der Waqf prinzipiell weniger verändert hat als seine Umgebung. Die fünf Läden der Nordseite und das Café sind in der Gestalt neu aufgeteilt worden, dass sich hier nun 11 Läden befanden. Auch die Läden im Süden wurden verkleinert, so dass durch die Teilung insgesamt 27 Geschäfte entstanden sind. Wahrscheinlich sind diese Baumaßnahmen im Zuge der allgemeinen Neuordnung der Bazare (vgl. ab S. 203 ff.) zu sehen. Auch am Sūq al-Quṭn / aṣ-Ṣūf finden sich zahlreiche Geschäfte und öffentliche Gebäude, die im späten 19. Jahrhundert umgebaut wurden (z.B. Kat. XXI/2-385, 938, 1019, 1031 und [213], [362]). Im Gegensatz zu den umliegenden Häusern wurde das Bayt al-Ḥawrāniya jedoch nicht aufgeteilt.²⁹⁴ Die heutige Situation entspricht in groben Zügen der Lage des

²⁹⁴ Anstelle der ehemals fünf sind in der Gerichtsakte nun neun direkt angrenzende Häuser genannt, wobei das Haus im Osten, das als Bayt al-‘Aqqād [912] in jenen Jahren umgebaut wurde, nicht erwähnt wird, sondern lediglich die sich zwischen beiden Häusern befindliche Gasse.

Waqf im Jahr 1904. Leider wurden jedoch viele gestiftete Wohnhäuser seit der Auflösung der Familienwaqfs Privatbesitz und nachfolgend aufgrund der Erbregelungen unter vielen Parteien aufgeteilt. Die meisten Häuser, wie das Bayt al-Ḥawrānīya sind auch auf Grund des sozialen Niedergangs vieler Altstadtviertel in einem beklagenswerten Zustand. Die relative Stabilität eines solchen Waqfs, die ein Grund war, dass das Haus im Verlauf des 19. Jahrhunderts weitgehend unversehrt blieb, trifft auch auf große öffentlich genutzte Gebäude zu, die meist Waqf Ḥayrī waren. Sūqs und ihre Läden, Ḥāne, Schulen, Krankenhäuser, Bäder, Brunnen und vieles mehr waren meist als Stiftungen errichtet worden. Laut Ghazzal hatte ein Viertel der Immobilien innerhalb der Stadt den Status eines Waqf.²⁹⁵ Viele dieser Waqfs waren mehrere hundert Jahre alt und sind Ausdruck dieser relativen Stabilität.

Die Flexibilität eines Waqf: Die Umwandlung des Hammām in den Sūq al-Qiṣānī

Auf der anderen Seite war die Institution des Waqf auch flexibel genug, um sich dem Strukturwandel, wie wir ihn im Verlaufe des 19. und frühen 20. Jahrhundert im Einzugsgebiet des neuen Stadtzentrums am Marḡa-Platz oder des Sūqs erleben, anzupassen. Spätestens seit den Waqf-Reformen im Verlaufe des 19. Jahrhunderts (s.u.) war es rechtlich zulässig, im Interesse des Waqfs Immobilien zu veräußern oder wesentlich zu verändern. Dies schien jedoch - wie oben angedeutet - auch vor den Reformen Gang und Gebe gewesen zu sein. Die neuen Gesetze sorgten nun aber für eine legale 'Flexibilität' des Waqf. Diese Tatsache blieb auch für öffentliche Gebäude in Damaskus nicht ohne Konsequenzen, und viele Bauten, die zum Beispiel auf die Frühzeit der Osmanen in Damaskus zurückgehen, erfuhren eine Umwandlung. Als Beispiel kann hier der Umbau des Ḥammām al-Qiṣānī (980/1572 [217]) aus dem Waqf von Darwīš Pascha (gest. 987/1579) dienen, das noch bis 1905 in Betrieb war und 1324/1906-07 in einen Sūq umgewandelt wurde.²⁹⁶

Um die Jahrhundertwende mieteten die beiden Betreiber Ḥāfiẓ Afandī ibn Muṣṭafā al-Ḥarbūṭlī und Ṣāfiqa Ḥānum bint Ibrāhīm Afandī al-Arḍrūmī das Ḥammām von der Waqf-Direktion (Mudīriyat al-Awqāf). Sie mussten jährlich 1423 Ġirš Pacht an die Direktion bezahlen und konnten 850 Ġirš als Gewinn einbehalten. Da wahrscheinlich im Zuge des neuen Wasserleitungsnetzes [270] das Ḥammām über kein Wasser mehr verfügte und seit 1905 nicht mehr in Betrieb war, entstanden schnell Schulden. Daraufhin stellten die Betreiber am religiösen Gerichtshof al-Bāb [13] einen Antrag auf Umwandlung in einen Sūq und erklärten sich bereit, jährlich 1700 Ġirš als Miete für den Bau zu zahlen. Der Muftī Muḥammad Ṣāliḥ Qaṭanā, dessen Verwandtschaft im benachbarten Haus

²⁹⁵ Vgl.: Ghazzal (1993) 112.

²⁹⁶ Folgende Angaben nach den Gerichtsakten: MSD S1275/W144 (1323/1906); S1275/W133 (1324/1906).

wohnte [806] und der Interessen an den gegenüberliegenden Ḥānen [192, 193] hatte,²⁹⁷ bestätigte mit einer Fatwā die Rechtmäßigkeit der Umwandlung des Waqf. Vom Gericht wurden daraufhin 1324/1906 drei Sachverständige in das Ḥammām geschickt. Die beiden Schreiner Muḥammad ibn Aḥmad at-Tawwām und Saʿīd ibn Kamāl Aṣfar sowie der Architekt Ḥawāḡa Ḥabīb al-Miʿmārī ibn Luṭfī Qarwaṣān bestätigten, dass das Ḥammām verfallend sei und eine Renovierung zu kostspielig sei. Sie rieten zur Umwandlung in einen Sūq, der wesentlich mehr Geld in die Kassen der Waqf-Verwaltung bringen würde. Im Anschluss daran wandte sich der Qāḍī direkt nach Istanbul mit der Bitte, den Umbau in einen Sūq zu erlauben.



Abb. 23: Sūq al-Qīṣānī

(Weber)



Abb. 24: Sūq al-Qīṣānī

(Weber)



Abb. 25: Sūq al-Qīṣānī

(Weber)

Dies war ein üblicher Vorgang. Bei besonderen Fällen wandte man sich nach den Waqf-Reformen direkt an das Ministerium in Istanbul mit der Bitte um eine schriftliche Genehmigung (türk.: Berât / arab.: Barāʿa) zur Veränderung der gegenwärtigen Situation des Waqf. Die Autorisierung aus der Hauptstadt ließ nicht lange auf sich warten, denn bereits 1907 war der neue Sūq al-Qīṣānī der Öffentlichkeit zugänglich. Zum Einbau neuer Läden wurden in der ehemaligen Umkleidehalle (Mašlah) Stahlträger in der Deckenkonstruktion verwendet und die Baderäume in eine Bazarstraße umgewandelt und mit einem metallenen Tonnendach überdeckt. Die Fayencen vom ursprünglichen Bau, die dem Ḥammām und nun dem Sūq seinen Namen verliehen (Qīṣānī = Fayence), wurden als Spolien sorgfältig wieder verwendet.

²⁹⁷ Siehe zu Muḥammad Ṣāliḥ Qaṭanā (1251/1853 - 1335/1916): Ḥāfiẓ / Abāza (1986) I, 336; al-Ḥuṣnī (1979) II, 731; Roded (1984b) 224; Schatkowski Schilcher (1985) 119, 188. Eine Gerichtsakte nennt aš-Šayḫ Saʿīd Qaṭanā als Besitzer des Hauses. Vgl.: MSD S990/W25 (1310/1893); S997/W215 (1310/1893).

Der Bau des Sūq al-Qīṣānī ist das Beispiel einer Baumaßnahme durch private Initiative, die innerhalb eines normierten, institutionellen Rahmens ablief, der flexibel genug war, ein gestiftetes Gebäude den Erfordernissen der Zeit anzupassen. Dadurch wurde der Waqf selber erhalten, auch wenn das Gebäude umgestaltet wurde. Beide Aspekte, die relative Stabilität eines Waqf, die verhindert, dass ein Gebäude wie das Bayt al-Ḥawrānīya durch Erbteilung aufgeteilt wird, und die gleichzeitige Flexibilität, die erlaubt, dass sich eine Einrichtung wie das Ḥammām al-Qīṣānī dem strukturellen Wandel anpasst, haben über Jahrhunderte hinweg den Fortbestand privat gestifteter öffentlicher Einrichtungen gesichert.

Reformen des Stiftungswesens im 19. Jahrhundert

Viele Aufgaben des öffentlichen Lebens wurden so durch eine flexible und staatlich weitgehend unabhängige Institution wahrgenommen und die Gründung sowie die Verwaltung von Schulen u.ä. gingen meist auf Initiative von Privatpersonen zurück, die die Bestimmung der Einrichtung in der Stiftungsurkunde selbst definieren konnten (der Qāḍī sollte nur deren Einhaltung kontrollieren). Die Reform des Waqf-Wesens war im Zuge der administrativen Zentralisierungspolitik unausweichlich und man versuchte diese autonome Institution unter direkte staatliche Kontrolle zu bekommen. Schon zurzeit Ibrāhīm Pascha waren die Waqfs unter Aufsicht des Staates gestellt worden.²⁹⁸ Auch Maḥmūd plante einen zentralen Einzug, Verwaltung und Verteilung der Waqf-Einkünfte. In Istanbul hatte man schon nach der Beschlagnahmung der Waqfs der Janitscharen 1826 eine Waqf-Behörde gegründet, die 1838 in ein entsprechendes Ministerium (Evkaf Nezareti / Nizārat-i Awqāf)²⁹⁹ umgewandelt wurde. Kurz nach der Wiedereingliederung in das Osmanische Reich erreichten dann Anfang der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts die ersten Reformmaßnahmen Damaskus.

Mit ihrer 'Verstaatlichung' – also der zentralen Verwaltung aller Stiftungen im Reich durch ein Ministerium in Istanbul - waren die Waqfs eine direkte Einnahmequelle des Staates geworden und fielen in den administrativen Kontrollbereich einer nicht-religiösen Institution in der Hauptstadt. Nicht mehr der Qāḍī an dem Gerichtshof, an dem sich die Waqfiya befand und an dem die lokalen Verwalter (Mutawallī bzw. Nāzīr) eingesetzt wurden, wachte auf lokaler Ebene über die Belange der damaszener Waqfs, sondern der erstmals 1843 seitens des Waqf-Ministeriums eingesetzte Waqf-Aufseher (Nāzīr al-Awqāf), dem 1844 ein Büro am Saray gebaut wurde [19]. Als ersten Nāzīr

²⁹⁸ Vgl.: Deguilhem-Schoem (1992) 35; Ma'oz (1971) 81 ff.; Meier (2002).

²⁹⁹ Ab 1255/1838 zuständig für alle Waqfs des Reiches. Vgl. zu den Waqf-Reformen: Barnes (1986) 68 ff. und zusammenfassend: Deguilhem-Schoem (1992) 33 ff.; Meier (2002); siehe zum Datum 1255/1838 auch: Sālnāme³⁰ (1316/1898-99) 66.

berief man mit Aḥmad Afandī al-Mālikī³⁰⁰ ein Mitglied des Mağlis, der dem Waqf-Ministerium direkt unterstellt war und bei dem alle Vorgänge zu den Waqfs registriert wurden, noch bevor sie an den Gerichtshof gingen. Ihm unterlag vor allem die Kontrolle der finanziellen Abgaben. Entsprechend einer Sultansanweisung im Jahre 1845 beschäftigte sich auch der Mağlis zunehmend mit den Angelegenheiten des Waqfs. Im gleichen Jahr wurde zudem das Amt des Waqf-Direktors (Mudīr al-Awqāf) geschaffen, in dessen Zuständigkeit die Verwaltung einzelner größerer Waqfs fiel. Inwieweit sich beide Posten überschneiden oder wie lange sie nebeneinander bestanden, ist nicht bekannt.³⁰¹ Deutlich wird jedoch mit der Schaffung beider Ämter das Bemühen des Staates, die Verwaltung eines großen Teils städtischer Immobilien aus den Händen der einzelnen Verwalter (Mutawallī) in den Kontrollbereich des Staates zu bringen, um nicht nur die Einnahmen, sondern auch die Vergabe der Verwaltung (Tawliya) besser kontrollieren zu können. Die Mutawallīs waren bisher überwiegend ʿUlamā, die lokal auf Grundlage der Waqfiya oder durch Zuteilung durch den Qāḍī ihren Posten erhielten. Mit dem Waqf-Ministerium konnten Verwalter eines Waqf nun direkt aus Istanbul eingesetzt werden. Hierdurch wurden zum Teil auch gezielt die Familien gefördert, die seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die reformfreudige und loyale Elite von Damaskus stellten. Bei Familien wie den Uṣṭuwānīs diente die zugesprochene Verwaltung eines Waqf als finanzielle Hilfe zum gesellschaftlichen Aufstieg. Das wird auch durch die oben dargestellte Geschichte von ʿAlī und ʿUṭmān Mardam Bek illustriert, deren Karriere in Damaskus erst durch ihre Reise nach Istanbul und den Erhalt der Aufsicht über den großen Waqf von Lālā Muṣṭafā Pascha richtig begann.³⁰²

³⁰⁰ Siehe zu Aḥmad Afandī al-Mālikī (1208/1793-94 bis 1271/1854) und seiner Funktion: Barnes (1986) 79, 106 (!); al-Biṭār (1993) I, 243 f.; al-Ḥuṣnī (1979) II, 873; Meier (2002) 213 f.; aš-Šaṭṭī (1994) 51; Schatkowski Schilcher (1985) 55; Thompson (1993) 462; al-Uṣṭuwānī (1994, Mašāhid) 150. Zu seinem Wohnhaus MSD S636/W309 (1290/1873). Vgl. auch: Deguilhem-Schoem (1992) 36; Rafeq (1984) 379.

³⁰¹ Vgl.: Meier (2002) 214 f. Siehe zu Beamten der Waqf-Verwaltung zum Beispiel: Sālnāme ⁷(1292/1875) 52, 57; ²⁹(1315/1897-98) 99.

³⁰² Vgl.: al-Uṣṭuwānī (1994, Mašāhid) 144. Siehe auch Deguilhem-Schoem (1992) 37. Dementsprechend konnten auch andere Personen aus dem Kreis der Nutznießer ausgeschlossen werden; hierzu Meier (2002).

III.1.2. Ausschüsse und Akteure öffentlicher Baumaßnahmen

Zu öffentlichen Baumaßnahmen vor den Provinzreformen 1864

In den Quellen und der Forschung wird für das 19. Jahrhundert im Zusammenhang mit einer Baumaßnahme meist der Wālī genannt. Oft dient dies nur als Zeitangabe für die Errichtung eines Gebäudes, obwohl dem Wālī besonders vor den Reformen tatsächlich eine wichtige Rolle zufiel. Als Beispiel soll ein Vorgang dienen, von dem al-Uṣṭuwānī für das Jahr 1270/1854 berichtete und der im wesentlichen schon zuvor gängigen Modellen entsprechen dürfte.³⁰³



(Weber)

Abb. 26: Die Qanawāt Wasserleitung



(Weber)

Abb. 27: Ṭālī in al-Qanawāt (in Kat.: XXIV-582)

Auf Anregung des Wālī ‘Alī ‘Aṣqar Pascha sowie des Ṣayḥ ‘Abdallāh al-Ḥalabī und Riḍā Afandī al-Ġazzī wurde mit einem neuen Wasserteiler (Ṭālī) eine neue Wasserleitung vom Hauptkanal im Stadtviertel al-Qanawāt abgeteilt und durch den Sūq al-Ġadīd [208] und Sūq al-Miskīya [214] bis zur Umayyadenmoschee geführt.³⁰⁴ Die Gesamtkosten von 12 000 Ġirš wurden von der Bauherrengemeinschaft entsprechend der zukünftigen Rechte auf das Wasser aufgeteilt.³⁰⁵ Auch die Kosten eines weiteren Wasserteilers mit Wasserrechten am Ende der Leitung von insgesamt 54 000

³⁰³ Vgl.: al-Uṣṭuwānī (1994, Maṣāhid) 156 ff.

³⁰⁴ Dieser Ṭālī befand sich wahrscheinlich in einem Haus bei [962], [968], das Dār Muḥammad aš-Šalaq genannt wurde. Die Baugemeinschaft erwarb das Recht auf 5,5 Qīrāt (also 5,5 Vierundzwanzigstel, entspricht 22,92%) des Wassers aus diesem Kanal.

Riḍā Afandī ibn Ismā‘īl al-Ġazzī (1234/1818 – 1286/1870) war ein bedeutender ‘Ālim und hatte ab 1264/1847-48 die Aufsicht über den Waqf der Umayyadenmoschee, die er renovieren ließ. Da er 1860 viele Christen gerettet hatte, soll Fu‘ād Pascha ihm ein großes Haus geschenkt haben (wahrscheinlich nicht [786], da hier die Ġazzī-Familie schon länger belegt ist). Siehe zu Riḍā al-Ġazzī: al-Ḥuṣnī (1979) II, 659 f.; aš-Šaṭṭī (1994) 126 f., al-Uṣṭuwānī (1994, Maṣāhid) 155 f. und 138, 143, 145 ff., 192, 197. Siehe zu ‘Abdallāh ibn Sa‘īd al-Ḥalabī (1223/1808-1286/1870), der einer der wichtigsten ‘Ulamā der Stadt war und aufgrund seiner Mitverantwortung für die Ereignisse von 1860 für neun Jahre in die Verbannung geschickt wurde: al-Bīṭār (1993) II, 1008 ff., al-Ḥuṣnī (1979) II, 667 ff.; aš-Šaṭṭī (1994) 189 ff.; al-Uṣṭuwānī (1994, Maṣāhid) 132, 143, 145, 156, 162, 185, 188, 204, 207, 212.

³⁰⁵ So zahlte der Haushalt von Muḥammad Afandī al-‘Aġlānī 2986,7 Ġirš; der Haushalt von ‘Aṭā Afandī al-Bakrī 1493,3 Ġirš, die Betreiber des Brunnens am Haus von Muḥammad Pascha al-‘Azīm 1290 Ġirš, das kleine Haus von ‘Abd al-Qādir Ziyāda 960 Ġirš, die Verwaltung des Ḥammāms von Muḥammad Pascha al-‘Azīm 1866,7 Ġirš sowie die Betreiber des Brunnens im Sūq al-Ġadīd 533,3 Ġirš.

Ġirš wurden unter den verschiedenen Mitgliedern der Murādī-Familie (2250 Ġirš) und der Verwaltung der Umayyadenmoschee aufgeteilt, die den Restbetrag übernahm. Die Wasserleitung wurde im Beisein des Wālī am 18. Šawwāl 1270/1854 eingeweiht, und "...das Wasser kam Gott sei Dank ohne Verzögerungen im reichen Maße an".³⁰⁶

Der Maġlis al-Idāra, den es in jenen Jahren schon gab, spielte bei dieser Baumaßnahme keine Rolle. Vor der Reformzeit war ein städtisches Gremium, das direkt für die Verwirklichung von öffentlichen Baumaßnahmen zuständig war, nicht bekannt. Wahrscheinlich wurden diese Aufgaben durch den Dīwān wahrgenommen. Einige Stadtviertel aus dem 16. / 17. Jahrhundert, die symmetrische Straßenführungen und eine relativ regelmäßige Parzellenaufteilung aufweisen, können nur durch zentrale Planung entstanden sein. Wahrscheinlich hat ein städtisches Planungsgremium die damaszener Stadtteile wie al-Baḥṣa und ein Quartier in al-Mīdān aus dem 17. / 18. Jahrhundert oder das Viertel al-Ġudayda in Aleppo aus dem 16. Jahrhundert entworfen (siehe S. 363).³⁰⁷ Wahrscheinlich war auch ein Vertreter des Gouverneurs (Kaṭḥudā / Kethuda) als Ra'īs Dimašq (entsprechend dem kairener Šayḥ al-Balad) und der Naqīb al-Ašrāf mit Funktionen städtischer Organisation vertraut und im Dīwān vertreten. Aufzeichnungen der Abläufe im Dīwān sind uns nicht erhalten. Auch gibt es nur sehr wenige Mitschriften der Sitzungen des Maġlis al-Idāra und später des Stadtrats. Nur vom Ersten finden sich für die Jahre 1259-60/1843-45 Protokolle, die einen Einblick in seine Arbeit erlauben und im Folgenden vorgestellt werden.³⁰⁸ Bevor dieses Gremium die Verantwortung zur Einrichtung und Unterhaltung von öffentlichen Gebäuden übernahm, dürften, ähnlich wie bei der Wasserleitung zwischen al-Qanawāt und der Umayyadenmoschee, meist hohe Beamte, Privatpersonen oder Bauherrengemeinschaften für die Durchführung öffentlicher Baumaßnahmen zuständig gewesen sein.

Der Maġlis al-Idāra und öffentliche Baumaßnahmen

Einen neuen institutionellen Rahmen für öffentliche Bauaufträge auf lokaler Ebene bot seit den vierziger Jahren der Maġlis, dem bald auch ein eigener Bauinspektor zugeordnet wurde. Diese Funktion kam zunächst dem Vorsitzenden der Architekteninnung zu. Die Architekten in Damaskus waren in einer Genossenschaft organisiert (der Ṭā'ifa al-Mi'mārīya bi-Dimašq), mit dem Mi'mār Bāšī als Vorsitzendem. Ihm gingen Altgesellen (Qalfa) zur Hand. Die Vergabe von Posten innerhalb der Genossenschaft wurde vor den religiösen Gerichtshöfen notariell vorgenommen und

³⁰⁶ al-Ustuwānī (1994, Mašāhid) 157.

³⁰⁷ Vgl. S. 362 und David (1982) für Aleppo und Raymond (1985) 217 ff. für al-Mīdān. Siehe zu urbanen Institutionen vor der dem Stadtrat u.a.: Gibb / Brown (1969) I, 279; Inalcik (1977) 45 f.; Roded (1984b) 284 ff.

³⁰⁸ Vgl. Anm. 87.

musste zum Teil durch Istanbul bestätigt werden.³⁰⁹ Bei lokalen Bauaufträgen oblag es dem Mi‘mār Bāšī mit weiteren Architekten, die Abrechnung zu kontrollieren, die vor der Auszahlung durch den Mağlis genehmigt werden musste. Aus dem Jahr 1260/1844 ist die Abrechnung für den Bau eines Büros für den Verwalter der Waqfs belegt (Nāzīr al-Awqāf [474]). Die Zahlung an die insgesamt 88 Bauarbeiter und Vorarbeiter (480 Ğirš) sowie die 20 verschiedenen Baumaterialien (37 Ğirš) wurden vom Chefarchitekten (Mi‘mār Bāšī) sowie drei weiteren Baufachleuten (Mu‘allim) abgezeichnet. Daraufhin zahlte der Mağlis die 517 Ğirš aus.³¹⁰

Ein anderes Beispiel ist die Schatzkammer im Saray, die vor Ort durch den Mi‘mār Bāšī ‘Abd al-Ġanīy unter Mithilfe des Chefastronomen Abū Muḥammad Malaş geplant wurde.³¹¹ Die entsprechende Akte enthält eine Abrechnung der 23 Baumaterialien mit Aufführung der einzelnen Werkstoffe und genauer Angabe ihrer Verwendung. Ferner gibt sie Rechenschaft über sieben Gruppen von Bauleuten mit Nennung der jeweiligen Bauarbeiter, Zeitdauer ihrer Beschäftigung und Höhe ihres Lohns. Die Ausgaben von insgesamt 988 Ğirš wurden durch den Mi‘mār Bāšī bestätigt und beim Mağlis eingereicht.

Eine weitere Akte aus den Unterlagen des Mağlis, datiert 1261/1845, berichtet, dass der Verwalter (Mutawallī) der Takīya as-Sulaymāniya [394] einen Kostenvoranschlag von 83122 Ğirš zur Restaurierung des Gebäudes beim Mağlis eingereicht hatte. Eine Kommission aus dem Altgesellenmeister (Qalfa Bāšī), dem Baubeauftragten (Binā Amīnī) und dem Bauinspektor (Nāzīr al-Bināyāt) erhöhte den Kostenvoranschlag auf 98219 Ğirš. Daraufhin entsandte der Mağlis einen Ausschuss zur Überprüfung der Angaben vor Ort. Dieser bestand aus dem Altgesellenmeister, dem Waqf-Inspektor (Nāzīr al-Awqāf), dem Chefarchitekten (Mi‘mār Bāšī) sowie einem weiteren Architekten. Sie bestätigten den Kostenvoranschlag.³¹²

Seit wann neben dem Mi‘mār Bāšī ein eigener städtischer Baubeauftragter (Binā Amīnī) und Bauinspektor (Nāzīr al-Bināyāt) durch die osmanische Administration gestellt wurden, ist nicht

³⁰⁹ Eine Gerichtsurkunde von 1138/1725 berichtet von der Neubesetzung eines Altgesellen auf Antrag des Mi‘mār Bāšī. 1260/1844 wurde vor dem Gerichtshof dem Antrag Ismā‘īl Riḍā Ğāwīš als Altgesellenmeister (Qalfāt Bāšī) einzusetzen stattgegeben. Der Vorgang, dem ein Vorschlag auf Ernennung eines Gehilfen für den Altgesellenmeister beilag, wurde anschließend zur Ausstellung einer Ernennungsurkunde (Firmān) durch den Sultan nach Istanbul geschickt. Vgl.: MSD S56/W198 (1138/1725); (AS) S5/W21(1260/1844). Folgende Namen tauchen in den Gerichtsakten auf: 1725 Mi‘mār Bāšī al-Ḥāğğ ‘Abd al-Wahhāb mit weiteren Architektennamen, MSD S56/W198 (1138/1725); 1761 al-Mi‘mār as-Sultānī Aḥmad Bīšr ibn Muḥammad Bīšr mit weiteren Handwerksmeistern (Mu‘allimūn) und Baumeistern (Mi‘māriyūn), MSD S168/W278 (1175/1761) und S168/W195 (1175/1761); 1762 Baş al-Mi‘mār as-Sultānī Aḥmad ibn Muḥammad, al-Mi‘mār Muḥammad ibn ‘Utmān und der Geselle Niqūlā (walad Ğurğīs) MSD S168/W195 (1175/1762); 1844 Mi‘mār Bāšī ‘Abd al-Ġanīy Abū Muḥammad MSD (AS) S5/W21(1260/1844); S5/W68 (1260/1844); S5/W69 (1260/1844); 1845 Mi‘mār Bāšī Riḍā Ğāwīš Āğā MSD (AS) S5/W177 (1261/1845), dort werden ferner folgende Posten genannt: Binā Amīnī, Nāzīr al-Bināyāt und Nāzīr al-Awqāf.

³¹⁰ Vgl.: MSD (AS) S5/W69 (1260/1844).

³¹¹ Siehe hierzu: MSD (AS) S5/W68 (1260/1844). Die Malaş-Familie ist als Architektenfamilie bekannt. Abū Muḥammad Malaş wird anderenorts auch als Mu‘allim, also mit der traditionellen Bezeichnung für Architekten, genannt. Vgl.: MSD (AS) S5/W69 (1260/1844).

³¹² Vgl.: MSD (AS) S5/W177 (1261/1845) und S5/Seite 134-136 (1261/1845) mit genauer Beschreibung was restauriert wird. Der Mutawallī war Şayḫ Maḥmūd an-Naqşbandī, der Altgesellenmeister Muḥammad Bek al-‘Azma, der Waqf-Inspektor Aḥmad Afandī aḍ-Ḍaḥkī und der Chefarchitekt Riḍā Ğāwīš Āğā.

bekannt. Die erwähnte Akte von 1261/1845 ist der früheste Beleg für diese beiden Positionen und die letzte Nennung eines Mi‘mār Bāšī.

Der Stadtrat als städteplanerisches Gremium nach den Provinzreformen von 1864

Mit dem Stadtrat, dessen Institutionsgeschichte oben beleuchtet wurde (vgl. S. 34 ff.) und dessen Rolle bei öffentlichen Baumaßnahmen und in der öffentlichen Diskussion weiter unten diskutiert werden soll (vgl. S 161 f.), wurde ein Gremium zum urbanen Management eingerichtet, dessen Aufgaben weit reichend waren:

"Parmi leurs attributions générales, les municipalités se chargeront des suivantes : les constructions de tous les édifices, l'élargissement et l'arrangement des pavés et égouts, la construction et la réparation des conduites d'eau publiques et privées dont les frais devront être payés par qui de droit, [...], la démolition des édifices dont le Conseil municipal constatera le danger, l'estimation, conformément à la loi spéciale, de la construction et de la réparation des édifices publics, l'expropriation des propriétés qui sera jugé nécessaire d'exproprier en vue de l'élargissement des rues et pour l'utilité publique, l'administration, l'échange, la réparation et la vente des immeubles et des propriétés appartenant à la municipalité, l'embellissement et l'éclairage de la ville, le maintien de la propreté de la ville et le service de la voirie par le transport, dans les localités qui n'ont pas de côtes, des ordures ménagères aux dépotoirs qui seront établis hors de la ville, le recensement de toutes les propriétés immobilières avec leur valeur, leur revenu et les noms des propriétaires, le dressement des plans de ces propriétés, [...] l'entretien des promenades et places ouvertes et des jardins publics, les moyens de transport, l'installation et l'amélioration des foires sur les places convenables, [...] de la construction d'abattoirs sur les emplacements convenables, avec défense d'abattre dans l'intérieur de la ville, de l'observation des règles sanitaires pour les abattoirs actuellement existants, des fabriques de cordes et autre ateliers qui exhalent des odeurs nuisibles, [...] du nettoyage de toutes les rues; de la santé publique en générale, [...] de l'établissement d'hôpitaux, d'asiles pour les pauvres et les enfants trouvés, d'écoles industrielles...."³¹³

Daneben oblag es dem Stadtrat Geburten- und Sterbefälle zu registrieren und die Stadt statistisch zu erfassen. Aufgaben der Baladīya, die nicht nur per Gesetz beschlossen, sondern in Damaskus durch den Stadtrat auch übernommen wurden, sind unter anderem durch die Sālnāmes zu erschließen. So führt zum Beispiel das Jahrbuch 1301/1883-84 neben dem städtischen Krankenhaus und der Feuerwehr u.a. einen Wagemeister (Ūzān Ma'mūrī), Amtsarzt (Baladīya Ṭabībī) und den

³¹³ Young (1906-07) I, 69 ff.

Cheftierarzt der Provinz (Wilāyat-i Sarbaytārī) auf.³¹⁴ Die neuen Beamten und Gremien blieben nicht untätig. So ist zum Beispiel die Einrichtung eines neuen Schlachthauses [418] direkt auf das Gesetz zur Stadtverwaltung zurückzuführen, und entsprechend werden uns im Verlaufe dieser Untersuchung noch zahlreiche öffentliche Baumaßnahmen begegnen, die durch die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben des Stadtrats zu erklären sind. Dabei handelt es sich sowohl um den Ausbau des Gesundheitswesens (S. 168 ff.), der Infrastruktur (S. 123 ff.), der öffentlichen Beleuchtung (S. 130 f.), Straßenreinigung und Feuerwehr (S. 131), als auch um die Begradigung von Straßen (Anm. 70, S. 123 f., S. 681 ff.) sowie den Bau eines neuen Wassersystem (S. 129 f.) und des Sūq al-Ḥamīdiya (S. 209 ff., [208]). Ebenfalls davon betroffen war das Gebiet um den Marḡa-Platzes selber (S. 142 ff. [266], [267]) mit seinen öffentlichen Gärten (S. 187 f., [416], [417]) und den Gebäuden der Administration.

Zur Planung und Ausführung öffentlicher Baumaßnahmen wurden entsprechende Posten in der Stadtverwaltung geschaffen. Nach den Sālnāmes finden sich unter anderem folgende Ämter: ein Ingenieur (Muhandis / Sarmuhandis) des Stadtrates³¹⁵ und der Provinz mit seinem Assistenten als Nachfolger des Mi'mār Bāšī,³¹⁶ ein Baudirektor (Abnīya Mudīrī)³¹⁷ und ein Straßeninspektor (Ṭarīq Amīnī bzw. Mufattišī).³¹⁸ In einigen Sālnāme wird ein Ingenieurbüro (Muhandis Dā'iresī / Nāfi'a Idāresī) des Stadtrates genannt, in dem ein Chefingenieur, ein Kondukteur und ein weiterer Beamter aufgeführt werden.³¹⁹

Der Sarmuhandis der Wilāya war bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes von Damaskus von hoher Bedeutung. Er nahm an den Sitzungen des Stadtrates teil und beaufsichtigte alle abgeschlossenen, laufenden und geplanten Baumaßnahmen desselben. Er...

"... supervised existing city institutions (the public park, the city hospital, etc.) and all the necessary improvements that had to be made in the city and in the surrounding villages... Apart from these general matters, there were also many matters affecting individual citizens, because every building, big or small, that had to be erected, had to be brought first to the

³¹⁴ Vgl.: Sālnāme ¹⁶(1301/1883-84) 98-100. Weitere Posten unten bei den Abschnitten zur öffentlichen Hygiene, Beleuchtung, Gesundheitswesen etc.

³¹⁵ Z. B.: Bišāra Afandī, Sālnāme ⁷(1292/1875) 59; Fāris Afandī, Sālnāme ²³(1308-09/1891-92) 68; Farḡī Muṣtafā Fā'id Afandī, Sālnāme ³¹(1317/1899-1900) 125; Pūl Āprī Afandī, Sālnāme ²⁵(1310-11/1893-94) 121, 122; ³¹(1317/1899-1900) 125.

³¹⁶ Z. B.: Bišāra Afandī, Sālnāme ⁶(1291/1874-75) 46, 49; ⁷(1292/1875) 59; ¹¹(1296/1878-79) 62; ¹⁷(1302/1884-85) 50; Wāsilyādīs Afandī, aš-Šām Nr. 93 (27. Dū l-Ḥiḡḡa 1315/1898); Sālnāme ²⁹(1315/1897-98) 99; ³¹(1317/1899-1900) 98. Zum Assistenten z.B.: 'Abdāh Afandī, Sulaymān Afandī und Šāhīn Afandī, Sālnāme ²⁹(1315/1897-98) 99.

³¹⁷ Abnīya Mudīrī: Fāris Afandī, Sālnāme ¹(1285/1868-69) 32; ²(1286/1869-70) 58; ³(1287-88/1870-72) 57; Sulaymān Afandī, Sālnāme ¹⁶(1301/1883-84) 98-100; Ismā'īl Afandī, Sālnāme ²³(1308-09/1891-92) 68, ²⁵(1310-11/1893-94) 122. In Gerichtsakten sind zwei Baudirektoren mit dem Namen Ismā'īl belegt: Ismā'īl Afandī Nabā-Zādah nach MSD S859/W27 (1305/1888) und Ismā'īl Afandī aš-Šahbandar nach MSD S859/W70 (1306/1888). Abnīya Mudīrī Mu'āwini: Hannā Ġannāḡa, Sālnāme ³(1287-88/1870-72) 57; ⁴(1289/1872-73) 83; ⁶(1291/1874-75) 49; ⁷(1292/1875) 59.

³¹⁸ Z. B.: Ismā'īl Afandī, Sālnāme ⁷(1292/1875) 65.

³¹⁹ Z. B.: Kondukteur (Qūndūktūr) im Muhandis Dā'iresī: Yūsuf Afandī, Sālnāme ⁷(1292/1875) 65; ¹³(1298/1880-81) 84, Faḡmī Afandī, Sālnāme ¹³(1298/1880-81) 84; Zifrākī Afandī, Sālnāme ²⁹(1315/1897-98) 99. Mitglieder des Muhandis Dā'iresī: Monseigneur Birsisū, Sālnāme ¹³(1298/1880-81) 84.

baladīya so that members of the Town Council might see the plan and issue the permit for its erection. Without this no building could be lawfully erected."³²⁰

Auch Reparaturen an Häusern mussten bei der Verwaltung beantragt werden. Inspektoren besuchten das Haus meist aus steuerrechtlichen Gründen nach Fertigstellung der Bauarbeiten. Dass dies nicht nur ein theoretischer Anspruch war, sondern gängige Praxis, zeigen die circa 500 Bauarbeiten an Häusern, die jährlich im Sālnāme registriert wurden (vgl. S. 249 f.).³²¹ Dementsprechend wurde im ersten Sālnāme 1285/1868-69 ein Abnīya-Kātibī (Bausekretär) aufgeführt, dem später ein Muqayyad in gleicher Funktion folgte.³²² Aus der Zeitung aš-Šām ist uns ferner ein Ausschuss für Baureparaturen (Qūmīsyūn at-Ta‘mīr) bekannt.³²³ Neben den Häusern wurden – wie im Gesetz vorgesehen – auch alle anderen Gebäude registriert.³²⁴ Läden in Sūqs und Ḥānen wurden nummeriert und so in einer Weise erfasst, wie es später der Kataster wesentlich genauer tat. Dementsprechend werden in Gerichtsakten gegen Ende des 19. Jahrhunderts Läden in den Sūqs und Ḥānen immer mit Nummer identifiziert.³²⁵

Die Beamten, die die Baumaßnahmen in der Stadt kontrollieren sollten, waren an Gesetze gebunden, die im ganzen Reich urbane Entwicklungen nach modernen Gesichtspunkten vereinheitlichen sollten. Baugesetze (Ebniye Nizāmmeleri) wurden 1280/1863 bzw. 1864 für alle Provinzen erlassen. 1299/1882 und 1309/1891 folgte ein revidiertes Baugesetz und ein Grundbucheintrag (Qānūn al-Abnīya wa-Qarār al-Istimlāk), die das bisherige Straßenbaugesetz (Qānūn at-Ṭuruq wa-l-Ma‘ābir) und die Regelungen des Ḥarġ (Grundsteuer) und Rusūm (Steuern) ersetzten. Der Grundbucheintrag war schon 1296/1879 als Nachfolgegesetz des Nizām al-Istimlāk von 1272/1855-56 erlassen worden, das sich vor allem auch dem Verfahren der Enteignung im

³²⁰ Yellin, nach Kark (1980) 133.

³²¹ Arnaud behauptet, dass nach dem Jahrbuch zwar die Einwohnerzahlen, nicht aber die Zahl der Häuser steigen und führt dies auf Ineffizienz der Stadtverwaltung zurück. So sei nach Sālnāme Nr. 12 und Nr. 30 zwischen 1879-80 und 1898-1899 die Zahl der angegebenen Häuser gleich geblieben. Jedoch werden im Sālnāme Nr. 12 keine solchen Angaben gemacht (auf der von ihm angegebenen Seitenzahl stehen die Namen der rechtgeleiteten Kalifen) und auch die Zahlen für Sālnāme Nr. 30 sind falsch (vgl. zu ähnlich fehlerhaften Angaben Anm. 43). Vgl.: Arnaud (2006) 60; Sālnāme ¹²(1297/1879-80) 44; ³⁰(1316/1898-99) 346. Vgl. zu den richtigen Angaben S. 249 f.

³²² Z. B.: ‘Abd al-Qādir Afandī, Sālnāme ¹(1285/1868-69) 32; ‘Alā ad-Dīn Afandī, Sālnāme ⁵(1290/1873-74) 58; Raslān Afandī, Sālnāme ⁷(1292/1875) 59; ‘Umar Fā’iq Afandī, Sālnāme ⁹(1293/1877) 6; Aḥmad Tawfiq Afandī, Sālnāme ¹⁰(1295/1878) 60; ¹¹(1296/1878-79) 63.

³²³ Vgl.: aš-Šām z.B. Nr. 47 (15. Muḥarram 1315/1897).

³²⁴ Die Registrierung der Läden und Häuser begann 1865, vgl. Gross (1979) 110. In Gerichtsakten findet sich zum Beispiel die Kennzeichnung als "... *muṣağġal fī Qalam al-Amlāk al-maḥfūza bi-Qalam ad-Daftar al-Ḥāqānī*..." Vgl.: MSD S950/W83 (1310/1893). Im Grundbuchamt (Dā’irat al-Amlāk [338], bzw. ad-Daftar al-Ḥāqānī) wurden auch die Verkäufe registriert, wie zum Beispiel für das Jahr 1307-08/1890-91 unter anderem 3 Ḥāne, 586 Häuser und 253 Läden. Vgl.: Sālnāme ²²(1307-08/1890-91) 157.

³²⁵ Nummer eines Ḥān und Läden in MSD S634/W190 (1289/1872); S636/W10 (1289/1872); S727/245 (1298/1881); S974/W145 (1322/1904); S1002/W245 (1312/1894); S1008/W74,78 (1311/1894); S1017/W168, 201, 203 (1312/1894-95); S1161/W89 (1320/1902). Vgl. auch: Kark (1980) 134. Auch Tapū-Blätter finden sich in dieser Zeit, z.B. in einer Gerichtsakte für einen Besitz datiert 19. Šafar 1295 (1878); vgl.: MSD S1017/W119 (1312/1894).

Sinne das Allgemeinwohl widmete.³²⁶ Der Text, der durch den beiruter Stadttingenieur Amīn ‘Abd an-Nūr 1896 ins Arabische übersetzt wurde, enthält über 106 Seiten genaue Angaben zur Größe und Bebauung von Straßen und Plätzen, Häusern und ähnlichem.³²⁷

Von besonderer Bedeutung ist die nun erstmals gesetzlich geregelte Möglichkeit der Enteignung, die der Stadtverwaltung zur Verfügung stand, um Straßen, Plätze oder Sūqs zu begradigen oder zu verbreitern (siehe auch die entsprechende Passage im oben zitierten Gesetzestext).

Nach dem Gesetz von 1280/1863 sollten Straßen entsprechend ihrer Wichtigkeit einer von fünf genau bestimmten Kategorien, deren Breite zwischen 6 Dīrā‘ (4,50) und 15 Dīrā‘ (11,25m) lag, anzupassen sein. Die Novellierung von 1309/1891 folgte diesen Kategorien, sah jedoch eine maximale Breite von 20 Dīrā‘ (15m) vor.³²⁸ In welchem Ausmaß die Gesetze umgesetzt wurden, ist nicht bekannt. Der Abbau der Verkaufspodeste (Maṣātib) im Sūq [10] oder die frühen Ausbauphasen der Darwīšīya-Straße [425], Malik-Fayṣal-Straße [428] und besonders der Mīdān-Straße [429] dürften direkt auf das Gesetz von 1280/1863 zurückgehen. Straßenverbreiterungen scheinen vor allem in den letzten drei Jahrzehnten osmanischer Herrschaft üblich gewesen zu sein, lassen sich aber auf Grund der spärlich erhaltenen Bausubstanz aus dem 18. Jahrhundert oder früher kaum an den Gebäuden selber nachweisen. Die meisten Straßen in der Altstadt intra und extra muros mit ihrer straßenseitigen Wohnbebauung sind im 19. Jahrhundert überformt worden. Ob sich dabei die Straßenbreite verändert hat oder nicht, müsste im Einzelfall bauhistorisch untersucht werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass wesentlich mehr Straßen erweitert wurden, als hier aufgeführt (siehe Anm. 70, S. 123 f., S. 681 ff.). Deutlicher verhält es sich mit den Erweiterungen oder Neubauten der Sūqs in Damaskus, die ohne dieses Gesetz wahrscheinlich nicht oder zumindest nicht in dem Ausmaß stattgefunden hätten. Die Verbreiterung des Sūq al-Ḥayyāṭīn [210] und des Sūq al-Buzūrīya (S. 209, [206]) sind noch heute gut an der Bausubstanz abzulesen. Ḥāne, wie der Ḥān As‘ad Bāšā al-‘Aẓm (1166/1751 bis 1167/1753) im Sūq al-Buzūrīya oder die Madrasa an-Nūrīya al-Kubrā (563/1167-68 und 567/1171-72) im Sūq al-Ḥayyāṭīn standen einer Anpassung der Bazarstraßen an die neuen Gesetze im Weg. Bei Straßendurchbrüchen nahm die Stadtverwaltung auf die historische Bausubstanz weniger Rücksicht. Der Sūq Miḥṭat Bāšā (S. 206 f., [213]) und besonders der Sūq al-Ḥamīdīya (S. 209 ff., [208]) führen - durch Baubefund und Quellen dokumentiert - die neuen Möglichkeiten städtebaulicher Gestaltung deutlich vor Augen.

Sind uns also Gesetze, Gremien und auch die konkreten Baumaßnahmen bekannt, so unterscheiden sich jedoch von Fall zu Fall die involvierten Akteure und die Abläufe der Baumaßnahme von Fall zu Fall von der Idee bis zur Planung und Umsetzung. Welche Akteure dabei im Einzelnen tätig

³²⁶ Vgl.: ‘Abd an-Nūr (1896) 6 und Bori / Pinon / Yérasimos (1989) 72 ff. Zum Gesetz von 1309/1891: Young (1906-07) VI, 137 ff. Zu Gesetzesgrundlagen von Enteignungen zusammenfassend auch Friès (2000b) 47 ff. Hier wird nur die Gesetzeslage erwähnt, jedoch keine konkreten Maßnahmen in Damaskus selber nachgewiesen.

³²⁷ ‘Abd an-Nūr (1896).

³²⁸ Vgl.: ‘Abd an-Nūr (1896) §1 ff.; Bori / Pinon / Yérasimos (1989) 72.

waren und wie diese die neuen gesetzlichen Möglichkeiten genutzt haben, wird anhand von Fallbeispielen im Kapitel zu den Sūqs deutlich. Aber auch in anderen Kapiteln dieser Arbeit werden uns immer wieder Baumaßnahmen im Spannungsfeld zwischen privatem Investment, Baugesetzen, Gremien - wie dem Verwaltungsrat (Mağlis al-Idāra) und Stadtrat - sowie dem Gouverneur und staatlichen Anweisungen begegnen.

Beispiel einer staatlichen Baumaßnahme: Das Militärkrankenhaus

Doch nicht nur durch Gesetze und Institutionen wurden istanbuler Vorgaben in der Provinz wirksam. Besonders die Gebäude des neuen Militärwesens und die Tanzīmāt-Verwaltungsgebäude gingen zum Teil auf genaue Instruktionen aus Istanbul zurück. Unter den in Damaskus nur zu einem geringen Teil erhaltenen Sultansanweisungen befindet sich ein entsprechender Vorgang.³²⁹ Nach dem Abzug der Ägypter wurde 1842 aus Istanbul der Baumeister Ḥusayn Afandī nach Damaskus geschickt und mit der Restaurierung der Zitadelle und Kaserne betraut. Er empfahl in seinem Bericht dringend die Einrichtung eines Militärkrankenhauses mit 400 Betten, da bisher Patienten der osmanischen Armee völlig unzureichend in der Kaserne behandelt werden würden.³³⁰ Im Jahre 1259/1843 kam aus Istanbul die Anweisung zum Bau eines Krankenhauses [169] für vierhundert Patienten und einer benachbarten Kaserne [331] gemäß eines mitgesendeten Bauplans.³³¹ Die detaillierten Anweisungen entsprechen dem Gebäude, das auf Luftphotos ab 1918 (Palästinaflieger) und Postkarten zu sehen ist (vgl. Abb. 391). Der damalige Wālī Muḥammad Nağīb Pascha sollte zusammen mit dem Direktor der Finanzbehörde und dem Qādī die Bauaufsicht übernehmen. Die Anweisungen aus Istanbul gehen bis in das kleinste Detail. Die Grundmauern, deren zu verwendende Materialien festgelegt werden, sollen 4.5 Ellen in das Erdreich reichen. Unter anderem müsse das Krankenhaus über einen prächtigen Eingang mit Marmor in der Mitte des Gebäudes verfügen, der wie die Fenster durch eine horizontale Streifung durch Mauerlagen aus schwarzem und gelbem Stein (Ablaq) zu gestalten sei. Die Eingangshalle solle durch jeweils vier Zimmer zu beiden Seiten flankiert werden, während für die Wände ein Putz aus Stroh, roter Erde und Wasser zu benutzen sei, der drei Monate nach seiner Austrocknung weiß getüncht werden solle. Selbst die Zusammensetzung des Mörtels überließ man nicht lokalen Bauleuten. In diesem Stile gibt die Bauanweisung für das Krankenhaus und die benachbarte Kaserne streng alle Einzelheiten an. Auch bei der Möblierung blieb nichts dem Zufall überlassen und in der Kaserne sollte jedem Soldat

³²⁹ Zahlreiche Bauanweisungen dürften sich im istanbuler Başbakanlık Arşivi befinden, das für diese Arbeit nicht genutzt wurde.

³³⁰ İhsanoğlu (2002) 19.

³³¹ MSD (AS) S3/W119, 122,123 u.a. (1259/1843); S5/W136 (1259/1843).

ein kleiner Schrank aus abgelagertem Holz mit Schloss und Schlüssel zur Verfügung gestellt werden.

Als Vorbild des Militärkrankenhauses in Damaskus soll das istanbuler Krankenhaus im Stadtteil Haydarpaşa gedient haben. Das Gebäude in Damaskus ist demnach eine istanbuler Standardarchitektur, die als ausgeformtes Model in die Provinz exportiert wurde. Pläne, die uns leider nicht erhalten sind, bestimmten dabei den Aufbau der Anlage, während die hier kurz vorgestellten Details der Baustoffe und Einrichtung Vorgaben zur Bauausführung gaben. Nicht immer scheinen die Pläne auch von genauen Vorgaben zu Baustoffen etc. begleitet gewesen zu sein, wie hier im Falle des Militärkrankenhauses. Vergleicht man Tanzīmāt-Gebäude in den verschiedenen Provinzen des osmanischen Reiches, so fällt die Übereinstimmung in der Grundrisspräposition auf, während Baustoffe und Details des Dekors meist lokale Bauschulen in der Ausführung zu erkennen gibt. Dies trifft auch auf Damaskus zu und wird im Kapitel IV noch einmal aufgegriffen (S. 415 ff.).

Besondere Bauausschüsse: Der Wiederaufbau der Umayyadenmoschee

Für einzelne Bauvorhaben wurden zeitweise eigenständige Ausschüsse geschaffen. Die meisten Gremien dürften im Zusammenspiel mit der Stadtverwaltung nach dem Muster agiert haben, wie es für 1309/1889 belegt ist. In jenem Jahr wurde die Bitte des Rechnungsprüfers der Provinz (Muḥāsib Wilāyat Dimašq), ‘Abd al-Qādir Afandī, zur Restaurierung bzw. Ausbau der Wasserleitung die von Qanawāt aus die Sinānīya-Moschee [382] und die umliegenden Wohnquartiere versorgten, vom Wālī an den Bürgermeister zur Prüfung der Baukosten weitergeleitet. Dazu wurde ein Ausschuss mit Vertretern verschiedener Institutionen zusammengestellt: drei Personen vom Gerichtshof al-Bāb, ein Vertreter der Finanzverwaltung, zwei Mitglieder der Stadtverwaltung, der Chef Mu‘aḍḍin der Sinānīya-Moschee, ein Turḡumān und ein Architekt. Der Ausschuss bestätigte die Notwendigkeit der Baumaßnahme und schätzte die Kosten auf 15 000 Ġirš. Der Gerichtshof betätigte den Vorgang.³³²

Ein berühmtes Beispiel für die Tätigkeit eines solchen Ausschusses ist der Wiederaufbau der Umayyadenmoschee [399] nach dem verheerenden Brand von 1893.³³³ Hierzu schuf der Gouverneur Ḥasan Rafīq Pascha zwei Gremien, die sich dem Wiederaufbau widmen sollten.³³⁴ Eines war zuständig für Transaktionen, das andere für Ankäufe. Beiden Ausschüssen saß der Wālī vor, er

³³² MSD S961/W208 (1309/1889).

³³³ Dieses bei Reparaturen am Dach ausgebrochene Feuer zerstörte am 24.10.1893 die Umayyadenmoschee sowie ihre südöstliche Nachbarschaft vollständig. Meyers Reisebücher berichten, dass insgesamt 95 Läden, 22 Häuser und der Bazar der Tischler (Sūq al-Qabāqībiya [216]) und Goldschmiede [219] abbrannte. Al-Ḥāfīz spricht von 19 Häusern in der Zuqāq al-Ḥamrāwī sowie dem Sūq al-Qabāqībiya und al-Qawwāfīn. Vgl.: al-Ḥāfīz (1989) 63; Meyers Reisebücher³ (1895) 212.

³³⁴ Gouverneur von 1312/1894 bis 1315/1897. Vgl.: al-Ḥuṣnī (1979) I, 272.

konnte aber durch Aḥmad Pascha aš-Šam‘a oder durch ‘Abd ar-Raḥmān Pascha al-Yūsuf vertreten werden.³³⁵ Vizepräsidenten waren der Muftī Muḥammad Afandī al-Manīnī und der Stadtratsvorsitzende Muḥammad Fawzī Pascha al-‘Azm.³³⁶ In den Ausschüssen wurden mehrere Vorschläge für den Wiederaufbau diskutiert, so zum Beispiel das Dach mit Kuppeln im Stile der Takīya as-Sulaymānīya wiederherzurichten. Jedoch traf dieses Ansinnen auf wenig Gegenliebe und man einigte sich darauf, den ursprünglichen Bau zu rekonstruieren. Man dachte ebenfalls daran, die zerstörten Säulen durch solche aus Baalbek zu ersetzen. Jedoch wurden auf Anregung des Schreiners ‘Abd al-Ġanīy al-Ḥamwī (gest. 1331/1913) die neuen Säulen in einem Steinbruch des nahe gelegenen Städtchens al-Mazza geschlagen und durch einen Spezialwagen in die Moschee gebracht.³³⁷ Als Bauleiter fungierte der Ingenieur des Stadtrates, P. Apéry, mit seinem Assistenten Muḥammad Bašīr Afandī (vgl. S. 110). Wenig ist über weitere Personen bekannt, die am Bau beteiligt waren. Es ist belegt, dass Raimondo D’Aronco von ‘Abdülḥamīd mit Entwürfen beauftragt wurde.³³⁸ Wahrscheinlich handelte es sich dabei um das Johannesheiligtum, das der Formsprache des berühmten Architekten entspricht. Der Baudekor in der Gebetshalle ist hingegen von lokalen Kunsthandwerkern geschaffen worden. Al-Ḥuṣnī berichtet, dass ein gewisser Muḥammad Naṣrī für die Gestaltung der Kūfī-Inschrift im Mihrāb verantwortlich war.³³⁹

Erhebliche Spenden kamen aus allen Teilen des Reiches (z.B. aus Kairo, Istanbul, Izmir, Aydın) und aus Damaskus selbst. Die Namen der Spender wurden zusammen mit der gestifteten Summe und dem inzwischen zusammengetragenen Gesamtbetrag der Ausschüsse in der Zeitung veröffentlicht. Die Bauarbeiten begannen 1314/1896, und 1316/1898-99 konnte die Ostseite fertig gestellt werden. Die Inschriften im Gebetssaal, der 1318/1900-01 zum 25jährigen Thronjubiläum von ‘Abdülḥamīd eingeweiht wurde, stammen aus dem Jahr 1317/1899-1900. Der Bau der Westseite wurde 1320/1902-03 beendet, und die Bauarbeiten um 1910 abgeschlossen.³⁴⁰ Mit der

³³⁵ Aḥmad Rafīq Pascha ibn Salīm Afandī aš-Šam‘a (ca. 1260/1844 - 1332/1913-14) und ‘Abd ar-Raḥmān al-Yūsuf waren zur Wende 19. / 20. Jahrhundert die wichtigsten Notabeln der Stadt. Aḥmad Pascha wurde 1315/1898 mit 468 Stimmen in den Stadtrat gewählt und war auch 1910 Mitglied dieses Ausschusses. Als erster Damaszener wurde er aus dem Rang eines Rumeli Beylerbey zu einem Bala erhoben, bevor auch ‘Abd ar-Raḥmān al-Yūsuf diese Auszeichnung zuteil wurde. Nach dem Umbruch von 1908 versuchte er sich schnell mit den Jungtürken zu arrangieren und gratulierte öffentlich. Sein großes Haus in al-Qanawāt [954] diente nach Wulzinger / Watzinger im Ersten Weltkrieg als Lazarett [167]. Siehe zu Aḥmad Pascha: [29], al-Biṭār (1993) I, 260; Khoury (1983) 42 f.; MSD S588/W469 (1284/H1,84); PRO (FO 618-3/2.6.1908); (FO 618-3 / 4.9.1908); (FO 618-3/ 11.10.1910); Sālnāme 17(1302/1884-85) 49; aš-Šām Nr. 85 (24. Šawwāl 1315/1898); aš-Šaṭṭī (1994) 428; Wulzinger / Watzinger 1924 (1984), C/6-1. Zu ‘Abd ar-Raḥmān Pascha al-Yūsuf vgl. S. 58 ff.

³³⁶ Siehe zum Muftī Muḥammad Afandī al-Manīnī (1251/1835 – 1316/1898), der zwischen 1887 und 1898 hanafitischer Muftī war: al-Biṭār (1993) III, 1183 ff.; aš-Šaṭṭī (1994) 371 ff.; Schatkowski Schilcher (1985) 119. Zu Muḥammad Fawzī Pascha al-‘Azm: S. 43.

³³⁷ Dieser Wagen steht heute noch im Hof der Umayyadenmoschee. Photos der Wagen, Ausschüsse und Handwerker bei: Ḥassūn (2000) 21 f.

³³⁸ Die Archive enthalten keine Angaben darüber, was D’Aronco für die Umayyadenmoschee entwarf. Freundlicher Hinweis von Afife Batur / Istanbul Teknik Üniversitesi.

³³⁹ Vgl.: al-Ḥuṣnī (1979) II, 816.

³⁴⁰ Angaben nach: Ḥāfiẓ (1989) mit Spendenliste; al-Kawākibī (1998) 14. Verschiedene Berichte in der aš-Šām u.a. Nr. 15, 16, 21-28, 32, 33, 36, 45, 96 (1314/1896-1315/1897). Siehe auch S. 41.

Umaiadenmoschee wurden auch verschiedene andere Gebäude wiederaufgebaut, wie der Sūq aṣ-Ṣāġa [219] und der Sūq al-Qabāqībiya [216]. Die 19 Häuser, die in der Zuqāq al-Ḥamrāwī niedergebrannt waren, müssen in Anbetracht des einheitlichen Baustils mit den beiden Sūqs geplant worden sein.³⁴¹



(Mit freundlicher Genehmigung: Z. Çelik)

Abb. 28: Wiederaufbau der Umaiadenmoschee, Transport einer Säule vor dem Sūq al-Ḥamīdiya



(Dussaud)

Abb. 29: Umaiadenmoschee nach dem Feuer 1893

Handwerker und die Vermittlung neuer Techniken und Formen

Über die Handwerker, die in jenen Jahren in der Stadt Damaskus tätig waren und die bei der Ausführung der verschiedenen Bauaufträge eine entscheidende Rolle spielten, ist uns nur wenig bekannt. Dabei wäre es gerade für das 19. Jahrhundert, in dessen Verlauf sich in den Bereichen des öffentlichen und privaten Bauens die Konstruktions- und Dekortechniken sowie die Formen des Grund- und Aufrisses stark veränderten, interessant zu wissen, warum und wie Handwerker und Architekten diesen Wandel vollzogen.³⁴² Tausende von damaszener Häusern und öffentlichen Gebäuden wurden in den neuen Techniken errichtet und ausgestattet, so dass die Handwerker entsprechend ausgebildet worden sein müssen. Unter den zahlreichen Malern, Stuckateuren, Maurern und anderen Handwerkern, die zu dieser Zeit tätig waren, sind uns nur wenige namentlich bekannt. So zum Beispiel zwei Maler. Die Ausmalung der Kuppel im Ḥammām al-Ḥayyātīn [26] wurde 1327/1909 von Aḥmad as-Sayrāwān signiert, während die Ansicht der Place de la Concorde im Mā-bayn des Hauses von Fahrī al-Bārūdī [962] 1911 von B. Samra in lateinischer Schrift unterzeichnet wurde.³⁴³ Allerdings geben uns die Namen keine Auskunft über die Ausbildung und

³⁴¹ Vgl. zum Beispiel Katastereinheiten XVI-534, 541, 562, 564, 569.

³⁴² Der Wechsel von Farbpaste und Holzverkleidungen mit Lackarbeiten hin zu Steinmetzarbeiten und Wandmalereien wird als Beispiel weiter unten ausführlich dargestellt, vgl. S. 271 ff., 280 ff., 300 ff.

³⁴³ Im Gegensatz zur immer wieder gemachten Aussage, dass hauptsächlich Maler aus Italien in den Städten des Osmanischen Reiches tätig waren, sind alle signierten Beispiele von Malern, die dem Namen nach eindeutig nicht

den biographischen Hintergrund der Künstler. Den Weg eines weiteren gelernten Malers über Anatolien und Istanbul nach Damaskus kann man anhand seiner Wandmalereien nachvollziehen (vgl. dazu die Wandmalereien im Bayt ‘Alī Āġā Ḥazīna-Kātībī und Bayt Ğabrī / al-Muġallid ab S. 303). Die große Anzahl von Wandmalereien, die uns in Damaskus ab den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts begegnet, lässt darauf schließen, dass nicht nur zugewanderte Maler in Damaskus tätig waren. Wahrscheinlich wurden damaszener Handwerker auf der Baustelle ausgebildet. Aus Anatolien sind uns nur drei Maler namentlich bekannt. In Istanbul dürften mehrere Künstler tätig gewesen sein, und Renda spricht von *'a cosmopolitan group of artists'*.³⁴⁴ Auf die frühe Schule der Maler, die in den militärischen Hochschulen ausgebildet wurden (daher der Name Militärmaler), dürften in der Hauptstadt viele Wandmalereien zurückgehen. Es scheint, wie Hanna am Beispiel von Kairo gezeigt hat, dass die Maler in Gilden organisiert waren und herumzogen, wie wir es von Gilden in der islamischen und auch europäischen Geschichte kennen.³⁴⁵ Was wir in diesem Kontext über Maler wissen, lässt sich sicherlich auch auf andere gut ausgebildete Arbeitskräfte übertragen. Durchreisende Handwerker und Künstler werden immer wieder erwähnt, und besonders italienische Bauleute nennt man aus Prestige Gründen gerne für Marmor-Arbeiten, Stuckaturen oder für Wandmalereien. Für Damaskus berichtet Vogüe von einem italienischen Gipsler und einem durchreisenden Tüncher.³⁴⁶

Motive dürften ähnlich 'gewandert' sein. Malereien (auch Ansichten von Istanbul) auf allen möglichen Gegenständen wie Schränken, Buchdeckeln, Dosen, Griffelkästen, Vasen waren üblich.³⁴⁷ Das gleiche gilt für leicht transportierbare Stiche und ab der Mitte des Jahrhunderts für Photographien (z.B. als Postkarten). Wahrscheinlich wurden die meisten Motive wie auch die Techniken durch die umherziehenden Bauleute verbreitet. Muḥammad ‘Alī, der bei seinen Gebäuden in Kairo (wie bei seiner Moschee) eine interessante Mischung aus einem Revival klassisch osmanischer Formen und modernstem osmanischem Barock anwenden ließ, hatte sich Künstler aus Istanbul kommen lassen.³⁴⁸ Jedoch ist der breite Wechsel in Form, Material und Technik nicht alleine auf durchreisende Künstler zurückzuführen. Die Ähnlichkeit vieler Innendekorationen deutet darauf hin, dass eine relativ einheitlich ausgebildete Werkstatt in Damaskus ansässig war. Sicherlich spielten auch die Ingenieure der Verwaltung, wie der Sarmuhandis, eine Rolle bei der Vermittlung neuer Techniken.

europäischen Ursprungs sind. Neben Aḥmad as-Sayrāwān und B. Samra findet sich in Beirut in der Villa Sursuq der Name M. Mussaouir

³⁴⁴ Renda (1998) 105 f. Siehe zusammenfassend: Kuyulu (2000) 6. Weiter: Renda (1977) 186 ff.

³⁴⁵ Siehe: Hanna (1984) 57 ff.

³⁴⁶ Vgl.: Vogüe (1876) 80.

³⁴⁷ Vgl.: Renda (1977) 171 ff.

³⁴⁸ Vgl.: Wiet (1949) 135, 198, 199 f.

Unter den zahlreichen im Sālnāme genannten Städtebaubeamten stechen zwei Persönlichkeiten hervor, die zusammen in den Jahren um die Jahrhundertwende im Ingenieurbüro des Stadtrates arbeiteten. P. Apéry, wahrscheinlich französischer Abstammung, wird im Sālnāme von 1310-11/1893-94 bis 1318/1900-01 als Sarmuhandis genannt.³⁴⁹ Für die Jahre nach der Jahrhundertwende stehen uns leider keine Sālnāmes zur Verfügung, jedoch erwähnt eine Inschrift im Krankenhaus Saint-Louis [170], dass P. Apéry in den Jahren von 1902 bis 1904 als "*Ingénieur Architecture de la ville de Damas*" für die Planung des Krankenhauses zuständig war. Ihm zur Seite stand Muḥammad Bašīr Afandī ibn ʿAbdallāh Ḥaġġū (1870-1942), der aus Aleppo stammte und nach seinem Studium in Istanbul 1891 (al-Ībiš / aš-Šihābī) oder 1897 (Sālnāme) in das städtische Ingenieurbüro von Damaskus eintrat, in dessen Diensten er bis 1929 blieb. Nach dem Tod von P. Apéry (wahrscheinlich innerhalb der ersten Dekade des 20. Jahrhundert) wurde er Sarmuhandis.³⁵⁰ Beide scheint eine sehr fruchtbare Zusammenarbeit verbunden zu haben: al-Ībiš / aš-Šihābī nennen Muḥammad Bašīr Afandī als verantwortlichen Architekten mehrerer großer Bauobjekte, wie dem Wiederaufbau der Umayyadenmoschee nach dem Brand von 1893, der Planung des Viertels al-Muhāġirīn, dem Ġurabā-Krankenhaus, dem neuen Saray, dem Grundbuchamt, der städtischen Apotheke, dem Stadtpark und vieler weiterer Vorhaben zur städtischen Infrastruktur. In manchen Quellen wird beim Wiederaufbau der Umayyadenmoschee auch P. Apéry als leitender Architekt genannt,³⁵¹ so dass wir wahrscheinlich bei den oben genannten Bauten von einer Teamarbeit von Apéry und Bašīr Afandī ausgehen können.

Doch für den fast vollständigen Wechsel von Bau- und Dekortechniken sowie Grundriss- und Dekorformen, der sich zwischen 1830 und 1870 vollzog und in den letzten Dekaden osmanischer Herrschaft in Damaskus immer wieder neue Motive und Fertigkeiten in den Kanon der Bauleute integrierte, bedurfte es eines Trainings, und so muss von einem Unterricht im Stile einer 'Ecole des Arts et Metiers' ausgegangen werden. Für Damaskus sind solche Schulen bekannt, die aber nur bedingt als Ausbildungsplatz für Bauleute in Frage kommen. Das osmanische Jahrbuch von 1287-88/1870-72 berichtet von einer Gewerbeschule (Wilāyat-i Maktab-i Šināʿī) mit 50 Schülern und mit Lehrern unter anderem für Französisch und Nähen (Terzī Ūṣṭasī).³⁵² Nach der Neugründung der Gewerbeschule mit Waisenhaus (Maytam) und Besserungsanstalt (Iṣlāḥhāna, vgl. S. 143) durch Midḥat Pascha im Jahre 1296/1879 im Ḥān al-Baṭṭīḥ [64] werden 1881 im Sālnāme ein Lehrer für Schneiderei (Tarzīlik Muʿallimī), ein Schmiedemeister (Tīmūrġī Ūṣṭasī), ein Setzer (Murattib), ein Schuhmacher für europäische Schuhe (Qūndūraġīlik Muʿallimī), ein Lehrer für Lithographie sowie ein Schrankmacher (Marāngūz Ūṣṭasī) und ein Teppichmacher (Kelīmġī Ūṣṭasī) erwähnt, die 200

³⁴⁹ Zum Beispiel neben Farḍī Muṣṭafā Fāʿiq Afandī im Sālnāme ³¹(1317/1899-1900) 125.

³⁵⁰ Siehe zu Muḥammad Bašīr Afandī: al-Ībiš / aš-Šihābī (1996) 257 f. ; Sālnāme ²⁹(1315/1897-98) 121.

³⁵¹ Vgl. zum Beispiel: al-Aswad (1898) 170.

³⁵² Vgl.: Sālnāme ³(1287-88/1870-72) 97.

Schüler ausbildeten.³⁵³ Zeitungsberichte aus dem Jahr 1911 erwähnen, dass Lesen, Schreiben und Musik im Haus, Tischlern und Schmiedehandwerk extern unterrichtet wurden. Der Verwaltungsausschuss dieser Schule (Lağnat Madrasat aṣ-Ṣinā'a) beschloss zur weiteren Handwerksausbildung Schüler in deutsche Fabriken zu schicken, und wenig später reisten vier Schüler nach Europa.³⁵⁴ Über Bauleute, wie Maurer, Zimmerer, Stuckateure oder Maler, werden keine Angaben gemacht. Eine weitere Schule, die unter Ğamāl Pascha im Ersten Weltkrieg in der Missionsschule der Sœurs de Charité zur Kunstgewerbeschule erweitert wurde [66] und die durch den Deutschen K. Stöckle geleitet wurde, beschäftigte sich zwar mit Techniken des Baudekors, hatte jedoch auf Grund ihrer kurzen Wirkungszeit kaum Einfluss auf die Gestaltung des spätosmanischen Damaskus.

Architekten europäischer Herkunft

Architektennamen sind uns nur wenige geläufig und werden gegebenenfalls im entsprechenden Kontext erwähnt. Über die Ausbildung und den Lebensweg lokaler Architekten wissen wir wenig.³⁵⁵ Nur die beiden ausländischen Architekten de Aranda und D'Aronco lassen sich mit ihrem biographischen Hintergrund fassen. Raimondo D'Aronco (1857-1932), der führende Architekt des italienischen Jugendstils und lange Jahre Hofarchitekt des Sultans, entwarf von Istanbul aus die Gedenksäule für die Telegrafenerleitung in den Hedschas [419], einen nie ausgeführten Brunnen (vgl. S. 421) und das Johannesheiligtum in der Umayyadenmoschee [399].³⁵⁶ Auf Fernando de Aranda Gonzáles (1878-1969), einen Architekten spanischer Herkunft, gehen mehrere Großbauten, wie das 'Ābid-Handelsgebäude (S. 231 ff., [196]) und der Hedschasbahnhof (S. 422 ff., [44]) zurück.³⁵⁷ Sein Vater, ebenfalls mit dem Namen Fernando (Pascha) de Aranda (geb. 1864), kam 1886 als Hofkappellmeister 'Abdülhamīds und Leiter der Militärkapelle nach Istanbul. Sein Sohn Fernando war bei seiner Ankunft in der osmanischen Hauptstadt acht Jahren alt und erhielt seine Ausbildung dort. Neben Design (Taṣmīm) studierte er vermutlich auch Architektur am Bosphorus. Wahrscheinlich auf Grund seiner Bekanntschaft mit 'Izzat Pascha al-'Ābid am Hofe siedelte er in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts (zwischen 1902 und 1906) nach Damaskus über, wo er mit der Planung des 'Ābid-Handelsgebäudes betraut war. De Aranda blieb in Damaskus, wurde

³⁵³ Vgl.: Sālnāme ¹³(1298/1880-81) 129, siehe ferner z.B. ¹²(1297/1879-80) 355; ¹⁸(1303/1885-86) 81; ³¹(1317/1899-1900) 120; ³²(1318/1900-01) 239.

³⁵⁴ Vgl.: Muqtabas (3. April 1910); (8. Mai 1911); (28. August 1911). Ein weiterer Artikel berichtet, dass importierte Maschinen für die Schule nicht besteuert werden. Muqtabas (4. Juli 1911). Freundlicher Hinweis von Frank Peter.

³⁵⁵ Siehe zu Muḥammad Baṣīr Ḥağğū oben. Eine Forschung in den entsprechenden Archiven in Istanbul steht noch aus.

³⁵⁶ Siehe zu Raimondo D'Aronco: Barillari (1994); (1995); Bertelli / Briganti (1988) IV, 266 ff.; Comune di Udine (1982); Freni / Varnier (1983); Pirovano (1982) und speziell zu seinen Bauten in Istanbul: Barillari / Godoli (1996) bes. 81 ff; Batur (1982); Can (1993) 257 ff.; Nayir (1982).

³⁵⁷ Siehe zu diesem Architekten und seinen Arbeiten in Damaskus: Gascón (1988); (1988); Lago / Cartagena (2005); Rağab (1991) 33.

zwischen 1912 und 1936 spanischer Honorarkonsul und entwarf zahlreiche bedeutende Bauwerke syrischer Architekturgeschichte der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (unter anderem das berühmte Hotel Zenobia in Palmyra). Aufgrund seiner Herkunft und Ausbildung ist es kaum möglich Fernando de Aranda mit der Nennung seiner Nationalität zu fassen. Seine frühen Arbeiten zeugen von seiner istanbuler Ausbildung. Das 'Ābid-Handelsgebäude steht in der Tradition ähnlicher Handelgebäude hoher osmanischer Beamter, vor allem in Beyoğlu (vg. Anm. 643). Unter ihnen war Rağıp Paşa, der unter 'Izzat Pascha al-'Ābid in der Kanzlei (Mā-bayn) 'Abdülhamīds beschäftigt war, besonders aktiv. Er gab neben dem Afrika Hanı noch die Anadolu und Rumeli Pasajı in Auftrag. Beide Gebäude sind Kombinationen aus merkantiler Nutzung der Erdgeschosse mit Wohn- und Büroeinheiten in den Obergeschossen. 'Izzat Pascha dürfte die Idee wie den Architekten aus der Hauptstadt nach Damaskus gebracht haben. Die historistische Architektur des Hedschasbahnhofs zeigt, dass de Aranda auch mit der Diskussion um den 'Ersten Nationalstil' (vgl. S. 421 f.) vertraut war.

Raimondo D'Aronco und Fernando de Aranda sind wenig repräsentativ für die damaszener Architekten, ebenso wenig wie die europäischen Planer und Architekten, die in der kurzen Amtszeit Ğamāl Paschas in der Stadt tätig waren. Ğamāl Pascha hatte ehrgeizige Pläne zur Entwicklung des Landes, und städtebaulich zeichnete sich sein Aufenthalt in Syrien durch viele Bautätigkeiten aus. Als ehemaliger Militärinspektor der Eisenbahnen in Rumelien und Minister für öffentliche Arbeiten koordinierte und organisierte er in Damaskus Straßenbauprojekte intra und extra muros [420], [422], [425], [428], [431]. Für seine weit reichenden Pläne umgab sich Ğamāl Pascha mit deutschen Ratgebern und Offizieren, die sich in jenen Jahren in Folge des Ersten Weltkriegs in Damaskus aufhielten, "... so wie er bereits den Schweizer Professor Max Zürcher herangezogen hatte, um während des Krieges Pläne für einen großartigen Ausbau von Damaskus in modernem Stil zu machen."³⁵⁸ Auch Karl Wulzinger wurde neben den Forschungsarbeiten zu Damaskus mit Bauplanungen betraut.³⁵⁹ Doch blieben die meisten Pläne wie die Moschee Ğamāl Bāšās [355] in ihren Anfängen stecken. Wer die zahllosen neuen Häuser und Handelsgebäude im 19. und frühen 20. Jahrhundert entwarf, wissen wir nicht.

³⁵⁸ Watzinger (1944) 289. Prof. Maximilian Zürcher, der früher Direktor des Deutschen Museums in Rom war und seit 1916 mit Ğamāl Pascha zusammenarbeitete, wohnte im Hotel Victoria und verfasste auch politische Berichte. Vgl.: AA (R30490, 11.11.1916); (R14034, 1.5. bis 31.12.1916); (R14035, 17.1.1917); (R14036, 16.8.1917).

³⁵⁹ Vgl. zu einem nicht ausgeführten Brunnen S. 152, 421. Siehe ferner: Sack / Schirmer (1989) 473 ff.; Watzinger (1944) 300; Wiegand (1985) 232 f. Theodor Wiegand diente ab 1915 Ğamāl Pascha als Generalstabschef und übernahm bis 1917 das neu geschaffene Amt des 'Generalinspektors für Altertümer in Syrien und Palästina'. Ferner sind der Gesundheitsberater Mühlens, der Politikprofessor Salz (ab 1917) und der Gewerbeschuldirektor Stöckle zu erwähnen, während von Kress und der berühmte Meißner Pascha in Syrien und Palästina das infrastrukturelle Netz stark erweiterten. Siehe zu den Angaben hier: AA (R14035, 1.2.1917); (R14035, 3.2.1917); Djemal Pascha (1922) 306 f., 308; EZA (5/2040, 21.10.1917); Kayalı (1998) 297 ff.; Kiesling (1919) 80; PRO (FO 618-3/6.1.1908); Sack / Schirmer (1989) 478; Wulzinger / Watzinger (1924) Vorwort. Zu Meißner Pascha auch: Arme-Zeitung Jildirim Nr. 17, 15. Juli 1918.

Ist der institutionelle Rahmen von Bauaufträgen (Waqf / Mağlis) gut zu rekonstruieren, so besitzen wir wenige Informationen über die Architekten und Bauleute. Gestaltungsprinzipien im 19. und frühen 20. Jahrhundert lassen sich jedoch bei einer Untersuchung der Bauten, Straßen und Viertel wesentlich besser analysieren. Daher soll im Folgenden die Entwicklung der Stadt, ihrer Viertel und Straßen vorgestellt werden. Anschließend werden mit dem Marğa-Platz, den Sūqs und den Häusern einzelne Aspekte der urbanen Gestaltung im Detail untersucht.

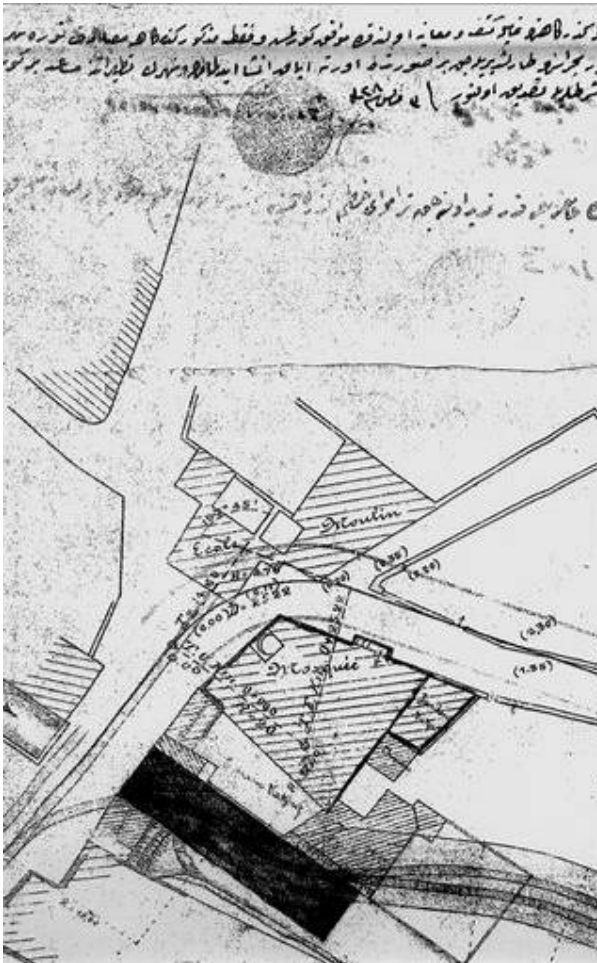


Abb. 30: Ausschnitt Straßenbahnkarte
(Ebel 39/44)

III.2.

Städtebauliche Entwicklungen in Damaskus im 19. und frühen 20. Jahrhundert

Der Wandel administrativer, politischer und ökonomischer Rahmenbedingungen findet nicht nur im Gesellschaftsgefüge und seiner Organisationen, sondern auch in der urbanen Gestalt von Damaskus seinen Ausdruck. Neue administrative Institutionen verlangen neue Räume, aber auch sozioökonomischer, gesellschaftlicher und kultureller Umbruch findet seine physischen Manifestationen im Stadtbild.

Neu- und Umbauten von Straßen, Infrastruktur und der Ausbau ganzer Viertel, die in diesem Kapitel behandelt werden, sind nur zum Teil durch die neuen Institutionen städtischer Verwaltung zu erklären, die sich in ihrer Planung zum ersten Mal der Stadt in ihrer Gesamtheit annehmen. Viele Baumaßnahmen sind eine Folge der demographischen Entwicklung jener Jahre. Wie in den meisten Städten Europas oder im Osmanischen Reich, wuchsen auch die Einwohnerzahl und die Fläche von Damaskus im Verlaufe des 19. Jahrhunderts stark an.³⁶⁰ Anfang des 16. Jahrhunderts betrug die

³⁶⁰ Vgl. zur Urbanisierung und zum Bevölkerungswachstum in Deutschland zusammenfassend: H. Schulze (1997) und Vasold (1997). In Syrien werden auch ländliche Gebiete wieder besiedelt, so z.B. der Hauran und Nordjordanien, wobei Städte wie as-Salt und schließlich auch Amman nach ihrer Integration in die neuen administrativen Strukturen entscheidende Impulse bekommen und sich als städtische Zentren etablieren. Siehe zur Wiederbesiedlung des Hauran und Nordjordanien: Mershen (1992); Shami (1992). Zur Entwicklung von as-Salt: Khatib / al-Asir (1995); Mollenhauer (1997).

Größe von Damaskus geschätzte 212 Hektar und 1555 250 Hektar; Mitte des 19. Jh. sollen es 313 Hektar gewesen sein.³⁶¹ Um 1918 dürfte die bewohnte Fläche der Stadt um das dreifache angewachsen sein (vgl. Plan III). Friès schätzt, dass die Stadt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ende osmanischer Herrschaft um 130 Hektar, also um 25% der Gesamtfläche angewachsen ist.³⁶²

Bevölkerungswachstum

Für den Zeitraum nach der osmanischen Eroberung gehen die meisten Einschätzungen von einer Einwohnerzahl zwischen 50 000 und 60 000 aus, die bis zum Ende des 17. Jahrhunderts auf ca. 65 000 und Ende des 18. Jahrhunderts auf 90 000 angestiegen sein soll.³⁶³

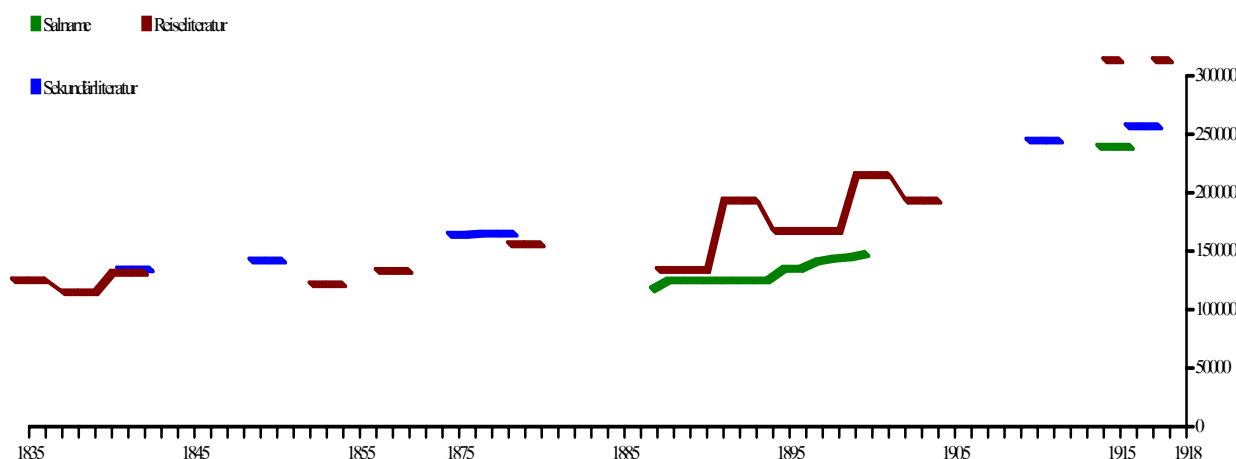


Abb. 31: Bevölkerungswachstum in Damaskus zwischen 1835 und 1918, Zeitraum zwischen 1860 und 1875 nicht eingetragen³⁶⁴

Für das 19. Jahrhundert gibt es über die Zahl der Einwohner von Damaskus zahlreiche Angaben, doch gestaltet es sich äußerst schwierig, genaue Aussagen zu treffen. Die ausführlichen Daten, die

³⁶¹ Vgl.: Pascual nennt für die Viertel intra muros 130 Hektar. Vgl.: Abdel Nour (1982) 72 ff.; Pascual (1983) 18, 21; Māstrūq (1993) 102; Raymond (1979/80) 94; Raymond (1986) 14.

³⁶² Friès (2000a) 190.

³⁶³ Wirth und Abdel Nour 1520-30 Damaskus 57326 Einwohner ; Raymond 52 000 Ende 16. Jh.; Pascual 55 000 Ende 16. Jh. Allerdings geben Abdel Nour für 1580 43 000 und 1596 Ghazzal 44 929 Einwohner an. Vgl.: Abdel Nour (1982) 59; Establet / Pascual (1994) 16; Ghazzal (1993) 45; Pascual (1983) 27; Raymond (1986) 14; Wirth (1966) 101. Bei Bakhit (1982) 49 f. Angaben ohne Jahreszahl mit Haushalten; vgl. auch Pascual (1983) 22 ff.

³⁶⁴ Vgl. zu der Einwohnerzahl zwischen 1808-1918: Baedeker ³(1891) 313; ²(1893) 315; ⁵(1900) 335; ⁴(1904) 264; ⁴(1906) 299; Bahnasī (1981) 150; Bowring (1973) 3 ff.; Chauvet / Isambert (1890) 635; Cuinet (1896) 393; Gaube / Wirth (1984) 9; Gerber (1979) 66; Ghazzal (1993) 33 ff. (!); Grobba (1923) 134; Mahli (o. J.) 39; McCarthy (1981) 7; Pascual (1980a) 33; (1980, Dimašq) 149; Porter (1855) 138 f.; Qasātilī (1982) 8; Ruppin (1917) 7 ff.; Sack (1998) 185; Sälname ²⁰(1305/1887-88) 137; ²¹(1306/1888-89) 150; ²⁷(1312-13/1895-96) 250; ²⁹(1315/1897-98) 324; ³⁰(1316/1898-99) 332; ³¹(1317/1899-1900) 368; ³²(1318/1900-01) 364 f.; aš-Šām Nr. 86 (86. Šawwāl 1315/1898); Sāmī Bek (1981) 61 f.; Schatkowski Schilcher (1985) 4 ff.; Thomson (1874) II, 247; Wiedmann (1845) 224; Wirth (1966) 97 ff. (!); Zwiedinek von Südenhorst (1873) 102 f. Mit genauen Zahlen zu religiösen Minderheiten: Baedeker, Bowring, Chauvet / Isambert, Ghazzal, Kremer, Qasātilī, Sāmī, Wiedmann, Wirth, Zwiedinek von Südenhorst und in den Sälnames. Vgl. auch Barbier (1988) 64.; Shaht (1996).

uns für das späte 19. Jahrhundert durch die Sālnāme vorliegen, sind im Vergleich zu zeitgleichen Angaben in der Reiseliteratur oder durch Schätzungen und Berechnungen in der Sekundärliteratur zu niedrig. McCarthy schlägt vor, da entweder Frauen zu wenig oder Minderjährige überhaupt nicht gezählt wurden, circa 20 Prozent auf die offiziellen Zahlen aufzuschlagen.³⁶⁵ Doch selbst dann weichen die Daten stark voneinander ab. Auch ist in den Quellen und in der Literatur nicht immer angegeben, wo gezählt

wurde: in der Stadt oder in der Stadt und dem direkten Umland.³⁶⁶ Ohne hier eine Lösung für dieses Problem zu bieten, wurden in Abb. 31 die unterschiedlichen Angaben nach Sālnāme, Reiseliteratur und Sekundärliteratur nebeneinander gesetzt. Diese Angaben sind statistisch verzerrt, da uns bis 1875 nur wenige Zahlen zur Verfügung stehen. Ziel dieser Graphiken ist keine Analyse damaszener Demographie, sondern die Veranschaulichung eines Trends, der für das städtische Wachstum von enormer Wichtigkeit ist: deutlich wird, dass besonders nach 1875 die Bevölkerung stark zunahm. Alleine zwischen 1887 und 1915 ist die Einwohnerschaft nach den Zahlen in der Sekundärliteratur um 55,60 %, nach Sālnāme um 78,55 % und laut Reiseberichten und Reiseführern sogar um 110 % angestiegen. Dürfte Damaskus 1850 um die 120.000 Einwohner gehabt haben, werden 1875 ca. 150.000 und um die Jahrhundertwende knapp unter 200.000 Personen in der Stadt gelebt haben. Als die Osmanen 1918 Damaskus verließen, lag die Zahl ihrer Bewohner wahrscheinlich bei ca. 250.000. Gerber nennt für das Jahr 1915 die offizielle Zahl von 234 796 Einwohnern.³⁶⁷

In Damaskus waren die vielen Flüchtlinge ein weiterer Grund für das rasante demographische Wachstum. Sie kamen aus den Gebieten, welche die Osmanen an andere Staaten abgeben mussten. Die ersten Vertriebenen erreichten Damaskus 1867 und eine zweite Welle folgte um 1890, die sich bis 1905 am Yazīd-Kanal siedelte. 1896 und 1913 kamen die Vertriebenen, die sich in al-Muhāğirīn niederließen (siehe S. 119 ff.), hauptsächlich vom Balkan (Rumelien) und um 1900 aus Kreta (griech. Eroberung 1898). Um die Jahrhundertwende siedelten sich Tscherkessen, die von ʿAbdülḥamīd zu Sicherung der syrischen Steppen nach Damaskus geschickt wurden, in al-Muhāğirīn / aš-Šarkasīya an. Armenische Flüchtlinge zogen ab 1904 in die damaszener Stadtviertel

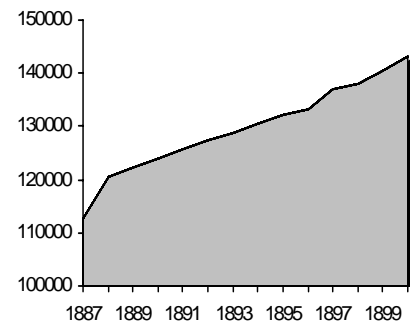


Abb. 32: Bevölkerungswachstum in Damaskus zwischen 1887 und 1899 nach Sālnāme

³⁶⁵ McCarthy (1982) 54. Zur methodischen Diskussion zur Demographie Syriens ausführlich Abdel Nour (1982) 35 ff. und Gerber (1979).

³⁶⁶ In den Sālnāmes werden zunächst nur Zahlen für den Sanḡaq angegeben und daher nicht in Abb. 31 aufgenommen. Später - zum Beispiel im Band 32 - gelten die angegebenen Zahlen für die Stadt (Šām Šhrī), vgl. Sālnāme¹⁸ (1303/1885-86) 202.

³⁶⁷ Gerber (1979) 66 nennt als Quelle einen Sālnāme von 1915. Mir ist für Damaskus kein Sālnāme aus diesem Jahr bekannt und auch das offizielle Verzeichnis der Sālnāme in Istanbul erwähnt nur die hier benutzten 32 Bände. Vgl.: Duman (1982) 80 ff. Es muss sich also um ein Jahrbuch des Reiches oder eines istanbuler Ministeriums handeln.

al-Qaṣāʿ und Bāb Tūmā. Schon im Verlaufe des 19. Jahrhunderts hatten sich Kurden in Rukn ad-Dīn niedergelassen, die im Zuge einer weit verbreiteten Landflucht und im Dienste des osmanischen Militärs nach Damaskus gekommen waren. In al-Mīdān (Ḥān al-Maḡāriba) wohnten zahlreiche Algerier.³⁶⁸

III.2.1. Urbanes Wachstum und das Entstehen neuer Viertel

Das starke demographische und urbane Wachstum von Damaskus führte zur Entstehung oder Veränderung mehrerer Stadtviertel. Steht das Duo Bāb Tūmā / al-Qaṣāʿ für den Aufschwung christlicher Bevölkerungsschichten und verdeutlicht anhand der vielen Missionseinrichtungen und Konsulate die Geschichte europäischen Einflusses, so boten die prosperierenden Viertel an der Ṣāliḥīya-Straße Raum für neue städtische Eliten. Das urbane Wachstum von Damaskus setzte sich primär als Ausweitung der bisherigen Viertel fort. Dabei lassen sich besonders die Quartiere al-Ḥalbūnī, al-Ḥiḡāz und al-Barāmka als 'Erweiterung' des Viertels al-Qanawāt verstehen, wie al-Qaṣāʿ von Bāb Tūmā. Auch die Besiedlung der Ṣāliḥīya-Straße [437] ist eine Folge des Wachstums von Bawwābat aṣ-Ṣāliḥīya in Richtung des Vorortes aṣ-Ṣāliḥīya. Sehr oft stehen öffentliche Gebäude am Anfang dieser Entwicklung. So ist das Militärkrankenhaus [169] das erste Gebäude an der Ṣāliḥīya-Straße. Auch die beiden Krankenhäuser in al-Qaṣāʿ ([170], [173]) gaben diesem Viertel einen Impuls zum Wachstum nach Norden. Dies gilt auch für das Ġurabā-Krankenhaus [166] im Westen der Stadt (vgl. S. 175).

Städtisches Wachstum an einer alten Achse: die Ṣāliḥīya-Straße

Es gibt zahlreiche Viertel, deren Wachstum im Detail vorgestellt werden könnten, doch möchte ich mich nur auf die Achse von Bawwābat aṣ-Ṣāliḥīya bis nach al-Muhāḡirīn beschränken, da diese die wichtigste Stadterweiterung im hier behandeltem Zeitraum ist (siehe Plan I).

Ursprünglich gab es zwei Wege zwischen der Stadt Damaskus und der Vorstadt aṣ-Ṣāliḥīya. Neben der Route ab Bawwābat aṣ-Ṣāliḥīya konnte man über Bāb ʿAyn al-Kirš in den nördlichen Vorort kommen. Erstere war traditionell bedeutender, da sie durch mehrere kleine Siedlungen an der Ṣuhadā-Moschee [385], der Dakk al-Bāb-Moschee [350] und an der Ġisr al-Abyaḍ vorbei führte.³⁶⁹ Schon im frühen 19. Jahrhundert befanden sich an dieser Straße Residenzen hoch stehender Beamter und europäischer Konsuln. Die Versorgung mit reichlich frischem Wasser war oberhalb

³⁶⁸ 1908 lebten insgesamt 15 000 Algerier in der Provinz. Vgl. PRO (FO 618-3/20.3.1908). Vgl. zu den Flüchtlingen auch u.a. Bahnasī (1981) 139; Kremer (1855) 24; Zuhdī (1982b) 227. Siehe ferner Angaben S. 119 f.

³⁶⁹ Zu den ayyubidischen bzw. mamlukischen Bauten an der Ġisr al-Abyaḍ siehe: Meinecke (1983) Nr. 96-100.

der Stadt besser gewährleistet als zum Beispiel südlich oder östlich extra muros und die Gärten der nördlichen Ġuṭa sowie die Fallwinde vom Qāsiyūn-Berg versprachen im Sommer Kühle.



(Mit freundlicher Genehmigung: Fine Arts Library)

Abb. 33: Şālihīya-Straße / Ġisr al-Abyaḍ, ca. 1890



(Mit freundlicher Genehmigung: TU Dresden)

Abb. 34: Şālihīya-Straße / Ġisr al-Abyaḍ, ca. 1918



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 35: Şālihīya-Straße im Süden / ʿArnūs, ca. 1915



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 36: Şālihīya-Straße im Süden / ʿArnūs, ca. 1915

Addisson berichtet 1834, dass sich an der Şālihīya-Straße "... numerous villas and country houses, the resort of the wealthier Damascenes in the summer time..." befanden.³⁷⁰ Auch der britische Konsul richtete seine Residenz hier ein [300]. Ihm folgten viele weitere Konsulate ([309], [313], [319], [320]) und Residenzen ([1026] bis [1028]).³⁷¹ Um die Jahrhundertwende etablierte sich die Şālihīya-Straße als prominentes Wohnviertel, so dass man zahlreiche moderne Wohnhäuser (Konak, vgl. ab S. 335) in Blockrandbebauung errichtete. Die Şālihīya-Straße war zwar ein prominentes, aber nie exklusives Wohnviertel. Neben den Residenzen besserer Einkommenschichten entstanden dutzende Häuser ganz unterschiedlicher Größen, die

³⁷⁰ Addisson (1838) II, 148. Aus Gerichtsakten und Tarāḡim geht hervor, dass sich zahlreiche wohlhabende Damaszener (Zweit-)Residenzen südlich von aṣ-Şālihīya errichten ließen.

³⁷¹ So berichten Sāmī Bek und die Murray-Reiseführer von zahlreichen Villen bedeutender Damaszener. Vgl.: Murray (1858) 491; (1868) 464; Sāmī Bek (1981) 43 f.

entsprechend der ganzen Bandbreite mittleren Einkommensschichten zuzuordnen sind (vgl. [441] bis [447], [450] bis [453]).

Als erstes großes öffentliches Gebäude der Reformzeit entstand das Militärkrankenhaus ([169], vgl. S. 105 und 169), dem im Norden 1913 das italienische Krankenhaus [165] folgte. Auch Schulen entstanden hier. Der erste prestigeträchtige Kinobau der Stadt öffnete 1916 an der Şālihīya-Straße seine Tore [160].³⁷² Die Bedeutung dieser Straße als moderne Flaniermeile ist nicht ganz vergleichbar mit der İstiklâl Caddesi in Istanbul, jedoch entstand entlang der Şālihīya-Straße in den letzten Jahren osmanischer Herrschaft als Gegenpol zum Marğa-Platz (S. 138 ff.) und der Naşr-Straße [431] ein öffentlicher Raum, der vor allem in der Mandatszeit aufblühen sollte.³⁷³



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 37: Şālihīya-Straße im Norden, ca. 1915



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 38: Şālihīya-Straße im Norden, ca. 1910

Ein neu angelegtes Viertel: al-Muhāğirīn

Die Entwicklung der Şālihīya-Straße und seiner Umgebung steht im engen Zusammenhang mit der Erschließung neuer Wohnviertel bei aş-Şālihīya. Westlich neben der alten Vorstadt aş-Şālihīya / Sūq al-Ğum‘a entstand auf den dort unbesiedelten Hängen des Qāsiyūn-Bergs ab dem späten 19. Jahrhundert das Viertel al-Muhāğirīn (vgl. Pläne XVI, XVII). Verantwortlich hierfür waren zwei ganz unterschiedliche Faktoren: Einerseits bauten hier bedeutende Mitglieder der städtischen Elite die ersten, mit einem weiten Garten umgebenen 'Villen' aus Stein. Andererseits wurde auf Initiative des Gouverneurs Ḥusayn Nāzīm Pascha zwischen 1313/1895 und 1330/1911 eine neue Siedlung angelegt, um den seit 1867 ins Land strömenden Flüchtlingen ein neues Zuhause zu geben (siehe S. 116).³⁷⁴

³⁷² Bahnasī erwähnt für das frühe 20. Jahrhundert ferner einen Militärort (Mağlis al-Ḥarbī) und ein Generalstabsamt (Arkān al-‘Askarī). Vgl.: Bahnasī (1981) 143. Meines Wissens dürfte es sich dabei aber um Gebäude aus der Mandatszeit handeln. Siehe auch Baedeker (1900) 345; Dettmann (1969a) 44; Wulzinger / Watzinger (1924) 33. Siehe zur Şālihīya-Straße auch: Friès (2000b) 41 ff.

³⁷³ Zur İstiklâl Caddesi in Beyoğlu vgl. Anm. 971.

³⁷⁴ Auch im Gebiet östlich von aş-Şālihīya hatten sich in aş-Şarkasīya und al-Akrād tscherkessische, kurdische und turkmenische Flüchtlinge beziehungsweise Siedler niedergelassen. Siehe zu al-Muhāğirīn: Arnaud (2006) 168 ff.;

Die Flüchtlingssituation stellte die Behörden vor enorme Probleme und verlangte urbanes Management. Mit den Räten und Ausschüssen waren entsprechende Möglichkeiten lokal gegeben und so richtete man in der Verwaltung eine eigene Kommission ein, die für die Unterbringung von Flüchtlingen zuständig war.³⁷⁵ Nicht nur in Damaskus, sondern überall in der Provinz wurden Flüchtlingen neue Unterkünfte gestellt. So zum Beispiel wird im Sālnāme 1302/1884-85 detailliert aufgezählt, wo in jenem Jahr die 7819 Personen und/oder 2119 Haushalte (Tscherkessen, sowie Flüchtlinge aus Daghistan und Rumelien) innerhalb der Provinz angesiedelt wurden. Laut Sālnāme 1307-08/1890-91 errichtete die Flüchtlingskommission auch in der direkten Umgebung von Damaskus (Wādī al-ʿAğam und Dūmā) 69 Häuser für 267 Personen.³⁷⁶



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 39: Anfänge von al-Muhāğirīn, ca. 1895



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 40: Anfänge von al-Muhāğirīn, ca. 1910

Al-Muhāğirīn entwickelte sich in mehreren Stufen, ist also nicht in einem Zuge geplant worden. Bereits die ersten Flüchtlinge ab 1867 scheinen sich am Yazīd-Kanal niedergelassen zu haben. Im Jahre 1893 errichtete man im Namen ʿAbdülḥamīds eine Moschee [376], der weitere folgten [344], [369]. Damit war der Ostteil des Viertels schon in den 1890er Jahren zumindest teilweise besiedelt. Nach Mirbach und Schlicht befanden sich 1898 hier hauptsächlich Lehmhütten tscherkessischer Immigranten. Flüchtlinge aus Rumelien (1895) und Kreta (1900) fanden im Westteil des Quartiers Obdach. Mit dem planmäßigen Ausbau des Viertels begann man wahrscheinlich vor der Jahrhundertwende und vor allem in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts. Die Verbindungsstraße nach aṣ-Ṣāliḥīya entstand 1904; 1905 scheint das schachbettartige Straßensystem fertig gestellt

Bahnasī (1981) 139, 143; Dettmann (1969a) 44; Friès (2000b) 64 ff.; al-Kawākibī (1980) 195 ff.; (1998) 12 f.; Maḥfūz (1985/86) 10; Māstrūq (1993) 103; Meinecke (1983) 199 f.; Mirbach / Schlicht (1899) 367 f.; al-Munağğid (1949b) 94, Anm. 3; Sack (1989) 42 f.; (1996) 13; Schatkowski Schilcher (1985) 9; aṣ-Ṣihābī (1990b) 397 f.; Wulzinger / Watzinger (1924 bzw. 1984) 34 (Plan Taf. 57, Nr. III).

³⁷⁵ Vgl.: Sālnāme ¹¹(1296/1878-79) 65; ¹²(1297/1879-80) 94; ¹⁷(1302/1884-85) 60.

³⁷⁶ Vgl.: Sālnāme ¹⁷(1302/1884-85) 234 f.; ²²(1307-08/1890-91) 156. Fāris al-Ḥūrī berichtet 1906 in seinem detailliertem Report an das britische Konsulat über muslimische Flüchtlinge aus Russland, die in der ganzen Provinz ca. 30 000 Seelen zählten. In Damaskus siedelten sich nur 40 Familien an (im Gegensatz zu 100 Familien im viel kleineren Homs). Vgl. PRO (FO 618-3/8.3.1906); (FO 618-3 / 1.4.1913).

worden zu sein, und 1908-09 wurde das Viertel in das neue Wasserleitungsnetz integriert.³⁷⁷ Durch den Bau der Straßenbahn [45] ab 1325/1907 beziehungsweise 1331/1913 war das Viertel verkehrstechnisch ausgezeichnet angeschlossen.

Zur Planung des Viertels griff man auf die Modelle zurück, die in der Hauptstadt umgesetzt wurden und im Gesetz auch für die Provinzen vorgesehen waren. Das starke Gefälle missachtend, legte man auf dem steilen Hang ein schachbrettartiges Straßennetz an. Dies ist das erste Mal in der neueren damaszener Geschichte, dass ein ganzes Viertel in einheitlicher Planung mit einer streng regelmäßigen Straßenführung konzipiert wurde (zu früheren Planung kleinerer Quartiere vgl. S. 363). Dabei stimmt jedoch der durch den Kataster belegte Straßenverlauf 1934 (Plan XVI) nicht ganz mit der Situation 1918 (Plan XVII, vergleiche Straßen um die Kaiserterrasse) überein. Das schachbrettartige Straßennetz geht aber auf die Planung von 1905 zurück: Relativ klar definierte Wohnblocks werden dabei durch ein Netz von Straßen gegliedert, die parallel zu den beiden sich kreuzenden Hauptstraßen verlaufen. Werden die zentralen Blocks mit einer doppelten Reihe von je sieben Parzellen gebildet, variiert die Größe der anderen Einheiten. Mit diesem Modell europäischen Ursprungs wurde in Istanbul seit dem großen Brand von Aksaray 1854 experimentiert.³⁷⁸ Die neuen Straßenbaugesetze sahen als Idealtyp eine ebensolche Planung vor, die in Damaskus jedoch bisher nur bedingt zur Anwendung kam. In Neubaugebieten an der Şāliḥīya-Straße, in al-Ḥalbūnī, al-‘Amāra oder al-Qaṣā‘ lassen sich ähnliche Planungsgrundlagen erkennen, ohne dass es dabei zur Herausbildung regelmäßiger Wohnblocks gekommen wäre. Mit einer Breite von 11,25m entsprechen die Hauptstraßen in al-Muhāğirīn den Modulen der Baugesetze von 1280/1863 (dort höchste Kategorie) und seiner Novellierung von 1309/1891.³⁷⁹ Es ist leider nicht bekannt, ob die idealtypische Umsetzung der neuen Planungsmodelle auf den Architekten des Stadtrates bzw. der Provinz zurückgeht, der auf freiem Bauland einen entsprechenden Entwurf umsetzen konnte, oder aber auf eine hauptstädtische Planung. Im Sālnāme sowie auf der belgischen Tramway Karte (circa 1906) wird auch das damaszener Viertel al-Ḥamīdīya, beziehungsweise Hamidié de Salhiye genannt.³⁸⁰ Jedoch wurden ja auch andere lokale Baumaßnahmen, wie der Sūq al-Ḥamīdīya, entsprechend des Personenkults ‘Abdülḥamīds (S. 41)

³⁷⁷ Vgl. S. 130 f. Die Verlegung von Druckleitungen dürfte die Versorgung des Stadtbezirkes mit Trinkwasser wesentlich erleichtert haben. Jedoch waren schon oberhalb des Yazīd-Kanal (dem höchsten Zweig des traditionellen Kanalsystems) Wohnquartiere entstanden. Aş-Şāliḥīya selber, das 1258 für Flüchtlinge aus Jerusalem gegründet worden war, ist schon im frühen 13. Jahrhundert über den Kanal hinaus den Berg hoch gewachsen. Siehe zu aş-Şāliḥīya: Meinecke (1983); Miura (1989),

³⁷⁸ Çelik (1986) 53 ff.

³⁷⁹ Die Breite kommt in beiden Gesetzestexten vor, wobei jedoch die höchste Kategorie der Novellierung von 1309/1891 eine maximale Breite von 15m vorsieht. Al-Muhāğirīn lässt sich also nicht anhand der Gesetzestexte datieren. Baumaßnahmen auf Grund von Straßenbreiten zeitlich einzuordnen, wie gelegentlich versucht, ist ohne genauere Untersuchung des Baubestands methodisch höchst problematisch.

³⁸⁰ Vgl.: Sālnāme ³¹(1317/1899-1900) 354; Karte: Prolongement de la ligne de Salhiyeh vers la propriété de S. E. Le Valy (Ebel 39/44). Auch hier dürften Baugesetze entsprechende Richtlinien geben haben. Siehe Gesetz zur Planung neuer Quartiere: Friès (2000b) 59 f.

mit dem Namen des Sultans belegt. Zeitgleich mit al-Muhāğirīn entstand für die neuen Siedler an der libanesischen Grenze südlich von Tartus die kleine Stadt al-Ḥamīdiya, die neben einer vergleichbaren Straßenführung auch eine einheitliche Blockrandbebauung aufweist.³⁸¹ Urbanes Management verlangte die Entwicklung oder Anwendung neuer Modelle städtischer Planung, die uns mit direkten Auswirkungen auf Wohn- und Siedlungsmuster weiter unter beschäftigen wird (S. 359 ff.).

Auch wenn al-Muhāğirīn unter den Osmanen dünn besiedelt blieb und noch 1917/18 von Wulzinger und Watzinger als Zwangssiedlung bezeichnet wurde, wandelte sich das Viertel primär auf Grund seiner exzellenten Lage zu einem gehobenen Wohnviertel, in dem im Südwesten, an der Endhaltestelle der Straßenbahn, die ersten Villen in europäischer Bauart entstanden (Plan XVII, vgl. S. 368 f.). Auf historischen Photographien zeigten sich nach der Jahrhundertwende in den höheren Hanglagen noch teilweise einfache Häuser in Lehmbauweise, ferner in den 'insulae' einfache Reihenhofhäuser, während sich auf der Hauptstraße am Südrand des Viertels bessere Wohnhäuser fanden. Als Initiator dieser Entwicklung wird oft Kaiser Wilhelm II. genannt, für den hier 1898 eine Aussichtsplattform (Maṣṭaba [413]) angelegt wurde.³⁸² Die 'Idee' Kaiser Wilhelms aufgreifend, errichtete Nāẓim Pascha zwischen 1902 und 1904 seine 'Villa am Hügel' [455]. Der deutsche Konsul berichtete an Kaiser Wilhelm:

"Der Wali bewohnt jetzt ein schönes Haus, welches unweit des hochgelegenen Punktes neu erbaut worden ist, von welchem Euere Majestät seiner Zeit den Gesamtblick über Damaskus gehabt haben. Diese Terrasse wird jetzt offiziell als Kaiserplatte bezeichnet."³⁸³

Dem Wālī folgten schnell weitere Notabeln. Als eines der ersten Häuser entstand das Bayt ad-Dāğistānī und auch der Parlamentsabgeordnete aš-Šayḥ ʿAbd al-Muḥsin al-Uṣṭuwānī³⁸⁴ sowie ʿAbd al-Muḥsin ibn Šālīḥ al-Murādī errichteten ihre Residenzen hier.³⁸⁵ Vor allem in der Mandatszeit entwickelte sich al-Muhāğirīn mit al-ʿAfīf als Verlängerung der Šālīḥiya-Straße zum Prominentenviertel der Stadt. Grund dafür waren zum Teil die angesprochenen veränderten Ansprüche an die Wohnkultur. Die Häuser am Qāsiyūn boten in einem angenehmen Klima einen ausgezeichneten Blick über die Stadt. Doch wollte man auch gesehen werden. Die Architektur der Villen, die mit Gärten auf repräsentative Außenwirkung angelegt waren, kam in der Hanglage gut zur Geltung. Ein weiterer Grund für die Beliebtheit von al-Muhāğirīn war, wie bereits erwähnt, die Erschließung durch eine moderne Infrastruktur mit breiten Straßen und der Straßenbahn. Straßen,

³⁸¹ Freundlicher Hinweis von Jean-Paul Pascual / Aix-en-Provence. Siehe auch: Friès (2000b) 65.

³⁸² Vgl.: AA (R141505, 22.1.1905); Pascha 1981 (1910), S. 95; Sack (1989) 42; al-Kawākibī (1980) 197; aš-Šihābī (1990b) 397 f.

³⁸³ AA (R141505, 22.1.1905).

³⁸⁴ Siehe zu ʿAbd al-Muḥsin al-Uṣṭuwānī Anm. 293.

³⁸⁵ Vgl.: al-Ḥuṣnī (1979) II, 753; al-Kawākibī (1980) 195 f.; (1998) 13 f.

Bahnen, Wasser und Elektrizität erfuhren einen entscheidenden Ausbau um die Wende des 19. / 20. Jahrhunderts.

III.2.2. Verkehrswege und Infrastruktur im 19. und frühen 20. Jahrhundert

In den Ausbau eines infrastrukturellen Netzes (Straßen, Bahnen, Telegraf) wurde im ganzen Reich verstärkt nach dem Krimkrieg intensiviert. In Istanbul wurde 1839 mit dem (nicht ausgeführten) Generalplan zum ersten Mal versucht, die Stadt als Ganzes zu erfassen und auch Einzelentwicklungen stadtplanerisch vorzugeben.³⁸⁶ Ein solcher Generalplan ist für Damaskus nicht bekannt.³⁸⁷ Jedoch stand dem Stadtrat ab den sechziger Jahren ein Gremium zur Verfügung, das sich der ganzen Stadt annahm. Gezielt wurden die Straßen von Damaskus ausgebaut und im *Sālnāme* finden sich zahlreiche Belege für Straßenbautätigkeiten.³⁸⁸ 1912 berichtete der britische Konsul:

"... the construction of roads is receiving attention in various quarters. In the neighbourhood of Damascus kilometres have been undertaken."³⁸⁹

Das Potential des städtischen Planungsgremiums wurde zum Beispiel beim Besuch des deutschen Kaiserpaares im Jahre 1898 deutlich, als man alle großen Bazare und Straßen seitens des Stadtrates ausbesserte. Sarkīs schrieb für das Jahr 1898, dass mehr als 5000 Fassaden und Geschäfte neu getüncht oder gestrichen und Straßen in einer Gesamtlänge von 10 bis 12 Meilen ausgebessert wurden.³⁹⁰ Viele Bauvorhaben konnten jedoch nicht ausgeführt werden, da die finanziellen Möglichkeiten beschränkt waren.³⁹¹ Doch trotzdem, als die Osmanen die Stadt verließen, waren fast ausnahmslos alle Straßen gepflastert, wobei sie oft ein erhöhter Bürgersteig flankierte.³⁹²

Der Stadtrat widmete sich besonders dem Straßenbau und gab im *Sālnāme* jedes Jahr zahlreiche Straßen an, die gebaut oder verbreitert und gepflastert wurden (im Katalog ab Seite 681 sind die

³⁸⁶ Siehe zur Adoption und Modifikation westlicher Planungsmodelle für Istanbul: Tanyeli 1992 und zu den Baubauungsplänen ausführlich: Çelik (1986) 39 ff. Vgl. auch: Deringil (1998) 31.

³⁸⁷ Siehe zu den frühen Karten von Damaskus das Literaturverzeichnis. Der erste Generalplan (1931-37) stammt von den Gebrütern Danger. Vgl. Friès (1996).

³⁸⁸ Straßenbauarbeiten um das neue Straßennetz am Marġa-Platz wurden anderenorts detailliert dargestellt und sollen daher hier nicht mehr behandelt werden. Vgl. Weber (1998b) 304 ff. Zu einem Straßeninspektor des Stadtrates vgl. Anm. 318. Auch ausländische Verkehrsplaner waren in Damaskus tätig: Ein Britischer Konsularbericht erwähnt 1907 einen Mr. Gaudin und Maḥfūz nennt die Namen Charté und Yong (Jung?). Vgl.: Maḥfūz (1985/86) 10; PRO (FO 618-3/6.1.1908).

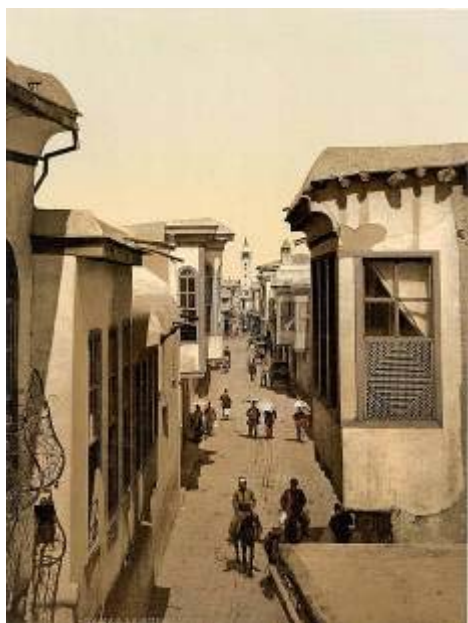
³⁸⁹ PRO (FO 618-3/ 1.7.1912). Die wichtigsten lokalisierbaren Maßnahmen werden im beigegefügtm Katalog angegeben (ab S. 681).

³⁹⁰ Sarkīs (1997) 114 f.

³⁹¹ Unter Wālī Ḥulūṣī Bek plante man zum Beispiel den Bau der 1333/1914-15 der heutigen Baġdād-Straße, die von Bawwābat aṣ-Ṣāliḥīya nach Bāb Tūmā eine nördliche Umgehungsstraße bilden sollte. Diese Planung wurde erst 1925 verwirklicht. Vgl.: al-Ḥuṣnī (1979) I, 286; aṣ-Ṣihābī (1990b) 359.

³⁹² Schon Reisende vor der Reformzeit rühmten Damaskus auf Grund seiner Straßen. Vgl. u.a.: Addison (1838) II, 144; Ali Bey (1815) II, 265; Seetzen (1845) I, 31; Wulzinger / Watzinger (1924) 35 f.

wichtigsten abgegeben). Dies galt auch für die Straßen *intra muros*. So wurde die Bāb Tūmā Straße nicht wie bisher angenommen im Zuge der Wiederaufbauarbeiten nach 1860 reguliert und verbreitert, sondern im Zuge der Jahrhundertwende (vgl. Anm. 70). Wenn auch auf Grund ungenauer und fehlender Angaben ab 1901 nicht genau rekonstruiert werden kann, welche Straßen im Einzelnen den neuen Gesetzen angepasst wurden, so lässt sich anhand des Baubestandes oder historischer Photographien die spätoomanische Straßen- und Fassadengestaltung ablesen.³⁹³ Auch das Rückrad der Altstadt *intra muros*, die Gerade Straße (*via recta*) wurde wahrscheinlich zwischen 1880 und 1890 verbreitert, neu gepflastert und mit Bürgersteigen versehen (zu den Aufnahmen vor der Umgestaltung siehe Katalogeintrag [1] und [438]).



(Library of Congress)

Abb. 41: *via recta*, östlicher Abschnitt, ca. 1890



(Library of Congress)

Abb. 42: *via recta*, mittlerer Abschnitt, ca. 1910



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 43: *via recta*, östlich des Sūq Miḍḥat Bāšā, ca. 1910

Gleichzeitig baute man zahlreiche Überlandstraßen aus, von denen die wichtigste die Beirutstraße [423] war, die Damaskus mit der prosperierenden Hafenstadt Beirut verband.³⁹⁴ Die französisch-belgische Betriebsgesellschaft der Beirutstraße, Diligence, die auch einen Transport- und Postdienst

³⁹³ Unter anderem kam es nach Ruppin im Ersten Weltkrieg zu einer breit angelegten Maßnahme von Straßendurchbrüchen und –Erweiterungen in verschiedenen Städten der Region, wie Aleppo, Beirut oder Jerusalem. Vgl.: Ruppin (1917) 517 ff.

³⁹⁴ Straßenbaumaßnahmen in der Provinz finden sich regelmäßig in den Vierteljahresberichten des britischen Konsuls, zum Beispiel 1907 die Fertigstellung einer befahrbaren Straße zwischen Šidnāyā und Damaskus (25 km) und 1908 Ausbesserung der Straße Damaskus-Dūmā (10km). Vgl.: PRO (FO 618-3/6.1.1908); (FO 618-3/2.6.1908). Zu Straßen- und Brückenbauten in der Provinz insgesamt: Sālnāme³⁰(1316/1898-99) 336. Aus militärtechnischen Gründen ließ allein Ġamāl Pascha bis 1917 elf Straßen in den Bilād aš-Šām bauen oder wiederherstellen. Zu den Straßen- und Bahnbauarbeiten für die IV. Armee in den Bilād aš-Šām: Djemal Pascha (1922) 298 ff.; Kayalı (1998) 298 ff. Darunter fiel ca. 1915-16 der Bau einer Straße von Damaskus nach Nablus und 1916 die Ausbesserung der Beirutstraße.

zwischen den beiden Städten betrieb, baute sich eine damaszener Niederlassung mit Haltestelle direkt am Barada (Maḥaṭṭat al-‘Aḡalāt) [269].³⁹⁵

Eisenbahnen

Das Eisenbahnwesen lag zunächst fest in europäischer Hand. Im Jahre 1893 wurde die erste syrische Eisenbahn von Damaskus in den Hauran [42] fertig gestellt, der ein Jahr später die Beirutbahn folgte [40]. Für beide war die französische »Société des Chemins de Fer Ottomans Economiques de Beyrouth-Damas-Hauran en Syrie" verantwortlich, die mit den Erträgen der Kornkammer Hauran sowie der Anbindung des syrischen Hinterlandes an den Hafen von Beirut für den Absatz europäischer Waren ein gutes Geschäft erwartete³⁹⁶ So gut die Bahnverbindungen auch für die einheimische Exportwirtschaft war, hatte sie doch den Nachteil, dass den ausländischen Billigprodukten der Zugang zum damaszener Markt erleichtert, Renditen aus dem Transportwesen an die Betriebsgesellschaft ins Ausland abgeführt und einheimische Transportunternehmen in den Ruin getrieben wurden.³⁹⁷ Als Endhaltestelle der Bahnen diente zunächst der Bahnhof in al-Mīdān [39], während sich als Stadtbahnhof der Beirutbahn ab 1903 nur eine kleine Station in al-Barāmka [37] befand.

Als Teil der Islampolitik ‘Abdülḥamīds (vgl. ab S. 39 ff.) und als ein Schritt aus der infrastrukturellen Abhängigkeit von Europa wurde ab 1900 das Großprojekt der Hedschasbahn angegangen. Zwar stand der Bau dieser Bahn von Hama nach Mekka unter Leitung des Deutschen Meißner (1862-1940), jedoch wurden Kapital, Material sowie Arbeiter (Soldaten) und die meisten Fachkräfte von den Osmanen gestellt.³⁹⁸ Damaszener Stellen waren bei dem Bau der Bahn beteiligt. Wie bereits in der Kurzbiographie von ‘Izzat Pascha al-‘Ābid erwähnt, hatte ein Damaszener die Idee zu dieser Bahn, war treibende Kraft und hatte die Leitung der zuständigen Kommission in der Hauptstadt inne. Die Koordination der Bauleitung in Damaskus übernahm der Wālī Ḥusayn Nāzīm

³⁹⁵ Vgl. S. 151. Das Gegenstück in Beirut lag am Burġ-Platz, an der Stelle an der heute die neoägyptische Opera steht. Vgl. Chauvet - Isambert (1890) 4, 584 f. 1901 verkehrten unter der Direktion eines gewissen Quṭub 82 Frachtkutschen zwischen Beirut und Damaskus. Ghazzal (1993) 155. 1300/1882-83 wird zwischen Damaskus und Tripoli eine Transportgesellschaft gegründet. Vgl.: Sālnāme ³⁰(1316/1898-99) 237.

³⁹⁶ Vgl. neben den Literaturangaben im Katalog: ‘Awad (1969) 279 f.; Bonine (1998); Hartmann (1894); PRO (FO 618-3/3.1.1901); Schilcher (1998); Wirth (1971) 347.

³⁹⁷ Über die Gewinne der Bahn: PRO (FO 618-3 / 8.1.1902). Zeitgenössische Einschätzung des wirtschaftspolitischen Einflusses der Bahnen für Frankreich und dann auch für Deutschland, vgl.: AA (R14029, 14.9.1912); (R14029, 27.9.1912); (R14029, 27.12.1912). Eine sehr kritische Betrachtung der ausländischen Beirut- und Hauranbahn unter wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten bei Kurd ‘Alī (Sept. 1901) 795 f.

³⁹⁸ Siehe zu Hedschasbahn neben den Angaben im Katalog: AA (R141506, 22.06.1906); (R14029, 22.12.1912); Armeez-Zeitung Jildirim, Nr. 17, 15. Juli 1918; Daher (1995); Gülsoy (1994); Hartmann (1908); Kayalı (1992, Railway) 38 ff.; Kushner (1993); Ochsenwald (1980). Zur Bedeutung in der Islampolitik ‘Abdülḥamīds: Fiedler (1984) 38 ff., 41 ff. Siehe auch Vierteljahresberichte des britischen Konsuls, besonders: PRO (FO 618-3 / 10.7.1902); (FO 618-3 / 22.1.1903); (FO 618-3 / 7.1.1904); (FO 618-3 / 25.5.1904).

Pascha, während Šafīq Pascha al-Mu'ayyad, der auch schon den Bau der Telegrafien in den Hedschas geleitet hatte, Vertreter des Generalinspektors in Syrien wurde.³⁹⁹

Die Bahn war ein voller Erfolg. Während die französischen Bahnen die Konkurrenz der Hedschasbahn zunehmend spürten und in Istanbul intervenierten, konnte auch ihr propagandistischer Zweck (vgl. S. 39 f.) erfüllt werden:

"He (ʿAbdülhamīd) has acquired a reputation for piety among Sunnite Mohammedans outside the boundaries of the Ottoman Empire, by the construction of the Damascus to Mecca pilgrim railway."⁴⁰⁰

Zudem wurde die Ḥağğ, die jährlich Tausende von Pilgern nach Damaskus zog, erleichtert, und die langwierigen Karawanen in den Hedschas oder in andere Städte verloren rapide an Größe.⁴⁰¹ Die Zahlen der Pilger, die die Bahn nutzten, stiegen hingegen kontinuierlich. Beispielsweise nahmen noch 5 000 Personen 1908 den Landweg – im Vergleich zum Vorjahr eine Verringerung um die Hälfte.⁴⁰² Die neuen und schnelleren Transportwege durch die Eisenbahn (aber auch durch die Überlandsstraßen und Dampfschiffsfahrt nach Beirut) hatten direkte Auswirkungen auf die Handelsbauten (siehe S. 237 ff.) und den städtischen Raum. Der ehemalige Umschlagplatz von Handelskarawanen und Lagerplatz der Mekkapilger vor Bāb Šarqī wurde zur ungenutzten Freifläche und gab schließlich den heute hier befindlichen Friedhöfen Raum. Anlässlich der Einrichtung eines deutschen Soldatenfriedhofs berichtete die Armee-Zeitung Jildirim 1918:

"Vor etwa einem Vierteljahrhundert, als die mohammedanischen Pilgerkarawanen noch mit Kamelen, Pferden usw. über Land nach Mekka reisten, war fast der ganze Platz, der jetzt von eingefriedeten Begräbnisplätzen eingenommen wird, Lager der aus der Türkei und dem inneren Asiens über Damaskus reisenden Mekkapilger. Seitdem die Hedschasbahn eröffnet

³⁹⁹ Vgl.: Fiedler (1984) 33, 56, 57. Šafīq Pascha al-Mu'ayyad (1857-1916) hatte mehrere wichtige Ämter in der Provinzverwaltung (Mitglied des Stadt- und Verwaltungsrates) und unter ʿAbdülhamīd Übersetzer im Mā-bayn. 1908 war Parlamentsabgeordneter und als einer der führenden Köpfe der damaszener Nahḍa in Opposition zu den Jungtürken. Ğamāl Pascha ließ ihn 1916 erhängen. Siehe zu Šafīq al-Mu'ayyad: Sālnāme ⁹(1293/1877) 68; ¹⁰(1295/1878) 61; ¹¹(1296/1878-79) 61, ¹²(1297/1879-80) 94; ¹⁶(1301/1883-84) 73; ¹⁷(1302/1884-85) 59, 92; ¹⁸(1303/1885-86) 76; ²⁷(1312-13/1895-96) 228; ²⁸(1313-14/1896-97) 216; ²⁹(1315/1897-98) 287; ³⁰(1316/1898-99) 105; ³¹(1317/1899-1900) 106; ³²(1318/1900-01) 299; aš-Šattī (1994) 429; Schatkowski Schilcher (1985) 141; az-Ziriklī (1999) III, 168 f.

⁴⁰⁰ Gooch / Temperley (1928) 7. Siehe zu Beschwerden französischer Seite: AA (R14029, 22.12.1912).

⁴⁰¹ Auf die Auswirkungen dieser Entwicklung wird bei der Umgestaltung des damaszener Sūqs noch einmal eingegangen. Umfang von Handelskarawanen im 19. Jahrhundert: Addison (1838) II., 141 f.; Ali Bey (1815) II, 273 f.; Huhn (1989) 132; Schatkowski Schilcher (1985) 69. Speziell zum Handel der jährlichen Pilgerkarawane: Ghazzal (1993) 144 f.; Zwiedinek von Südenhorst (1873) 89. Vgl. zu dieser Karawane auch Anm. 186. Zur Bagdad-Karawane, die dreimal im Jahr loszog: Bowring (1973) 45 f.; Zwiedinek von Südenhorst (1873) 86 f.

⁴⁰² Die insgesamt 10 000 Pilger gaben mindestens 40 000 Britische £ im damaszener Sūq aus. 1910 nahmen 6 000 Pilger die Bahn von Damaskus aus und 1911 bestiegen 8 000 Personen in Damaskus und 3 000 Personen in Haifa den Zug nach Medina. Im gleichen Jahr kamen 20 000 Wallfahrer aus Medina zurück, wovon 10 000 Personen die verschneiten Libanonpässe nach Beirut zur Weiterfahrt per Dampfschiff nicht passieren konnten und nach Haifa auswichen. Sie blieben ungewöhnlich lange in Damaskus und gaben circa 110 000 Britische £ in den damaszener Märkten aus. 1912 benutzten insgesamt 13 000 Wallfahrer die Hedschasbahn, von denen wiederum 8 000 Pilger nach Damaskus zurückkamen. Auch die Maḥmal war per Bahn unterwegs. Vgl.: PRO (FO 618-3/2.6.1908); (FO 618-3/2.1.1909); (FO 618-3/ 3.1.1911); (FO 618-3/ 15.4.1911); (FO 618-3/ 1.4.1912). Zur Auswirkung moderner Verkehrsmittel auf die Ḥağğ, u.a. PRO (FO 618-3/6.1.1908).

wurde, ist der Platz den nicht muslimischen Konfessionen von den Lokalbehörden zu Friedhofszwecken übergeben worden."⁴⁰³

Der Hauptbahnhof der Hedschasbahn lag zunächst in al-Mīdān / al-Qadam [39] neben dem Betriebshof der Hedschasbahn [41], und nur der kleine Bahnhof al-Barāmka [37] verband das neue Stadtzentrum am Marġa-Platz und die modernisierten Sūqs (vgl. ab S. 134 und S. 194) mit den Eisenbahnen. Erst mit dem prächtigen Hedschasbahnhof in al-Qanawāt [44] war die Innenstadt ab dem Ersten Weltkrieg auch Dreh- und Angelpunkt der Eisenbahnverbindungen.



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 44: Bahnhof al-Barāmka [37], ca. 1910



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)

Abb. 45: Bahnhof al-Mīdān / al-Qadam [39], ca. 1910

Die Straßenbahn

Neben den Eisenbahnen sorgte ab dem frühen 20. Jahrhundert eine Straßenbahn [45] für Erleichterungen im Personentransport. Schon 1307/1889-90 (Kurd ʿAlī) oder 1894 (Lisān al-Ḥāl) hatte Yūsuf Maṭrān beim Ministerium für Handel und Öffentliche Arbeiten (Nizārat at-Tiġāra wa-n-Nāfiʿa al-Ġalīla) die Konzession zur Gründung einer Straßenbahn mit insgesamt fünf Linien erworben, die er jedoch alleine nicht wahrnehmen konnte.⁴⁰⁴ Am 17.3.1903 erhielt Amīr Muḥammad ibn Muṣṭafā Arslān im Namen von Muḥammad ʿAlī, dem Sohn von ʿIzzat Pascha al-ʿĀbid, eine neue Konzession für 66 Jahre und gründete eine Firma in Paris.⁴⁰⁵ Spätestens als im September 1904 Muḥammad Arslān die Lizenz einer mit Pferden betriebenen Straßenbahn aberkannt (Déchéance) wurde, übernahm ʿIzzat Pascha al-ʿĀbid selbst das Projekt. Laut englischen Konsularberichten aus dem Oktober 1904 bekam ʿIzzat Pascha die Konzession für die Straßenbahnen von Beirut und Damaskus und plante eine Aktiengesellschaft mit 24 000 Aktien zu

⁴⁰³ Armeec-Zeitung Jildirim Nr. 2, 23. Mai 1918.

⁴⁰⁴ Vgl.: Kurd ʿAlī (1983) V, 197 ff.; Lisān al-Ḥāl (14.12.1894). Siehe zu Strom und Straßenbahnen im Osmanischen Reich: MacMillan & Co (1910) 152. In Istanbul gab es seit 1288/1871-72 eine Straßenbahn. Vgl.: Sālnāme³⁰ (1316/1898-99). Der osmanische Staat verteilte solche Konzessionen, um aufgrund der eigenen angespannten Haushaltssituation ausländische Investoren für infrastrukturelle Maßnahmen anzulocken. Siehe dazu: Hanssen (2005a) 85 ff.

⁴⁰⁵ Vgl.: Ebel 39/19,20; PRO (FO 618-3 / 7.1.1904). Siehe ferner: Ebel 39/21-30.

je 2,5 OS£ (also Gesamtkapital 60 000 OS£). Noch im gleichen Jahr verkaufte er die Konzession an eine belgische Firma für 20 000 OS£. In den Akten der Firma wurde er weiterhin als 'administrateur' genannt und das Land für das Elektrizitätswerk erwarb er in seinem Namen.⁴⁰⁶ Die Unterlagen zum Verkauf der Konzession an A. Rouffart und Ch. Cigogna vom 27. 11. 1904 geben seinen Sohn Muḥammad 'Alī als Vertragspartner an.⁴⁰⁷ Wenige Tage später, am 5.12.1904, gründete sich die 'Société Anonyme Impériale Ottomane des Tramways et d'Eclairage Electriques de Damas S.A.' (aš-Širka al-'Uṭmānīya li-t-Tanwīr wa-l-Ġarr al-Kahrabā'ī al-Muġfala).⁴⁰⁸ Die Firma besaß die drei Konzessionen zum Bau einer Straßenbahn, zur Einrichtung und Versorgung der Stadt mit öffentlicher Beleuchtung und zur Erzeugung und Vermarktung von Strom.

Die Straßenbahn sollte die entfernten Viertel aš-Šālīḥīya (Norden) und al-Mīdān (Süden) miteinander verbinden. Schon im gleichen Jahr wurde in der Nähe des Marġa-Platzes mit dem Bau des Betriebsgebäudes samt Straßenbahndepot begonnen [268]. Die Planungen und Bauarbeiten fanden in den Jahren 1905 und 1906 statt. Der englische Konsul berichtete 1906: "...the station and depot are nearly complete and half the length of line is laid."⁴⁰⁹ Im Februar 1907 konnte die Straßenbahn zwischen dem Marġa-Platz und al-Mīdān in Betrieb genommen werden, während Damaskus im April 1907 zum ersten Mal mit elektrischem Strom versorgt wurde. Der Linie nach al-Mīdān schloss sich 1913 die Linie über Ġisr al-Abyaḍ nach Muḥyī ad-Dīn (aš-Šālīḥīya) bzw. nach al-Muḥāġirīn an. Haupthaltestelle und Verbindung der beiden Linien war der Marġa-Platz.



(Mit freundlicher Genehmigung: C. Tarazi)

Abb. 46: Straßenbahn am Marġa-Platz, ca. 1907



(Mit freundlicher Genehmigung: Bayerisches Hauptstaatsarchiv)

Abb. 47: Straßenbahn im Sūq as-Sinānīya, ca. 1917

⁴⁰⁶ Vgl.: Ebel 39/11,12,48,49; PRO (FO 618-3 / 10.10.1904); (FO 618-3 / 9.1.1905).

⁴⁰⁷ Vgl.: Ebel 39/32. Siehe ferner Ebel 39/31, 33, 34 (mit der Empfangsbescheinigung des Geldes von Muḥammad 'Alī).

⁴⁰⁸ Nach dem Gründungsvertrag dieser Firma im Firmenarchiv der Nachfolgefirma 'Electrobel' waren die Hauptaktionäre 'La Société Gle. de Chemins de Fer Economiques', 'La Société Gle. Belge d'Entreprises Electriques' und 'La Compagnie Gle. de Railways et d'Electricité' mit je 30%. Auch die Banque de Bruxelles und die Banque de Paris & des Pays Bas waren mit je 10% beteiligt. Vgl.: Ebel 39/17. Nach 'Awaḍ betrug ihr Vermögen von 6 Millionen Franc mit 12000 Aktien zu je 500 Franc. Vgl. 'Awaḍ (1969) 278 f.

⁴⁰⁹ PRO (FO 618-3/11.7.1906).

Elektrischer Strom und öffentliche Beleuchtung

Vor 1907 dienten Petroleumlampen zur Straßenbeleuchtung, die zwar unter städtischer Aufsicht standen⁴¹⁰, jedoch nach Berichte von Zeitzeugen oft nicht funktionierten, da Kinder ihre Glaskörper mit Steinen zertrümmerten. Gezwungenermaßen dienten den Einwohnern von Damaskus Kerzen und Fackeln zur Beleuchtung ihres nächtlichen Weges.⁴¹¹ Die belgische Firma installierte nun 1442 elektrische Lampen, die in Abständen von 25 bis 30 Metern die Straßen der Stadt des Nachts erhellten. Der entsprechende Vertrag mit der Stadtverwaltung sah ferner drei extra starke Leuchten vor dem Saray [412] und sechs weitere am Platz vor dem Rathaus [16] (Marğa-Platz) vor.⁴¹²

Plan V verdeutlicht, dass Straßen, Märkte und Plätze nachts viertelübergreifend beleuchtet waren und somit also nicht nur in den Neubauvierteln, im Stadtzentrum oder in Wohngebieten reicherer Damaszener öffentliche Beleuchtung nachts für mehr Sicherheit sorgten. Dies gilt auch für die Viertel *intra muros* (Plan VI). Die Modernisierung städtischer Infrastruktur machte nicht vor den Stadttoren halt, sondern zog sich durch die wichtigsten Strassen der Altstadtquartiere (parallel zu der Erneuerung fast aller Handelsgebäude und Wohnhäuser s.u.). Das Netz elektrischer Straßenlaternen ist ein Element der vielschichtigen Aufwertung und Sicherung öffentlichen Raumes (vgl. S. 185 ff.).⁴¹³ Doch führte das

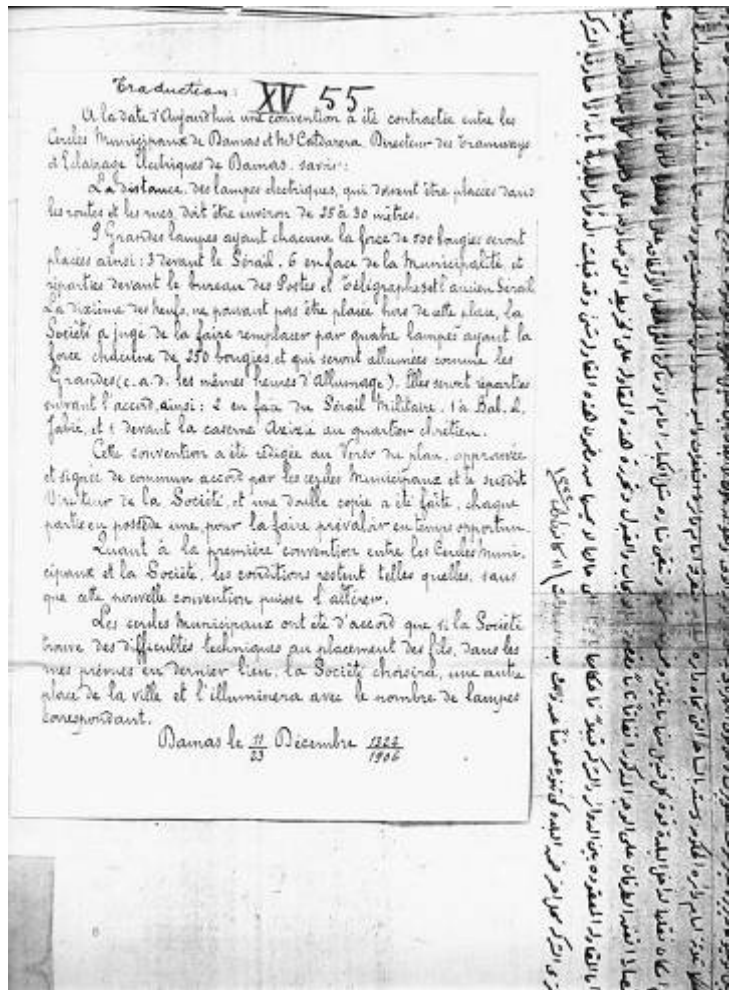


Abb. 48: Vertrag zwischen dem Stadtrat und der Straßenbahn- und Stromgesellschaft zur öffentlichen Beleuchtung (Ebel 39/41)

⁴¹⁰ So wird im *Sālnāme* ein spezieller Beauftragter für städtische Beleuchtung (Tanwīrāt Mufattišī) genannt. Vgl. z.B.: *Sālnāme*²⁵ (1310-11/1893-94) 122.

⁴¹¹ Vgl.: ‘Abbāsī (1986) 2-2-1, Anm. 23; aš-Šihābī (1990b) 118 f.; al-‘Ulabbī (1989) 447.

⁴¹² Diese sollten über eine Leuchtkraft von 500 Kerzen verfügen. Ferner einigte man sich auf 2 Lampen vor der Mušīriya [410], eine vor dem Bāb al-Ġābiya und eine vor der ‘Azīziya-Kaserne [330] in Bāb Tūmā mit einer Stärke von je 250 Kerzen. Vgl.: Ebel 39/41.

⁴¹³ Vgl.: Hanssen (2005a) 96 ff., 200 f.

nicht in allen Bereichen des öffentlichen Lebens zu neuen Praktiken. Damaszener machten nach Einbruch der Dunkelheit nicht die Nacht zum Tage:

"Senkt die Sonne ihren Feuerball hinter des Dschebel Kasjuns ragende Höhen, so beginnt die Strasse sich zu leeren. Das Nachtleben kennt der Mohammedaner, ausser im Ramadan, nicht."⁴¹⁴

Elektrisches Licht war öffentliches Licht, und nur vereinzelt fand Strom seinen Weg in Wohnhäuser der Oberschicht. Die Kosten für die Beleuchtung waren hoch und führten oftmals zum Konflikt mit dem Betreiber. Die Baladīya musste 1913 noch 12 000 OS£ an die Gesellschaft zahlen, von denen bis dahin nur 500 OS£ eingegangen waren. Der Stadtrat weigerte sich weiter zu zahlen und versuchte sich aus den teuren Vertragsverhältnissen zu befreien. Daraufhin stellte die Firma die Straßenlampen ab, was gewaltsamen Protest gegen die Tram nach sich zog. Einige Wagen wurden beschädigt und Straßenlaternen ausgeworfen. Nach Vertrag sollten pro Lampe 3 OS£ im Jahr bezahlt werden. Die Firma schlug vor, 2500 Lampen für eine jährliche Summe von 3500 OS£ einzurichten. Nach Verhandlungen lief der Strom wieder. Doch war die Straßenbahn nun Symbol der Abhängigkeit von der ausländischen Strom- und Bahngesellschaft und damit Zielscheibe des Protests. Während überall in der Stadt die Wagen normal rollten, wurden in al-Mīdān 1 200 OS£ gesammelt, um einen privaten Omnibusbetrieb zu gründen. Hier konnte man nur bewacht durch zwei bewaffnete Polizisten die Tram benutzen.⁴¹⁵ Der Streit eskalierte infolge einer Preiserhöhung 1917, die zu einem allgemeinen Boykott der Straßenbahn führte. Die Gesellschaft hielt daraufhin die Turbinen am Barada an. Mit der Einstellung der Stromversorgung 1917 trat wieder die Situation ein, die Meyers Reisebücher für 1895 beschreiben: "...wer bei Nacht durch die Stadt geht ... hat sich ... mit einer Laterne (fānūs) zu versehen."⁴¹⁶

Die Fīḡa-Wasserleitung

Strom und Straßenbahn waren nur ein Teil des infrastrukturellen Netzes, mit dem die Stadt versorgt wurde. Traditionell war Damaskus für seine gute Versorgung mit Trinkwasser berühmt. Der beigefügte Plan IV gibt eine Übersicht des nach Wulzinger und Watzinger traditionellen Systems der Wasserleitungen und der Brunnen, die sich nach dem Kataster in Häusern und öffentlichen Gebäuden befanden. Deutlich wird, dass die Wohnquartiere von Damaskus relativ gleichmäßig mit

⁴¹⁴ Armeec-Zeitung Jildirim, Nr. 17, 15. Juli 1918.

⁴¹⁵ Vgl.: PRO (FO 618-3 / 6.2.1913); (FO 618-3 / 1.4.1913). Noch 1911 hatte Franklin beobachtet: "The trams are seen to be well patronised by the natives, and are usually crowded." Franklin (1911) 197. Vgl. zu ähnlichen Protestaktionen in Beirut: al-Walī (1993) 186 ff. Und zu Kairo: Chalcraft (2002).

⁴¹⁶ Vgl.: Meyers Reisebücher³(1895) 208. Die erste infrastrukturelle Maßnahme der arabischen Regierung unter Fayṣal war die Wiederaufnahme der Stromerzeugung, so dass am 2. 10. 1918 die Straßen wieder elektrisch beleuchtet wurden.

Wasser versorgt wurden.⁴¹⁷ Nachdem die Qualität des Wassers des Barada durch zunehmende Einleitung von Abwassern auch im Westen der Stadt immer schlechter geworden war, entschloss sich Ḥusayn Nāẓim Pascha das Wassersystem zu erneuern [270]. Dazu wurde die Fīḡa-Quelle gefasst und in einen großen Wasserspeicher [265] geleitet, der in ʿAfif 1906 fertig gestellt wurde.⁴¹⁸ Die Idee für das Projekt war nach der Choleraepidemie von 1903 entstanden, so dass seit September des Jahres zur Finanzierung der Wasserleitung eine Steuer von 5 Piastern auf Petroleum erhoben wurde.⁴¹⁹ Nāẓim Pascha setzte zur Planung einen Ausschuss aus örtlichen Notabeln ein. Dieser beauftragte den italienischen Ingenieur Ravotti, der beim Bau der Hedschasbahn tätig war, mit den ersten Planungen und einem Kostenvoranschlag.⁴²⁰ 1907 bemerkt der britische Konsul: "... the Ain Fijeh water supply undertaking makes fairly rapid progress..."⁴²¹ Die Arbeiten an den 23 Kilometer langen Rohrleitungen waren 1908 beendet. Im Anschluss wurden in der ganzen Stadt 250 öffentliche Brunnen errichtet, die wahrscheinlich ab 1909 die Viertel mit Wasser versorgten.⁴²² Plan V und Plan VI verdeutlichen, wie bei der Versorgung mit elektrischem Strom sauberes Trinkwasser über alle Stadtviertel hinweg gleichmäßig verteilt wurde. Das dünn besiedelte Stadtviertel al-Muhāḡirīn wurde wenig später in das Netz öffentlicher Versorgung integriert. Die Stadtverwaltung übernahm auch andere öffentliche Aufgaben, z.B. die Straßenreinigung.⁴²³ Faḡrī al-Bārūdī erinnert sich, dass die Leute vor ihren Haustüren sauber machten und die Stadt die Straßen übernahm. Ferner gab es seitens der Stadtverwaltung einen 'Feuerbeamten' (Ḥarīq Ma'mūrī), bzw. später eine eigene Abteilung der Feuerwehr.⁴²⁴ Nāẓim Pascha erwarb 1902 für die Baladīya eine volle Feuerwehrausrüstung aus Deutschland für 750 OS£. Zusammen mit dem Mušīr stellte er eine Feuerwehrbrigade auf, für die 120 Mann ausgebildet werden sollten. Zehn Jahre später war ein großer Teil der Feuerwehrausrüstung jedoch wegen mangelnder Wartung unnütz geworden.⁴²⁵

⁴¹⁷ Nach der Katasterzeichnung befinden sich im Ostteil des Viertels deutlich weniger Brunnen als im Rest der Stadt. Jedoch deckt sich dies nicht mit den Beobachtungen vor Ort. Zahlreiche Häuser, in denen sich kein Brunnen befinden soll, verfügen über Brunnen, die sich in das 18. und 19. Jahrhundert datieren lassen.

⁴¹⁸ Siehe zur Fīḡa-Wasserleitung neben weiteren Angaben im Text und im Katalog: PRO (FO 618-3/2.6.1908); (FO 618-3/ 1.10.1908); ar-Rīḡāwī (1977) 77; Sack (1989) 1.51; aṣ-Ṣafadī (1980); Sarkīs (1997) 178; al-ʿUlabī (1989) 461. Zum alten Wassersystem: Kremer (1854) 6 f.; al-Qāsimī u.a. (1988) 365 f.; Sack (1989) Nr. 5.92, S. 48 f.; aṣ-Ṣayyādī (1912) 26; Sauvair (1896) 428 f.; Thoumin (1934); Tresse (1929); Wulzinger / Watzinger (1924) 27-30 (auch Plan). In einer Akte von 1260/1844 zur Ernennung eines Altgesellenmeisters ist auch dessen Gehilfe erwähnt, dem die Aufsicht über die Aufteilung der Grundstücke und Verteilung von Wasser oblag. Vgl.: MSD (AS) S5/W21(1260/1844). Zu den öffentlichen Brunnen von Damaskus vgl. Sack (1989) 64 f.

⁴¹⁹ Vgl.: PRO (FO 618-3/ 3.10.1903); auch: Rāfiq (2004) 12 f.

⁴²⁰ Vgl.: PRO (FO 618-3 / 7.1.1904).

⁴²¹ Vgl.: PRO (FO 618-3/ 6.1.1908).

⁴²² Al-Qāsimī berichtet in seinem Lexikon, dass die Zunft der Wasserträger 1327/1909 im Zuge des Ausbaus des neuen Leitungssystems verboten wurden. al-Qāsimī u.a. (1988) 185 f. Das Verwaltungsgebäude an der Naṣr-Straße [431] ist nicht osmanisch, sondern wurde zwischen 1937-42 errichtet.

⁴²³ In den Sālnāmes wird infolgedessen ein entsprechender Beauftragter für 'öffentliche Reinigung' (Tanẓīfāt Mufattiṣī) genannt. Vgl. z.B.: Sālnāme²⁵(1310-11/1893-94) 121.

⁴²⁴ Vgl. zum Beispiel: Sālnāme³(1287-88/1870-72) 58; ⁷(1292/1875) 59; ¹⁶(1301/1883-84) 98-100.

⁴²⁵ Vgl.: PRO (FO 618-3 / 22.1.1903); (FO 618-3/ 30.4.1912).

Zum Erwerb von Baugrund

Wie in diesem Kapitel dargestellt, erhielten städtische Planung und urbanes Wachstum besonders im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert größere Dimensionen. Durch die neuen Viertel mit ihren Straßen, Bahnhöfen, Bahnen und öffentlichen Bauten, von denen die meisten auf die osmanische Verwaltung vor Ort oder auf Anweisungen aus Istanbul zurückgingen, dehnte sich die Stadt in das Umland aus. Dabei wurden vor allem die Gärten der westlichen und nördlichen Ġūṭa besiedelt (vgl. Plan III). Über die entsprechenden Grundstückstransaktionen sind mir nur wenige Beispiele bekannt.

Für die Ḥamīdiya-Kaserne [327] berichten Unterlagen, dass mit dem Bau nicht anfangen werden konnte, bis man die Probleme mit dem Besitzer der dortigen großen Gärten löste. Teile des Baulandes waren Ländereien des Waqfs für Mekka und Medina. Zwar hatte die Militärbehörde das Vorkaufsrecht, doch durfte kein Gebäude gebaut werden, bis diese mit dem Grundbuchamt (Dā'irat aṭ-Ṭabū) und der Waqf-Verwaltung handelseinig geworden war.⁴²⁶ Ähnliche Schwierigkeiten bestanden beim Bau der Sa'd-Allāh-Ġabī-Straße [435], die zusammen mit dem Hedschasbahnhof [44] geplant wurde. Nach einer Gerichtsakte mietete schon 1322/1904 der Kommandant der 5. Armee und Präsident der Kommission für Staatsland, Ismā'il al-Ḥaqqī, im Namen des Sultans Land für 12 Jahre aus dem Waqf der Takīya al-Mawlawīya. Für den 2 000 m² großen Garten musste er an Muḥammad Afandī Šayḥ al-Mawlawī jedes Jahr 3 Osmanische Lira bezahlen. Laut Gerichtsakte einigten sich die Parteien auf eine Vorauszahlung von 50 franz. Lira.⁴²⁷ Über den Beginn der Bauarbeiten für den Bahnhof und die Sa'd-Allāh-Ġabī-Straße berichtete die Zeitung al-Muqtabas: "Die Regierung überraschte die Besitzer des Landes, über das die Straße führt, indem sie ihre Bäume fällte."⁴²⁸



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)
Abb. 49: Sa'd-Allāh-Ġabī-Straße, ca. 1910 [435] während des Baus



(Mit freundlicher Genehmigung: W.-D. Lemke)
Abb. 50: Sa'd-Allāh-Ġabī-Straße [435], rechts, ca. 1917 fertig gestellt

⁴²⁶ Vgl.: MSD (AS) S11/W2 (1310/1892), S11/W3 (1310/1892).

⁴²⁷ Vgl.: MSD S1212/W229 (1322/1904).

⁴²⁸ Vgl.: al-Muqtabas Nr. 32 (5. Muḥarram 1327/1909).

Die Eigentumsfrage schien also noch nicht mit allen Besitzern geklärt gewesen zu sein. Bei staatlichen Baumaßnahmen hatten es die osmanischen Behörden seit den Waqf-Reformen wesentlich einfacher Verhandlungen zu führen. Im Jahre 1328/1910 wird der Pachtvertrag vom 1319/1901 über 22 466 m² aus dem Waqf des verstorbenen Ibrāhīm Āġā ibn ‘Uṭmān Āġā Kīwān an die französische Gesellschaft der Beirut-Hauran-Bahn erneuert. Hier war mit der Waqf-Behörde der osmanische Staat Handelspartner, der das Land an die französische Firma weiterverpachtete.⁴²⁹ Enteignungen, die gesetzlich geregelt waren und der Verwaltung die Mittel gaben entsprechendes Bauland 'zu erwerben' (vgl. S. 101 ff.), sahen für Waqf-Land Sonderregelungen vor.

Im folgenden Abschnitt wird versucht, die Entwicklung von ganzen Gebäudegruppen (wie Sūqs, Ḥāne und Wohnhäuser) oder urbanen Kerngebieten (wie das Stadtzentrum und der Bazar) im weitesten Sinne zu erfassen. Einführend wird jeweils kurz die Geschichte der jeweiligen Institution beschrieben, um dann Veränderungen und deren Hintergründe zu beleuchten. Anhand dieser Beispiele soll verdeutlicht werden, wie tief der Wandel in die öffentliche und private Ordnung der Stadt eingreift und welche Dynamik ihm zu Eigen war. Folgende drei Schwerpunkte, die aufeinander wirken und ursächlich miteinander verbunden sind, werden in dieser Reihenfolge untersucht:

1. Das neue Stadtzentrum am Marġa-Platz.
2. Der Umbau des merkantilen Zentrums der Stadt (Sūq).
3. Wohnhäuser und ihre Erbauer.

Zunächst wird das neue Stadtzentrum am Marġa-Platz hauptsächlich als Folge administrativer Veränderungen dargestellt, auch wenn einzelne Bürger und nicht-staatliche Gruppen Einfluss auf die Gestaltung der neuen Stadtmitte genommen haben. Die Erneuerung der Sūqs von Damaskus ist das Ergebnis einer interessanten Mischung aus privatem Unternehmergeist, globalen wirtschaftspolitischen Veränderungen und der Gestaltung durch den Stadtrat als osmanische Behörde gewählter damaszener Notabeln. Wohnhäuser wiederum, die in Stein geschaffene private Lebenswelt dieser Personen, geben auf breiter und 'persönlicher' Ebene Auskunft über Ansprüche, Lebensgefühl und - wie wir sehen werden – Aspekte des Selbst- und Weltverständnisses ihrer Erbauer.

⁴²⁹ Die Angelegenheit lief über Fransīs Afandī ibn Ḥalīl Afandī ibn Ḥawāġa Ibrāhīm Nasīma aus al-Qanawāt, der als Vertreter der französischen Gesellschaft fungierte und auch für den Bau des neuen Bahnhofs zuständig war. Vgl.: MSD S1391/W61 (1328/1910).