

- KLÖPPER, R.: Der Einzugsbereich einer Kleinstadt. Raumforschung und Raumordnung 11/1953, S. 73—81.
 —: Der geographische Stadtbegriff. Geogr. Taschenbuch 1956/57, S. 453—461.
 —, J. KÖRBER und E. MEYNEN: Rheinland-Pfalz in seiner Gliederung nach zentralörtlichen Bereichen. Bundesanstalt für Landeskunde, Bd. 100, Remagen 1957.
 KÖRBER, J.: Einzugsbereiche zentraler Orte. Berichte zur Deutschen Landeskunde, Bd. 17, Heft 1, Remagen 1956.
 KRAUS, TH.: Räumliche Ordnung als Ergebnis geistiger Kräfte. Ein Beitrag zu den Grundfragen der Wirtschaftsgeographie. Erdkunde, Bd. 2, 1948, S. 151—155.
 —: Über Lokalisationsphänomene und Ordnungen im Raum. In: Arbeitsgem. für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 42, Köln-Opladen 1957, S. 161—177.
 MANSHARD, W.: Die Abgrenzung des großstädtischen Einflußbereiches von Portsmouth. Erdkunde 1952, S. 27—34.
 —: Die natürlichen, historischen und sozialen Grundlagen der Eingeborenenwirtschaft Ghanas unter besonderer Berücksichtigung der agrargeographischen Entwicklung. Köln 1959 (Ms.).
 —: A Simple Teaching Model Explaining the Spatial Differentiation of Urban Functions. Bull. Ghana Geogr. Ass. V/1, 1960, S. 21ff.
 —: Verstärkererscheinungen in Westafrika. Raumforschung und Raumordnung 1961/1.
 MEYNEN, E., und F. HOFFMANN: Methoden zur Abgrenzung von Stadt und Umland. Geogr. Taschenbuch, 1954/55, S. 418—424.
 NEEF, E.: Die Veränderlichkeit der zentralen Orte niederen Ranges (Ms.). I.G.U. Symposium, Lund 1960.
 NYARKO, K. A. J.: The Development of Kumasi. Bull. Ghana Geogr. Ass., 1959/1, S. 3—8.
 OFORI, P.: Sunyani-Odumase Area. Essay Univ. Coll., Ghana 1960.
 OTREMB, E.: Struktur und Funktion im Wirtschaftsraum. Kraus-Festschrift, Bad Godesberg, 1959.
 RIVERSON, E. H. B.: Kumasi. Essay Univ. Coll., Ghana 1957.
 ROUCH, J.: Migrations en Gold Coast. Musée de l'Homme Paris. Journ. Soc. Afric. 26, 1956, S. 33—196; vgl. auch Übers. Accra 1954 (Ms.).
 RUPPERT, K.: Über einen Index zur Erfassung von Zentralitätsschwankungen in ländlichen Kleinstädten. Ber. z. Dt. Landeskde., 1959, S. 80—85.
 SCHÖLLER, P.: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. Erdkunde 1953, S. 161—189.
 —: Die Pendelwanderung als geographisches Problem. Ber. z. Dt. Landeskunde, Bd. 17/2, Remagen 1956.
 —: Stadt und Einzugsgebiet. Ein geographisches Forschungsproblem und seine Bedeutung für die Landeskunde, Geschichte und Kulturraumforschung. Studium Generale 1957/10, S. 602—612.
 —: Sozialgeographische Aspekte zum Stadt-Umland-Problem. Ber. z. Dt. Landeskunde 24/1, 1959, S. 49—53.
 —: Vom Geist und Lebensstil der Stadt. Kraus-Festschrift, Bad Godesberg 1959.
 SCHULTZE, J. H.: Zur Anwendbarkeit der Theorie der zentralen Orte. Petermanns Mitt. 95/1951, S. 106—110.
 SMAILES, A. E.: The Urban Hierarchy of England and Wales. Geography, Vol. XXIX, 1944, S. 41—51.
 —: The Urban Mesh of England and Wales. Trans. Inst. Brit. Geogr. 11, 1946.
 —: Analysis and Delimitation of Urban Fields. Geography 1947, S. 151—161.
 —: The Geography of Towns. London 1953.
 STEEL, R. W.: The population of Ashanti. A Geographical Analysis. Geogr. Journ. 1948, S. 64—77.
 —: The Towns of Ashanti. A Geographical Study. XVI, I.G.U. Kongreß, Lissabon 1948.
 —: The Geography of Urban Problems in Tropical Africa. I.G.U. Kongreß, Stockholm 1960.
 TORDOFF, W.: The Brong-Ahafo Region. Econ. Bull., Vol. 3/5, Accra 1959, S. 2—18.
 TUOMINEN, O.: Das Einflußgebiet der Stadt Turku im System der Einflußgebiete Südwest-Finnlands. Fennia 71, Nr. 5, Helsinki 1949.
 VARLEY, W. J., und H. P. WHITE: The Geography of Ghana, London 1958.
 VOIGT, H.: Abgrenzungsprobleme des Stadtgebiets. Ergebnisse und Methoden von Strukturuntersuchungen der Stadtregion, Köln 1956.
 WILHELMY, H.: Südamerika im Spiegel seiner Städte, Hamburg 1952.
 WRIGHT, A. G.: The Timber Industry of Kumasi. Essay Univ. Coll., Ghana 1960.

MODERNE UMGESTALTUNGEN IM GRUNDRISS IRANISCHER STÄDTE (1)

KURT SCHARLAU

Mit 4 Abbildungen

Summary: Recent ground plan changes of Persian cities.

The increasing amount of modernisation of Persian towns becomes geographically particularly impressive by the thorough re-shaping, i. e. modernising of their ground plans. This process was initiated when, after his accession to the throne in 1926, Reza Shah Pahlawi began to build a network of strategic roads. These, which like the old caravan trails lead right through the city centres, necessitated extensive through cuts which were carried out regardless of boundaries of properties or plots. As a result the old ground plans were greatly changed and have since been characterised by broad through roads intermittently widening to round "squares" (example: Gurgan).

New towns founded since Reza Shah's accession and towns rebuilt after destruction by earthquakes (Bojnurd, Quchan) were on the other hand laid out on a rational grid pattern.

The changes are most impressive in the groundplans of the large cities for which Meshed (Mashad) is an excellent example. This city, which is frequently visited by Europeans, has been described in detail by STRATIL-SAUER so that the changes which have taken place can be followed up to the present (cf. city plan). The modernisation of Meshed was pushed through successfully by Reza Shah against considerable opposition from the Shiite clergy. This reshaping and extension of the city which he initiated is still being continued. Meshed is today the leading pilgrimage place of Persia, the "Mecca of the Shiah" and is now visited by about 200 000 pilgrims annually. The modernisation of the city has also had its consequences on the entire life of the inhabitants, and the Shiite clergy, has largely adapted itself to this development.

On the other hand the respective development of Qom, the seat of the supreme Shiite clergy, has so far been less progressive.

In contrast to these two cities the capital Teheran, dealt with in a monograph by BOBEK, shows barely any national Persian characteristics. Here the old walls and gates were also sacrificed to the demands of modern traffic. The quickly growing city with its 1.5 million inhabitants, is spreading increasingly over an irregularly parcelled building area (cf. city plan), and shows in its buildings a disharmonic juxtaposition of various styles imported from many different countries. In the further environs of Teheran the consequences of rural depopulation are particularly striking but they are also noticeable around smaller towns.

The increasing spread of modern traffic has also changed the entire settlement structure of the country, a tangible indication of this being the ruins of disused caravanserais.

In summarising this modernisation of Persian towns which was illustrated by some examples, the question arises whether in the last instance this is an expression of a "de-orientalisation" of the way of life as a whole. This is certainly not the case. It appears rather that there are in Persia spiritual forces at work which successfully aim to preserve the indigenous cultural heritage against threatened alienation.

Die meisten Reisenden, die Iran in den letzten Jahrzehnten besucht haben, berichten von der baulichen Umgestaltung und physiognomischen Veränderung seiner Städte, die man ganz allgemein als eine immer augenfälliger in Erscheinung tretende Modernisierung bezeichnen kann. Auch im wissenschaftlichen Schrifttum ist dieser Vorgang verschiedentlich näher behandelt worden. Besonders ausführlich ist von geographischer Seite hierauf zuletzt BOBEK (2) in seiner monographischen Darstellung von Teheran eingegangen. STRATIL-SAUER (3) hatte schon früher die Wandlungen im Stadtbild von Mesched geschildert und entsprechende Beobachtungen für Birdschand und Sahidan beigesteuert. In den Forschungsberichten von GABRIEL (4) finden sich nähere Angaben u. a. für Teheran, Mesched und Sabol (Zabul). Bezüglich der Städte des südkaspischen Küstentieflandes ist dies in den landeskundlichen Beiträgen von BOBEK (5) und WENZEL (6) der Fall. Weiterhin ist die Darstellung von Abadan durch WEIGT (7) zu nennen. Wertvolle Einzelheiten sind sodann der Neuauflage der „Famous Cities of Iran“ zu entnehmen, in der LOCKHART (8) in selbständigen Kapiteln die geschichtliche Entwicklung von 23 Städten dargestellt hat. Aufschlußreiche Hinweise sind aber auch in dem von BOULANGER (9) herausgegebenen Reiseführer „Moyen Orient“ enthalten. Darüber hinaus läßt sich, d. h. soweit dies im beschränkten Rahmen eigener Kenntnis möglich ist, weiteres Tatsachenmaterial durch den Vergleich der im Schrifttum der letzten Jahrzehnte geschilderten Verhältnisse (10) mit dem heutigen Zustandsbild iranischer Städte gewinnen.

Hinsichtlich der Umgestaltung der iranischen Städte ist das quantitative Ausmaß dieses Prozesses im einzelnen zwar verschieden, aber stets

durch die gleiche Tendenz der Modernisierung, der Angleichung an westliche Vorbilder, gekennzeichnet. Darüber hinaus ergibt sich nun die Frage, ob diese Modernisierung lediglich auf eine Aneignung und Übernahme fremder Bauelemente beschränkt geblieben ist, also lediglich eine äußere Aufprägung darstellt, oder ob sich nicht damit, gleichsam zwangsläufig, eine Infiltration technischer und zivilisatorischer Lebensformen verbindet, die das gesamte seitherige geistige Milieu der iranischen Städte merkbar verändert hat. Mancherlei Anzeichen deuten in diese Richtung und lassen daher eine solche Frage als durchaus berechtigt erscheinen. Zweifellos ist ein solcher innerer Wandel ungleich schwieriger und weniger exakt zu erfassen als die an sichtbaren Fakten nachweisbaren Umgestaltungen im Erscheinungsbild der modernisierten Städte. Trotzdem wird man sich aber nicht nur auf den äußeren Formenwandel beschränken dürfen, sondern auch versuchen müssen, dem gleichzeitigen inneren Wesenswandel nachzuspüren (11). Dieser Gedankengang kann jedoch nicht lückenlos verfolgt, sondern nur an einigen Beispielen erläutert werden. Denn jede nähere Bekanntschaft mit den iranischen Städten lehrt, daß sich hinter der ihnen allen gemeinsamen Modernisierung ein jeweils verschieden gelagerter Ursachen- und Motivkomplex verbirgt, der die Individualität der einzelnen Stadt prägt.

Die moderne städtebauliche Entwicklung seit Rezah Schah Pahlawi

Am sinnfälligsten tritt die Umgestaltung iranischer Städte in den Veränderungen ihres Grundrisses in Erscheinung. Das unübersichtliche Gewirr der engen, winkligen und vielfach blind endenden Straßen und Gassen ist bereits weitgehend verschwunden und durch ein planmäßig angelegtes Straßennetz ersetzt worden. Für diesen durch den Vergleich älterer und jüngerer Stadtpläne feststellbaren Prozeß läßt sich nun exakt der terminus a quo angeben. Der Zeitpunkt wird durch den Regierungsantritt von Rezah Schah Pahlawi markiert, als dieser 1926, wenige Jahre nach dem von ihm herbeigeführten Sturz der Kadscharen, den Thron bestieg und die Einigung Persiens im neuen Iran mit harter Hand herbeiführte. Zur Erreichung dieses mit allen Mitteln angestrebten Zieles war die Schaffung eines leistungsfähigen Straßennetzes, das rasche Verschiebungen der Regierungstruppen ermöglichte, eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Niederwerfung der selbstherrlichen Stammesfürsten und zur gleichzeitigen Festigung des neuen Staates. Mit der Durchführung dieser Projekte sind dann auch die im Zuge der damals

ausgebauten Fernstraßen gelegenen Städte grundlegend umgestaltet worden. Ohne Rücksicht auf Eigentums- und Grundstücksgrenzen wurden mitten durch die Wohnviertel breite und geradlinige Straßen gebrochen. SVEN HEDIN (12) hatte noch, als er 1905 von Trapezunt und über Täbris nach Teheran reiste, die Enge der Städte Aserbeidschans kennengelernt und beschreibt beispielsweise von Sendschan, daß damals die Hauptverkehrsstraße mitten durch den Basar und sein Gewühl geführt habe. Heute ist von dieser Verkehrsbehinderung nichts mehr vorhanden, der Durchgangsverkehr wird vielmehr auf einer breiten Straße im zügigen Fluß durch die Stadt geleitet. Das gleiche ist in Mianeh der Fall, wo die alte enge und gewundene Durchgangsstraße zwar erhalten geblieben ist, aber jetzt als eine unbelebte Gasse abseits der modernen Verkehrsader liegt, in die sich gleichzeitig das geschäftige Leben und Treiben verlagert hat.

Was derartige rigorose bauliche Maßnahmen bezüglich des dadurch völlig veränderten Bildes der Städte bedeuten, zeigt allein die Tatsache, daß bis dahin in nahezu allen iranischen Städten keine Hauptstraße, selbst auf relativ kurze Entfernung, wirklich geradeaus verlaufen war (13), sich vielmehr als eine enge und schmale Schlucht durch die Stadt hindurchschlängelte. Im Verlauf der neuen Straßen sind an den Hauptkreuzungen stets Rundplätze eingeschaltet, so daß in den iranischen Städten der heute ganz allgemein für solche Verkehrsknotenpunkte angestrebte Kreisverkehr schon frühzeitig eingeführt und damit ein wichtiges Verkehrsproblem von Anfang an für die weitere Zukunft gelöst war. Auf einem dieser Rundplätze, meist mitten in der Stadt, steht stets das Standbild von Rezah Schah Pahlewi; ein Maidan-i-Schah, ein Königsplatz, fehlt selbst nicht in der kleinsten Stadt.

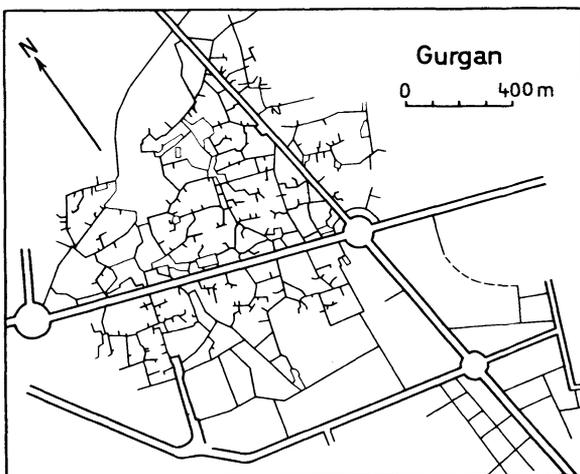


Abb. 1

Ein bezeichnendes Beispiel dieser Art bildet Gurgan, die etwa 20 000 Einwohner zählende Hauptstadt der gleichnamigen kaspischen Provinz, das alte Asterabad (vgl. Abb. 1). Asterabad, im Laufe seiner langen Geschichte durch zahlreiche Kriege und außerdem durch die in diesem Gebiet immer wieder auftretenden Erdbeben oftmals zerstört, aber stets in seiner alten Gestalt erstanden, hat erst durch Rezah Schah seine heutige Funktion als Mittelpunkt des turkmenischen Ansiedlungsgebietes und damit im Zusammenhang auch seinen veränderten Grundriß erhalten. Abseits der neuen Durchgangsstraße ist aber in Gurgan alles beim alten geblieben; hier finden sich nach wie vor die engen und krummen Gassen und Sackgassen. Das gleiche ist in vielen Städten des östlichen Masenderan der Fall, die seit den 30er Jahren in großzügiger Weise im Rahmen der erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung dieses Gebietes ausgebaut wurden (14), z. B. Sari (früher Sariyeh, 30 000 Einw.), das durch die Anlage eines neuen Stadtkerns und die Umwandlung seines Basars in eine mit Bäumen bepflanzte Ladenstraße ein völlig neues Gesicht erhalten hat.

Was die physiognomischen Auswirkungen dieses Umgestaltungsprozesses bezüglich der einzelnen Größenklassen der iranischen Städte betrifft, so sind diese relativ am bedeutendsten bei den kleinen und kleinsten Städten. Ihr verändertes Stadtbild wird nunmehr durch die neue breite Hauptstraße bestimmt. Längs dieser sind zu beiden Seiten mit durchgehender Front Wohnhäuser mit freiem Blick auf die Straße errichtet worden, während die Grundstücke in den unmittelbar angrenzenden alten Vierteln immer noch von hohen Mauern eingesäumt sind, die jeden freien Ein- und Ausblick verwehren.

Im Gegensatz zu diesem Stadttypus mit seinen charakteristischen Straßendurchbrüchen und den daneben erhaltenen Relikten des früheren Stadtgrundrisses sind die ebenfalls durchweg auf Rezah Schah zurückgehenden Stadtneugründungen sofort an ihrer gesamten planmäßigen Anlage, an den sich rechtwinklig kreuzenden und geradlinig geführten Straßen erkennbar. Hierzu rechnet Schahi in Ost-Masenderan, heute Standort mehrerer Fabriken und einer landwirtschaftlichen Versuchsanstalt (20 000 Einw.), das neben dem Dorf Aliabad neu gegründet wurde. Ein weiteres Beispiel ist Gonbad-i-Kabus, bekannt durch den ältesten Grabturm aus islamischer Zeit (15). In seinem alten Zustand hatte es noch, ebenso wie das erwähnte Gurgan, der große britische Persienreisende P. M. SYKES (16) kennengelernt; die von ihm angefertigte Plan-skizze zeigt nur wenige Baulichkeiten. Das in der

südöstlichen Kaspiniederung am Artrek, 5 km östlich des von Dschingis Khan zerstörten alten Djordjan (arabisiert aus Gurgan) und unmittelbar südlich des wahrscheinlich zwischen dem 3. und 5. Jhdt. n. Chr. von den Sassaniden zum Schutz gegen die Nomadeneinfälle errichteten sog. „Alexanderwalles“ (17) angelegte, etwa 10 000 Einwohner zählende heutige Städtchen ist mit der die historische Tradition dieses Platzes fortsetzenden Aufgabe eines Grenzortes gegen die nahe Sowjetunion betraut.

Als regelmäßig geplante Anlagen wurde nach dem gleichen Schema auch der Wiederaufbau verschiedener in den letzten Jahrzehnten durch Erdbeben völlig zerstörter Städte durchgeführt. Budschnurd (15 000 Einw., vgl. Abb. 2) und Kutschan (20 000 Einw.), im heute noch aktiven tektonischen Störungsgebiet des Großen Chorassanischen Grabens gelegen, wurden beide zu Ende des vorigen Jahrhunderts mehrere Kilometer abseits von den Ruinen ihrer 1896 völlig vernichteten Wohnflächen neu aufgebaut. Als diese Städte 1929 abermals von schweren Beben heimgesucht worden waren, erfolgte ihr Wiederaufbau mit dem heutigen Grundriß, der auch diesen Städten ein völlig neues Gepräge gegeben hat. Vor dem Eingreifen von Rezah Schah waren in diesem Gebiet selbst die Dörfer zum Schutz vor den räuberischen Nomaden befestigt; seitdem sind die Mauern um die noch immer festungsartig gegen ihr Umland abgegrenzten Dörfer jedoch überflüssig. Die Fluß-

taloasen des Artrek und des Keschaf-rud sind zu einem befriedeten und reichen Anbaugelände geworden, seine Städte zu frei in das Umland hinauswachsenden zentralen Orten mit wirtschaftlichen, aber auch gleichzeitig mit nicht minder wichtigen politischen Funktionen, wie sie die Nähe der Sowjetgrenze erfordern.

Das ebenfalls schon von SYKES (18) besuchte Alt-Budschnurd oder Bizhan, wie es auch genannt wird, und Alt-Kutschan, letzteres z. T. wieder bewohnt, sind durch Naturkatastrophen verursachte Stadtwüstungen. Verfallene Städte, die jedoch meist auf kriegerische Ereignisse zurückzuführen sind, finden sich auch sonst in relativ großer Zahl und aus verschiedenen Zeiten in Iran. Daneben gibt es aber auch Stadtwüstungen bzw. städtische Kümmerformen, die auf modernen Fehlplanungen beruhen, d. h. Städte, die die ihnen im Rahmen des modernen Staatsausbaus zugedachte Funktion nicht erfüllt haben. Im Verlauf der von Mesched zur afghanischen Grenze und weiter nach Herat führenden alten Hauptverkehrsstraße hatte Rezah Schah, gleichsam aus einem Guß, das Städtchen Fariman erbauen lassen. Entgegen dem Planungsgedanken, der auf einen Synoikismos, einem siedlungsmäßigen Zusammenschluß der umliegenden Dörfer abzielte, wurde Fariman jedoch von den Bauern des Umlandes nur zu einem verschwindend geringen Teil bevölkert. Heute findet sich hier nur eine Gendarmeriestation, die Verwaltungsgebäude stehen leer und verfallen oder werden, ebenso wie die übrigen zwecklosen öffentlichen Gebäude, von den wenigen Bewohnern als Viehställe benutzt. GABRIEL (19) hatte dort 1933 noch etwa 1200 Einwohner vorgefunden.

Was Rezah Schah zunächst aus strategischen Gründen begonnen und auch nach der innenpolitischen Befriedigung Irans weiter konsequent bezüglich des Auf- und Ausbaus der Städte durchgeführt hat, ist auch nach seiner Regierungszeit und bis zur Gegenwart hin das unveränderte Vorbild für die moderne Stadtentwicklung und Stadtplanung geblieben. Das charakteristische Planschema vieler Städte ermöglicht damit, wie bereits erwähnt, die zeitliche Zuordnung ihrer Entstehung bzw. ihrer baulichen Umgestaltung in die durch Rezah Schah eingeleitete Epoche der modernen städtebaulichen Entwicklung Irans.

Aber auch hierbei ist die Planung den tatsächlichen städtischen Bedürfnissen nicht selten weit vorausgeeilt. Soweit man überhaupt Stadtpläne (20) erhalten kann, sind sie daher durchaus nicht immer mit den wirklichen Verhältnissen identisch. Sie sind vielfach nichts anderes als Leitpläne für den beabsichtigten Stadtausbau.

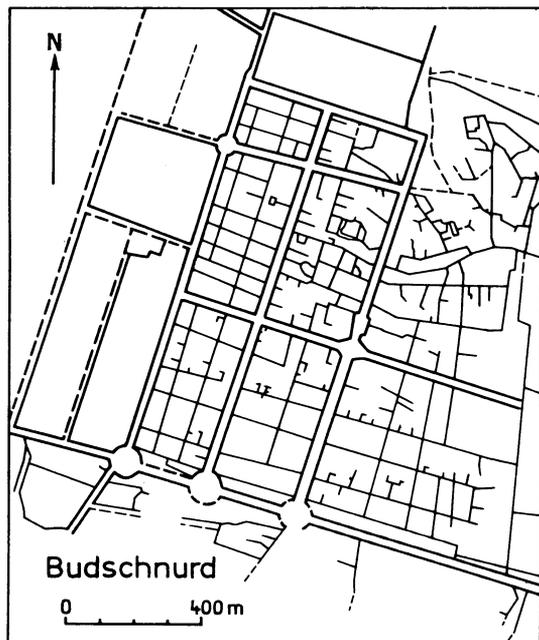


Abb. 2

Derartige Projekte werden allerdings dem wißbegierigen Reisenden, bevor er sich an Ort und Stelle von dem tatsächlichen, dem Wunschbild meist nur angenähert entsprechenden Zustand überzeugen kann, oftmals derartig plastisch geschildert, als sei die Planung längst realisiert. Hierin zeigen sich der Wunsch und das Bestreben, die namentlich die kleinen und abseits der großen Verkehrslinien gelegenen Städte beseelen, auf jede erdenkliche Weise ihr städtisches Ansehen zu stärken, zumal für die Verwirklichung dieser Bemühungen neuerdings die nicht unerhebliche finanzielle Mithilfe des Staates im Rahmen der Siebenjahrespläne im Hintergrund steht (21).

Nähert man sich einer solchen kleinen Stadt, etwa Tayabad an der afghanischen Grenze, so kündigt sie sich wenige Kilometer vorher durch den unerwarteten Beginn einer gut ausgebauten, aber auf der Karte in ihrem ganzen Verlauf als „für Autos befahrbar“ bezeichneten Wegstrecke an, deren Makadamdecke in die Hauptstraße übergeht. Mit dem Einbruch der Dämmerung flammt zu beiden Seiten die Straßenbeleuchtung auf, d. h. „aufflammen“ ist in jeder Beziehung zu viel gesagt, denn am Stadtrand ist es nur ein schwaches Glimmen, das sich mit der Annäherung an das Kraftwerk immer mehr verstärkt bzw. in entgegengesetzter Richtung wieder abnimmt. Die Stromverluste innerhalb des Leitungsnetzes sind unwahrscheinlich groß. Wegen der hohen Stromkosten können sich meist nur wenige wohlhabende Stadtbewohner offiziell eine elektrische Beleuchtung ihrer Häuser erlauben, was dazu geführt hat, daß die Leitungen allenthalben wild und gänzlich unsachgemäß angezapft werden. Der erzeugte Strom dient in solchen kleinen Städten auch nicht zu gewerblichen Zwecken, da die Aggregate tagsüber außer Betrieb sind. Die mit staatlichen Zuschüssen erbauten Anlagen werden vielmehr in erster Linie dazu benutzt, das abendliche Leben und Treiben auf der Hauptstraße zu illuminieren und mit überlautstarker Radiomusik zu untermalen, wodurch man den erreichten „Anschluß“ an die Zivilisation sinnlich eindrucksvoll dokumentiert. Die Asphaltierung der Hauptstraße und der Bau eines Elektrizitätswerkes waren hierbei die ersten Etappen, denen sich nunmehr der Wunsch nach einer modernen zentralen Wasserversorgung anschließt.

Die moderne Technik hat also — zumindest statistisch an der zahlenmäßigen Zunahme der betreffenden Einrichtungen nachweisbar — ihren Einzug in die Mehrzahl der iranischen Städte gehalten, ohne aber in den meisten Fällen einen nennenswerten Einfluß auf das städtische Leben selbst genommen zu haben. Dieses trifft lediglich für die immer stärker in Erscheinung tretende Mo-

dernisierung des Verkehrs zu, die auch in vielen Kleinstädten Tankstellen und „Autoschmieden“, denn die Bezeichnung Reparaturwerkstätten wäre fehl am Platze, hat entstehen lassen.

Der neue Stadtgrundriß von Mesched

War bisher nur von den Klein- und Mittelstädten die Rede, so ist der Modernisierungsprozeß verständlicherweise in den größeren Städten und insbesondere in den eigentlichen Großstädten quantitativ erheblich ausgeprägter. Das gilt besonders für Mesched, das STRATILSAUER 1932 besucht und in den Anfangszeiten seiner modernen Umgestaltung unter Beifügung einer allerdings stark schematisierten Grundrißskizze geschildert hat, so daß ein Vergleich mit den in den folgenden zweieinhalb Jahrzehnten eingetretenen stadtgeographisch bemerkenswerten Veränderungen sowohl die Ursache als auch die Motive in der Umgestaltung von Mesched faßbar werden läßt. Der Grundriß des modernen Straßennetzes von Mesched (vgl. Abb. 3) begann sich zu der Zeit, als STRATILSAUER diese Stadt kennenlernte, erst abzuzeichnen. Damals waren die alten, sich über eine Länge von 10 km erstreckenden Stadtmauern schon größtenteils und die jeden Verkehr behindernden Stadttore, die O. v. NIEDERMAYER 1916 (22) noch vorgefunden hatte, bereits restlos dem Abbruch zum Opfer gefallen. Aber der alte Mittelpunkt der Pilgerstadt, der hl. Bezirk um die mit ihrer goldenen Kuppel das flache Häusermeer als weithin sichtbares Wahrzeichen überragenden Grabmoschee des Imam Reza (23), der sog. „Bast“ („das Abgebundene“), war schon von der durch Reza Schah angelegten breiten Ringstraße umrahmt (24). Auf diese wurden dann verschiedene der neuen Straßenzüge ausgerichtet, so daß jetzt von den einzelnen Stadtteilen aus der Blick auf die Grabmoschee freigeworden ist. Die damit im neuen Stadtbild betonte Bedeutung von Mesched („Grabstätte“ eines Heiligen) als religiöses Zentrum entsprach durchaus den Absichten von Reza Schah, der den Pilgerstrom und die daraus fließenden finanziellen Einnahmen von den außerhalb seines Landes im Irak gelegenen, von den Gläubigen aber bislang stärker besuchten schiitischen Wallfahrtsorten (Kerbela und Nedschef) zu den heiligen Stätten innerhalb Irans, nach Mesched und Khum, zu leiten suchte. Gleichzeitig war Reza Schah jedoch mit nicht minder entscheidendem Erfolg bemüht, die Vormachtstellung der Geistlichkeit in Mesched zu beseitigen und verfügte zu diesem Zweck die staatliche Finanzkontrolle über alle Einnahmen der Verwaltung des hl. Grabes (25).

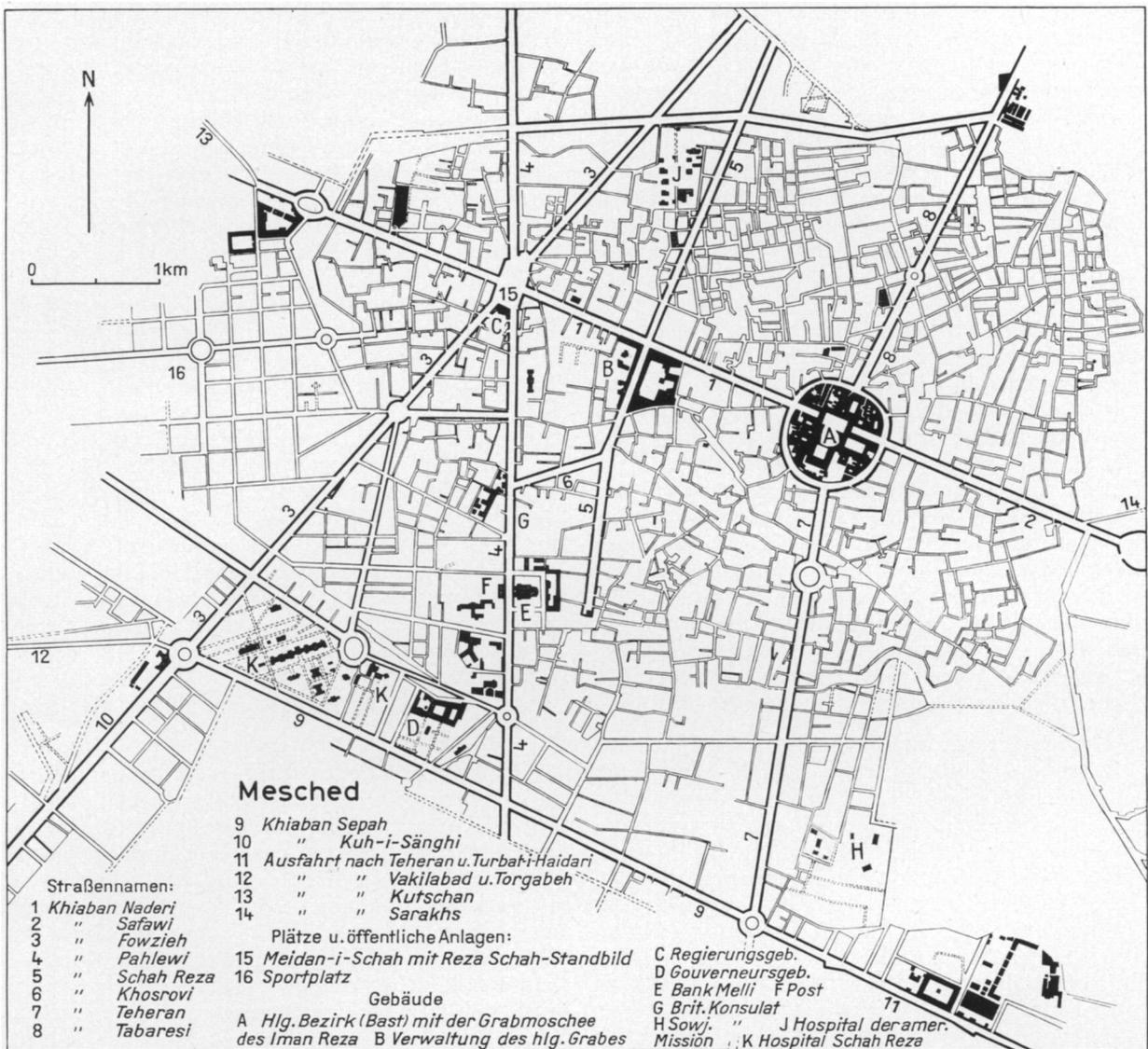


Abb. 3

Das um die alte Burg — die mit der Stadterweiterung dann verschwundene und zur Anlage eines großen Platzes eingebnete „Ark“ — gruppierte Regierungsviertel mit dem Gouverneursgebäude und dem britischen Konsulat waren zunächst noch nicht mit dem „Bast“ zu der heutigen Einheit zusammengewachsen. Der heutige Stadtplan läßt die dadurch eingetretene Entwicklung von Mesched ebenso deutlich erkennen wie die weiteren Umgestaltungen des Stadtgrundrisses. Zwar sind dadurch die um die Pilgermoschee gelegenen alten Stadtviertel durch weitere moderne Straßenzüge aufgeschlossen worden, aber trotz dieser gewaltigen Einschnitte hat sich ihr Gesamtcharakter weitgehend erhalten.

Bemerkenswert ist, daß die vom „Bast“ nach NW verlaufende breite, durch den z. Z. noch in offener Rinne dahinfließenden, von hohen Platanen und Ulmen eingesäumten Tschesmā-igilas-Dschub (Glasquelle) in zwei Fahrbahnen geteilte Khiaban Naderi (früher Khiaban-i-bala = Oberstraße) keine moderne Straße ist. Sie wurde vielmehr bereits um die Wende des 16. zum 17. Jahrhundert von Schah Abbas d. Gr. angelegt, dem auch Isfahan seine breite und schon früh in Europa bekannte Avenue, die Tschahar Bagh (vier Gärten), verdankt (26).

Die rücksichtslose Durchführung der neuen Straßendurchbrüche, die auch GABRIEL (27) erwähnt, hat seinerzeit auf STRATIL-SAUER einen

nachhaltigen Eindruck gemacht. Heute sind diese Wunden vernarbt, und heute überrascht Mesched den fremden Besucher, der sich nach tage- oder wochenlangen Reisen durch die Wüsteneien Innerirans der Stadt von SW oder NW nähert, durch die breiten, asphaltierten, von hohen Platanen beschatteten Straßen seiner Außenviertel und durch moderne Geschäftsstraßen im Stadttinnern. Denn auch in Mesched hat sich bereits ein beträchtlicher Teil des Geschäftslebens vom Basar in die neuen Hauptstraßen verlagert, ein Prozeß, der die moderne Umstrukturierung aller größeren Städte Irans markiert und der durch die Bildung ganzer Straßenzüge mit modernen Ladengeschäften gekennzeichnet wird. Der Basar hat damit beträchtlich an Bedeutung eingebüßt, was zwar in Mesched noch nicht so offenkundig der Fall ist wie in Teheran, wo es bereits zur Errichtung eines Warenhauses gekommen ist. Vorläufig noch am nördlichen Stadtrand gelegen, zeichnet sich mit dem Maidan-i-Schah, der natürlich auch in Mesched nicht fehlt und hier ebenfalls den Standplatz für eine Reza Schah-Statue bildet, das zukünftige Verkehrszentrum der Stadt ab, die dem Lauf des im Zuge der alten Handelsstraße nach Merw und Bucharra überbrückten Keschaf-rud immer mehr entgegenwachsen wird.

Dem städtebaulichen Erscheinungsbild nach erinnert das moderne, etwa 240 000 Einwohner zählende Mesched den flüchtigen Besucher in mancher Beziehung an Teheran, ein Eindruck, der so lange berechtigt ist, wie man nur die europäisierte Fassade von Mesched kennengelernt hat. Denn Mesched ist nicht Teheran — vielmehr das völlige Gegenteil. In Mesched gewinnt, sichtbar im Bild der Stadt verkörpert, das neue geistige Iran Gestalt und Leben. Hat STRATIL-SAUER noch unter der seinerzeitigen zeitbedingten Überschätzung der autoritären Machtpersonlichkeit von Reza Schah in dem aufblühenden Mesched lediglich das Wahrzeichen für die nationale Integration Irans gesehen, so wird man aber die für die anschließende und gegenwärtige Entwicklungsphase maßgeblichen Gestaltungskräfte weniger im weltlich-politischen als vielmehr im geistlich-politischen Bereich, d. h. in den Erneuerungsbestrebungen des Islam und namentlich in seinen Anpassungen an die durch die moderne Zivilisation und Technik auch im fernen Mittelost veränderte Welt zu suchen haben. Zweifellos ist ein solches Urteil mehr im subjektiven Erleben begründet, als mit objektiven Tatsachen exakt zu beweisen, da dem Europäer jeder tiefere Einblick in die ihm fremde Geisteswelt des Islam verschlossen bleibt. Aber vielleicht sind die folgenden Gedankengänge doch nicht völlig abwegig.

Mesched und seine geistliche Führungsschicht haben die gewalttätigen Eingriffe in ihre bis dahin nahezu unangetastete Eigenwelt durch Reza Schah zwar vorerst dulden müssen, aber die damit angebahnte Entwicklung in der Folgezeit keineswegs passiv über sich ergehen lassen. Das geistliche Mesched ist vielmehr aktiv daran gegangen, die zunächst ganz zweifellos als eine Schwächung seiner geistigen, auch innerpolitisch bedeutungsvollen Führungsposition gedachten Maßnahmen im Sinne einer Ein- und Umschmelzung dieser Fremdeinwirkungen zu verkräften. Während Reza Schah im Jahre 1934 auf der 28 km nordwestlich von Mesched gelegenen Ruinenstätte von Tus, der historischen Vorläuferin von Mesched, das prächtige Grabmal für den persischen Dichter Ferdousi erbaute, und im gleichen Jahr in Nischapur, unweit der Pilgerstraße von Teheran nach Mesched, dem geistvollen Spötter Omar Khajän, dem „Zeltmacher“, ein ähnliches Denkmal errichtete, bemüht sich Mesched nach dem Abklingen dieser nationalistischen, durch die Schaffung jener weltlichen Verehrungsstätten gekennzeichneten Erneuerungsepoche nunmehr die mit seiner Proklamierung zum „Mekka der Schiiten“ erworbene Stellung zu festigen und weiter auszubauen.

Der aus der Fliesenornamentik der Safawiden in Anlehnung an die Stilarten der großen historischen Kulturepochen der Achäminiden, Sassaniden und Seldschuken unter gleichzeitiger Verwendung europäischer Technik entwickelte und als national proklamierte Pahlewi-Stil — so benannt nach der von Reza Schah begründeten Dynastie — wird heute nicht in der Landeshauptstadt Teheran gepflegt, sondern, abgesehen von Schiras, bezeichnenderweise in Mesched. Dem Schöpfer dieser neuen Architektur, dem in Deutschland ausgebildeten Architekten Tahersade Behsad, verdankt Mesched u. a. ein modernes Krankenhaus und Theater. Im Sinne seiner künstlerischen Bestrebungen erfolgte auch die seit einigen Jahren begonnene Renovierung der Kultbauten und der Neubau des nunmehr auch Ausländern zugänglichen Museums mit der wertvolle Schätze bergenden Bibliothek (28). Während Teheran europäischen und amerikanischen Vorbildern nachempfunden, strebt Mesched unverkennbar die Rolle einer Hüterin des nationalen und religiösen Geisteserbe von Iran an. Mescheds abgeschiedene Lage im nordöstlichen Grenzland Irans bietet hierfür die geographisch günstige Voraussetzung. Von Chorassan und Mesched aus ist im Laufe der persischen Geschichte schon mehrfach der Anstoß zu einer nationalen und religiösen Erneuerung des Landes ausgegangen,

d. h. des Gedankengutes, das im Schiitismus untrennbar ineinanderfließt; und wenn nicht alle Zeichen trügen, ist sich Mesched heute dieser Sendung mehr denn je bewußt.

Nur vor diesem Hintergrund wird man die nicht nur auf die Umgestaltung im äußeren Erscheinungsbild beschränkte „Modernisierung“ dieser Stadt richtig verstehen können. Was sich in Mesched gegenwärtig vollzieht, ist nicht, wie es unserem rationalen Denken zunächst erscheinen möchte, eine „Entorientalisierung“, sondern vielmehr die aus geistigen und religiösen Triebkräften genährte Inkorporierung der zivilisatorischen und als überlegen anerkannten Errungenschaften aus einer an sich geistig fremden und letztlich sogar befehdeten Welt. Die weitschauende und weltoffene Politik der schiitischen Geistlichkeit ebnet hierfür alle Wege und baut so weit wie möglich sogar die Hindernisse der strengen Koranvorschriften ab bzw. paßt diese den durch den Einbruch westlicher Lebensformen veränderten Verhältnissen an.

Eine Wallfahrt nach Mesched, die früher jeder ärmere Schiit, dem Mekka unerreichbar war, wenigstens einmal in seinem Leben zu unternehmen trachtete und die mit der Proklamierung von Mesched zum nationalen Wallfahrtsort ganz erheblich an religiöser Bedeutung gewonnen hat, die aber noch vor wenigen Jahren viele Wochen mühevollen Reisens erforderte, kann heute, seitdem moderne Verkehrsmittel die Karawane verdrängt haben und die religiösen Vorschriften für die Pilger gelockert wurden, in einer nur wenige Tage beanspruchenden Hin- und Rückreise mit dem Autobus, der Bahn oder sogar im Flugzeug unternommen werden. Die Zahl der jährlichen Pilger, die damit den begehrten Titel eines „Meschedi“ erwerben, hat sich seitdem etwa verzehnfacht und kann nach einer dankenswerten Mitteilung der Verwaltung des hl. Grabes z. Z. auf 200 000 und mehr geschätzt werden. Auf der Ringstraße, die, wie bereits gesagt, den hl. Bezirk des Bast umschließt, enden und beginnen die Fernverkehrslinien der modernen, farbenfreudig lackierten Pilgeromnibusse. Diese gleichen heute nicht mehr, wie es noch STRATILSAUER (29) geschildert hat, „fahrbaren Käfigen“, wenn auch längeres Reisen in diesen meist überfüllten und zum Schutz vor eindringendem Staub dicht verschlossenen Verkehrsmitteln — wie beispielsweise die 36stündige, nur von einer kurzen Nachtrast unterbrochene Tour von Teheran nach Mesched — keineswegs als empfehlenswerte Fahrten zu bezeichnen sind.

Die Einnahmen aus dem angewachsenen Pilgerstrom versetzen nicht nur die geistlichen Behörden in die Lage zur baulichen Erneuerung

und Erhaltung der Kultstätten, sondern kommen auch, nachdem Reza Schah, wie erwähnt, die staatliche Aufsicht über diese Einkommen durchgesetzt hatte, der Durchführung einer Stadtplanung zugute, wie man sie in dieser Großzügigkeit in diesem entlegenen Winkel von Mittelost nicht erwartet. So hat Mesched 1956 mit den Vorarbeiten zur Anlage einer auf seine rasch anwachsende Bevölkerungszahl (30) abgestimmten zentralen Wasserversorgung begonnen und sogar die unterirdische Verkabelung seines Telefonnetzes projektiert.

Diese noch im vollen Fluß befindliche Entwicklung ist aber nicht nur auf den Wandel des äußeren Stadtbildes beschränkt geblieben, sie hat vielmehr das gesamte Leben und Treiben der Bewohner von Mesched bereits in einem erheblichen Ausmaße erfaßt, die teils widerstrebend, teils mit fortschrittsgläubigem Enthusiasmus diese umstürzende Veränderung ihrer Umwelt erleben. Daher ist es durchaus verständlich, wenn man hier heute noch auf Schritt und Tritt auf zunächst offenbar unvereinbare Gegensätze stößt, die man aber in Wirklichkeit nur als den sichtbaren Ausdruck des wahrhaft revolutionären Umgestaltungsprozesses deuten kann und muß, der die Welt des Islam mit dem Einbruch der zivilisatorischen Fremdeinflüsse in Gärung versetzt hat. Dafür nur ein Beispiel: Als Reza Schah am Fuß des Kuh-i-Sāngi, etwa 4 km vom südwestlichen Stadtrand entfernt, ein öffentliches Bad erbauen ließ, war er mit seinen Modernisierungsbestrebungen zweifellos zu weit gegangen. Die schiitische Geistlichkeit hatte sich mit allem Nachdruck gegen die Benutzung des Freibades durch die Bewohner von Mesched gewehrt und hat diesen Standpunkt bislang auch noch mit Erfolg verteidigt. Wenn nun die religiösen Vorschriften dem Mohamedaner auch heute noch die Zurschaustellung des eigenen Körpers in der Öffentlichkeit verbieten, so gibt es aber inzwischen in Mesched bereits eine Reihe von modernen Filmtheatern, in denen sich Amerikas weibliche Filmstars den Moslems in überdimensionaler Breitwandreproduktion darbieten. Während die Frauen des eigenen Landes also durchweg noch nicht den Tschador abgelegt haben, zumindest aber nach wie vor in der Öffentlichkeit ihr Haar verhüllen, dessen Entblößung für eine strenggläubige Mohamedanerin den Gipfel der Schamlosigkeit bedeuten würde, wird der Blick in den modernen Hauptstraßen durch eine aufreizende Kinoreklame eingefangen, die in den USA wahrscheinlich Proteststürme der Frauenorganisationen hervorrufen würde.

Dieser Sachverhalt ist für das heutige Mesched um so kennzeichnender, als das Anfang der

30er Jahre durch Reza Schah erbaute Theater zunächst offiziell als Konferenzsaal für den „Roten Löwen“, dem Roten Kreuz entsprechend, bezeichnet wurde, da man damals noch in Mesched eine solche öffentliche Institution nicht ohne heftigen Widerstand hingenommen hätte (31). Eine bis zur Boykottierung gesteigerte Ablehnung hatte auch das von Reza Schah modern ausgestattete und nach ihm benannte, einen großen Geländekomplex im SW der Stadt umfassende Hospital erfahren; heute bildet die in den Nachkriegsjahren begründete medizinische Fakultät der Universität Mesched unter Heranziehung ausländischer Professoren die erforderlichen Praktikanten und Ärzte aus.

Fremden Einflüssen weniger geöffnet ist dagegen immer noch das „Rom der Schiiten“, die hl. Stadt Khum (32), der Sitz der obersten schiitischen Geistlichkeit und nach Mesched der bedeutendste Wallfahrtsort in Iran. Aber auch ein Besuch von Khum lehrt, daß diese rund 80 000 Einwohner zählende Stadt ebenfalls immer mehr moderne Züge erhält und gleichzeitig ihre frühere, namentlich an hohen schiitischen Feiertagen bis ins Extreme gesteigerte Fremdenfeindlichkeit verloren hat. Der Anschluß an die transiranische Eisenbahn (1938) und die Verbesserung der Straßenverhältnisse haben einen ersten wirtschaftlichen Aufstieg eingeleitet. Bis dahin galt Khum als eine wenig ansehnliche Stadt, in der sich zahlreiche verfallene Häuser befanden. Nachdem jedoch Reza Schah die Ansiedlung einiger gewerblicher Betriebe veranlaßt hat und seitdem im Jahre 1956 etwa 10 km nördlich von Khum reiche Erdölvorkommen erschlossen worden sind (33), deren Ausbeutung nunmehr nach langwierigen Verhandlungen zum Bau einer iranisch-türkischen Pipeline nach dem Mittelmeerhafen Mersin oder Iskenderun führen soll, wird aber Khum zwangsläufig in den Strudel wirtschaftlicher Verflechtung gezogen, die seinen bisherigen Bannkreis sprengen werden. Bezeichnenderweise erstrahlen bereits heute die Minarette über der Grabesmoschee der hl. Fatima, der Schwester des in Mesched verehrten Imam Reza, in nächtlicher Neonbeleuchtung.

Teheran, Stadt und Umland

Was sich in Mesched und Khum bezüglich der Um- und Neugestaltung der iranischen Städte zum Teil schon verwirklicht hat oder in den Umrissen erkennbar abzeichnet, wird aber hinsichtlich seines geographisch wesentlichen Bedeutungsumfangs noch deutlicher faßbar, wenn man den Kontrast mit Teheran berücksichtigt. Da BOBEK die Stadtentwicklung von Teheran

ausführlich geschildert hat, darf hinsichtlich näherer Einzelheiten auf seinen Aufsatz verwiesen werden.

Die für die meisten Landeshauptstädte zutreffende Feststellung, daß sie nicht als Maßstab für die Beurteilung der jeweiligen Verhältnisse des gesamten Landes gelten können, trifft in besonderem Maße für Teheran zu. Denn — um einen oft gebrauchten, aber doch nur im allgemeinen Sinn anwendbaren Vergleich zu ziehen — ebensowenig wie Paris Frankreich verkörpert, wird Iran durch Teheran repräsentiert. Teheran ist in stadtgeographischer Hinsicht der markanteste Ausdruck des iranischen Anschlußstrebens an die zunächst von Europa und dann immer mehr vom vereinsstaatlichen Nordamerika bestimmten materiellen Lebensformen. Bereits die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von den Kadscharen vorgenommenen Stadterweiterungen trugen von vornherein, wie BOBEK (34) zutreffend erklärt, den Stempel einer gemäßigten Europäisierung, die durch die Entwicklung eines eigenen kadscharischen Baustils gekennzeichnet war, der europäische Stilelemente, vor allem aus der Gründerzeit, mit original-persischen Elementen verband. Aber weder dieser Assimilationsprozeß noch die dann mit dem Regierungsantritt von Reza Schah verstärkteinsetzende und für die bis heute eingetretenen Veränderungen des Stadtbildes entscheidende Entwicklungsphase einer nunmehr kompromißlos vorangetriebenen Modernisierung haben letztlich zu einer Symbiose, zu einer organischen Eingliederung der Fremdeinflüsse geführt. Sie äußern sich vielmehr im Stadtbild von Teheran, und zwar weitaus mehr als bei jeder anderen iranischen Stadt, in vielgestaltigen Dissonanzen. Die Hauptbauten von Teheran zeigen ein Gemisch der verschiedensten, aus allen Ländern importierten Baustile, die vielfach ohne Rücksicht auf ein einheitliches Straßenbild im kunterbunten Nebeneinander stehen. Weiterhin hat das hektische Wachstum in den beiden letzten Jahrzehnten — Teheran gehört mit 1,5 Millionen Einwohnern, wie BOBEK (35) betont, heute neben Kairo, Beirut, Ankara, Tel-Aviv und Bagdad zu den am schnellsten wachsenden Städten der Erde überhaupt — dazu geführt, daß die neuen Stadtviertel die engräumige, um den Basar gruppierte Altstadt völlig überwuchert haben. Teheran besitzt jedoch, wie der Stadtplan veranschaulicht (vgl. Abb. 4), einen hinsichtlich der verschiedenen Stadterweiterungen geplanten Grundriß, der in das Netz seiner Hauptstraßen mit ihren für alle Pahlawi-Planungen typischen Rundplätzen eingespannt ist. BOBEK (36) schätzt das Areal der 1956 z. T. erst locker bebauten



Abb. 4

Stadtwohnfläche bei einer W-O-Erstreckung von über 9 km und bei einer N-S-Ausdehnung von 7 bis 8 km auf rd. 50 qkm (1934 etwa 16 qkm). Aber auch die anfängliche Erweiterung von Teheran ist durch Straßendurchbrüche und Niederreißen der Mauern und Tore charakterisiert, wie dies in gleicher Weise in den anderen Städten Irans den modernen Umgestaltungsprozeß eingeleitet hat. Zu Anfang der 30er Jahre war noch die 1869–1874 von Nasreddin Schah angelegte Stadtumwallung mit ihren 14 Toren erhalten (37); 1933 ist GABRIEL (38) noch, wie schon früher SVEN HEDIN (39), durch das Kaswiner Tor in die Stadt eingefahren.

Eine moderne, jedoch an alte Tradition anschließende Ergänzung hat Teheran durch die Bildung einer eigenen Sommerwohnstadt in Schimran an den klimatisch günstig gelegenen Südhängen der Elbursvorberge erhalten. Hier verbringen der Hof, die diplomatischen Vertretungen und die Mehrzahl der wohlhabenden

Familien die heiße Jahreszeit. Damit ist die auch in anderen iranischen Städten ganz allgemein verbreitete Sitte des sommerlichen Wohnsitzwechsels zwischen Stadt und Land in der modernisierten Lebensführung vieler Hauptstadtbeohner beibehalten worden. Die Bevölkerungszahl von Teheran zeigt daher infolge dieses sommerlichen Exodus ausgeprägte Saisonschwankungen (40).

Die Umgestaltung iranischer Städte, wie sie sich mit ständig steigender Intensität in allen Landesteilen, vorerst jedoch noch abgeschwächt im verkehrsentlegenen Osten und Südosten, vollzieht, hat aber letztlich auch dazu geführt, daß der Gegensatz zwischen Stadt und Dorf, die sich in kaum einem anderen Gebiet der Erde derart schroff gegenüberstehen wie in den Trockenräumen, nur noch tiefer und unüberbrückbarer geworden ist. Der im äußeren Erscheinungsbild der iranischen Städte mit dem Abbruch der Mauern und Tore eingetretene

Wandel scheint allerdings die gegenteilige Entwicklung anzuzeigen, da damit die scharfe Abgrenzung der Städte gegen ihr Umland gefallen ist und die Stadtwohnflächen sich seitdem in locker bebauten Außenzonen auflösen. Aber dennoch ist der wahre Sachverhalt ein anderer, denn die soziale Kluft zwischen Stadt und Dorf hat sich mehr und mehr vertieft. Die maßgebliche Ursache hierfür sind die auch in Iran zu einem Ausgleich drängenden krassen sozialen Unterschiede, insbesondere die nahezu rechtlose Stellung der Pachtbauern. Abwanderungen vom Land in die Städte sind die unausbleibliche und bereits im großen Ausmaß eingetretene Folge, worauf hauptsächlich das rapide Wachstum von Teheran beruht. Die Landflucht äußert sich aber selbst bei vielen kleinen und kleinsten Städten in recht erheblichen Prozentwerten ihrer Bevölkerungszunahme, wenn auch in ungleich geringerem Ausmaß als in Teheran.

Aber es sind nicht nur die durch die Landflucht gekennzeichneten Veränderungen in den engeren Stadt-Umlandbeziehungen, sondern auch räumlich weiterreichende Auswirkungen der Städte, die das gesamte Siedlungsgefüge Irans nicht unerheblich verändert haben, und zwar durch die Umstrukturierung des auf die Städte hin ausgerichteten und von diesen ausstrahlenden modernisierten Verkehrswesens. Waren früher zur etappenweisen Überwindung der großen Verkehrsentrfernungen zwischen den wichtigsten Handelsplätzen des Landes zahlreiche Karawansereien eingeschaltet, so ist deren Bedeutung im Zeitalter des Motors völlig verlorengegangen, soweit sie nicht — wenn auch nur zum geringsten Teil — zu Autorastplätzen für den Lastwagenfernverkehr geworden sind. Die meisten sind dagegen bereits verfallen, unter ihnen ausgehehnte Anlagen aus der Zeit Shah Abbas d. Gr., und längs der alten, jetzt dem modernen Verkehr dienenden Fernstraßen künden heute ihre Ruinen von dem nur wenige Jahrzehnte zurückliegenden Karawanenzeitalter, das hier jahrhundertlang Handel und Wandel bestimmt hat.

Der technisch-zivilisatorische Umbruch, der sich gegenwärtig in Iran vollzieht und der dem Geographen in den Umgestaltungen der Städte so eindringlich entgegentritt, macht hier, ebenso wie in allen anderen Ländern mit ähnlicher Entwicklung, vor keinem Lebensgebiet halt und hat wegen seines Ausmaßes bereits Veranlassung gegeben, diesen Prozeß als eine „Entorientalisierung“ zu bezeichnen. Ganz abgesehen davon, daß man mit diesem Schlagwort in jedem Fall nur die sich an der Oberfläche abspielenden Vorgänge erfaßt, begrifflich vereinfacht und verallgemeinert, dürfte zumindest in Iran die Ent-

wicklung anders verlaufen. Denn das, was wir von unserem Blickpunkt aus als eine „Entorientalisierung“ zu deuten versucht sind, wird in Iran selbst keineswegs so verstanden und empfunden. Was sich hier mit den materiellen Veränderungen in den gesamten Umweltbeziehungen gleichzeitig in geistiger Hinsicht vorbereitet, läuft vielmehr, ebenfalls überspitzt formuliert, letztlich auf eine nicht zu unterschätzende „Enteuropäisierung“ hinaus, d. h. auf eine Umprägung der übernommenen zivilisatorischen Errungenschaften. Hierin äußert sich nicht zuletzt die im Schiitismus tief eingewurzelte Ablehnung von allem Fremden, die heute zwar nur noch selten in einem religiös-fanatich übersteigerten Fremdenhaß offen zutage tritt, aber trotzdem als eine latent vorhandene Abwehr weitverbreitet ist. Diese immer wieder spürbare Einstellung ist als wirksames Motiv aber auch in dem Streben nach eigenen iranischen Ausdrucksformen erkennbar und gewinnt dabei sichtbare Gestalt in der betonten Hervorhebung national-eigenständiger Leistungen. Eine derartige Tendenz wird auch, jedoch in unterschiedlicher Ausprägung, im veränderten Bild der iranischen Städte sichtbar. Mesched, das „Mekka der Schiiten“, ist hierfür ein Symbol. Isfahan und namentlich Schiras mit ihren erfolgreichen Bemühungen um die Bewahrung bzw. Erneuerung und Weiterentwicklung traditioneller persischer Baustile lassen die gleiche Zielsetzung erkennen. Aber das kosmopolitisch orientierte Teheran macht hiervon eine Ausnahme, was allerdings auch nur mit gewisser Einschränkung gilt, da Teheran trotz aller äußeren Überfremdung den durch seine historische Entwicklung zur „Hauptstadt am Rande der Wüste“ geprägten Charakter nicht einbüßen wird.

Zieht man aus diesen, an Hand der modernen Umgestaltung weiterer iranischer Städte in grundsätzlicher Beziehung zu bestätigenden Feststellungen und Erwägungen eine abschließende Schlußfolgerung, so darf man vom geographischen Standpunkt aus die Prognose wagen, daß trotz aller äußeren zivilisatorisch-technischen Angleichung schließlich die kulturelle Eigenständigkeit des Hochlandes von Iran nicht ausgelöscht werden wird. Die in der Natur des Landes begründete Abschließung nach außen ist hierfür im Zeitalter globaler Verkehrsbeziehungen allerdings nicht mehr wirksam. Die maßgeblichen Impulse, die materiellen Lebensformen zu gestalten, entströmen vielmehr stets geistigen Bereichen, und diese haben innerhalb der orientalischen Kulturen ihre Wirksamkeit seit jeher in den Städten entfaltet, die auch weiterhin die geistigen Mittelpunkte für die Behauptung des kulturellen Eigendaseins bleiben werden.

Anmerkungen

1. Beobachtungen während einer Persienreise im Sommer und Herbst 1956.
2. BOBEK, H.: Teheran. Festschr. f. H. Kinzl, Schlern-Schriften, 190, Innsbruck 1958, S. 5—24.
3. STRATIL-SAUER, G.: Mesched. Leipzig 1937. — Ders.: Birdjand, eine ostpersische Stadt. Mitt. Geogr. Ges., Wien 92, 1950, S. 106—122. — Ders.: Geographische Forschungen in Persien. I. Die ostpersische Meridionalstraße. Abh. Geogr. Ges., Wien, XVII., 1953, S. 39ff., 42.
4. GABRIEL, A.: Aus den Einsamkeiten Irans. Stuttgart 1939. — Ders.: Durch Persiens Wüsten. Stuttgart 1935.
5. BOBEK, H.: Die Landschaftsumgestaltung des süd-kaspischen Küstentieflandes. Festschr. f. N. Krebs, Stuttgart 1936, S. 1—24.
6. WENZEL, H.: Mazändaran. Geogr. Z. 1940, S. 262—270.
7. WEIGT, E.: Irans Erdöl und der Welt größte Raffinerie in Abadan. Geogr. Rdsch. 1957, S. 41—49.
8. LOCKHART, L.: Persian Cities. London 1960. Erweiterte Neuauflage von: Famous Cities of Iran. London 1939.
9. BOULANGER, R.: Moyen Orient. Les guides bleus. Paris 1956.
10. Vgl. z. B. STAHL, F. A.: Teheran und Umgebung. Pet. Geogr. Mitt. 1900, S. 49—57.
BIRD, F. L.: Modern Persia and its capital. Nat. Geogr. Magazine, XXXIX., 1921, pp. 352—393.
RAVENSDALE, Baroness: Persia in 1935. Geogr. Journ. 88, 1936, pp. 216—229.
Verschiedene aufschlußreiche, im einzelnen nicht näher zitierte Angaben sind den diesbezüglichen Artikeln in der Enzyclopaedia Britannica (1960) und der Enzyklopädie des Islam entnommen.
11. Vgl. das mit großem psychologischen Verständnis geschriebene Buch von W. S. HAAS, der in den Vorkriegsjahren als amerikanischer Berater des iranischen Erziehungsministeriums in Teheran tätig war: Iran. Columbia University Press, New York 1946.
12. HEDIN, S.: Zu Land nach Indien. 2 Bde., Leipzig 1910, Bd. I, S. 141.
13. STRATIL-SAUER, G. (Mesched, 1937, S. 71) meint, daß früher keine Straße „länger als 20 m gerade verlief“.
14. Vgl. OLZSCHA, R.: Zur Wirtschaftsentwicklung Irans. Z. f. Geopolitik, XIV., 1937, S. 83—97, 90.
15. Vgl. DIEZ, E.: Die Kunst der islamischen Völker. Hdb. d. Kunstwissensch., Berlin-Neubabelsberg 1915, S. 71.
16. SYKES, P. M.: A sixth journey in Persia. Geogr. Journ., XXXVII., 1911, pp. 1—19, 149—165, 14f. — Ders.: Twenty years' travel in Persia. Scott. Geogr. Magazine 30, 1914, pp. 169—191, 189.
17. Vgl. SYKES, P. M.: Geogr. Journ. 1911, p. 14f.
SCHMIDT, E. F.: Flights over ancient cities of Iran. Chicago 1940.
18. SYKES, P. M.: Geogr. Journ. 1911, p. 8.
19. GABRIEL, A.: Durch Persiens Wüsten. 1935, S. 156.
20. Im Handel sind nur wenige Stadtpläne erhältlich (Teheran, Isfahan, Schiras, Abadan, Khorramschahr). Hiernach wurde der beigegebene Plan von Teheran umgezeichnet. Für die frdl. Überlassung der übrigen Stadtpläne habe ich Herrn Dipl.-Ing. STENGEL von der Firma F. H. Kocks KG, Koblenz-Teheran, für ihre Umzeichnung Frll. cand. phil. RENATE PETZOLD zu danken.
21. Vgl. Irans Planungen für Industrie, Verkehr und Städtebau. Marktinformationsdienst d. Bundesstelle f. Außenhandelsinformationen, Fachberichte, Köln 1958. — Iran als Entwicklungsland. Arbeiten z. Wirtschaftskunde d. Entwicklungsländer. Herausg. v. d. Studienges. f. wirtsch. Entwicklung e. V. Hamburg, Frankfurt a. M.-Berlin 1959.
22. NIEDERMAYER, O. v.: Unter der Glutsonne Irans. Hamburg 1925, S. 205; in 3. Aufl. erschienen als: Im Weltkrieg vor Indiens Toren. Hamburg 1936.
23. Vgl. DIEZ, E.: Churassanische Baudenkmäler, Bd. I. Berlin 1918. — Ders.: Die Kunst der islamischen Völker. 1915, S. 109.
24. LOCKHART, L.: Meshed. In: Persian Cities. 1960, pp. 32—41, 39.
25. Vgl. HAAS, W. S.: Iran. 1946, pp. 137ff.: Reza Shah and his reform.
26. Vgl. LOCKHART, L.: Isfahan. In: Persian Cities. 1960, pp. 18—31, 24f. Berichtet von der letzteren nur die Fama, daß ihre begeisternden Beschreibungen die Anregung zur Anlage der Avenue des Champs Elysées in Paris gegeben hätten, so hat die Khiaban-ibala in Mesched zahlreiche europäische Reisende nicht minder beeindruckt (vgl. STRATIL-SAUER: Mesched. 1937, S. 13). P. M. SYKES (Ten thousand miles in Persia. London 1902) hat sie emphatisch sogar die „Unter den Linden“ von Mesched genannt.
27. GABRIEL, A.: Durch Persiens Wüsten. 1935, S. 154.
28. Vgl. STUMMVOLL, J.: Die Bibliothek von Mesched. Iran. Biblos. Offiz. Organ d. Ges. d. Freunde d. Österr. Nationalbibliothek 4, 1955, H. 4.
29. STRATIL-SAUER, G.: Meshed. 1937, S. 11.
30. Zu Beginn unseres Jhdts. hatte Mesched erst ungefähr 50 000 Einwohner; vgl. LOCKHART, L.: Meshed. In: Persian Cities. 1960, p. 39.
31. Vgl. STRATIL-SAUER, G.: Mesched. 1937, S. 84.
32. LOCKHART, L.: Qum. In: Persian Cities. 1960, pp. 127—131.
33. Vgl. SCHARLAU, K.: Erdöl und Politik in Iran. Z. f. Politik 1960, S. 295—307.
34. BOBEK, H.: Teheran. 1958, S. 18.
35. BOBEK, H.: Teheran. 1958, S. 5.
36. BOBEK, H.: Teheran. 1958, S. 5.
37. Vgl. CLAPP, F. G.: Tehran and the Elburz. Geogr. Rev. 20, 1930, pp. 69—85, 70.
BOBEK, H.: Teheran. 1958, S. 18, gibt dagegen nur 12 Tore an.
38. GABRIEL, A.: Durch Persiens Wüsten. 1935, S. 5.
39. HEDIN, S.: Zu Land nach Indien. 1910, Bd. I, S. 148.
40. Vgl. BOBEK, H.: Teheran. 1958, S. 16f.