

Bemerkungen zur Entstehung des orientalischen Sackgassengrundrisses am Beispiel der Stadt Istanbul

Mit 11 Abbildungen und 1 Tabelle im Text

REINHARD STEWIG, Kiel

Betrachtet man einen neueren Stadtplan von Istanbul, z. B. den HALLWAG-Plan im Maßstab 1 : 12.500 von 1964, so fallen im gesamten Stadtgebiet, sowohl in der Altstadt zwischen dem Marmara-Meer und dem Goldenen Horn, in Beyoğlu zwischen dem Goldenen Horn und dem Bosphorus als auch in Üsküdar auf der anatolischen Seite des Bosphorus, zwei Grundrißtypen auf, die sich wesentlich voneinander unterscheiden. Besonders in der Altstadt sind beide Grundrißtypen vielfach nebeneinander anzutreffen. Der eine Grundrißtyp ist seiner Herkunft nach als europäisch, seiner weltweiten Verbreitung nach als kosmopolitisch zu bezeichnen. Es handelt sich bei diesem Grundrißtyp um den Schachbrettgrundriß, der in Istanbul vereinzelt seit der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts, in größerem Umfange im letzten Jahrzehnt bei der Neuanlage von Wohnvierteln zur Anwendung gekommen ist, so daß sich in der Altstadt von Istanbul heute ein breiter Streifen im Schachbrettgrundriß vom Goldenen Horn bis fast zum Marmara-Meer zieht¹. Neben diesem Hauptgebiet gibt es heute in der Altstadt wie auch in Beyoğlu und Üsküdar zahlreiche Stadtflächen im Schachbrettgrundriß. Zu diesem europäisch-kosmopolitischen Grundrißtyp sind auch die hauptsächlich in den letzten Jahren angelegten großen Boulevards zu zählen, die als Tangential- oder Ringstraßen um fast die ganze Altstadt herum und die als Radial- oder Stichstraßen von außen in die Altstadt wie auch in die Kerne von Beyoğlu und Üsküdar hineinführen.

Der andere Grundrißtyp ist seinem Charakter nach als orientalisches, seiner zeitlichen Entstehung nach als osmanisches zu bezeichnen. Noch am Anfang des 19. Jahrhunderts war allein dieser Grundrißtyp in ganz Istanbul verbreitet. Er wird heute in zunehmendem Maße von dem europäisch-kosmopolitischen Grundrißtyp verdrängt².

Zu den wichtigsten Charakteristika des orientalisches(-osmanisches) Grundrißtyps von Istanbul wie auch anderer orientalisches Städte gehören folgende:

Die Straßen sind schmal; ihre Breite ist überwiegend auf den Fußgänger- und Tragtierverkehr abgestimmt. Die Straßen ändern häufig und scheinbar unmotiviert ihre Richtung; nur selten behalten Straßen ein und dieselbe Richtung über eine größere Entfernung bei³. Die Straßen wechseln nicht nur häufig ihre Richtung, auch die Breite ändert sich oft; enge und breite Straßenstücke wechseln unregelmäßig miteinander ab⁴. Straßenfronten, bzw. Häuser- und Grund-

¹ Ausführlich bei R. STEWIG, 1964.

² Vgl. K. SCHARLAU, 1961.

³ Wobei es sich bei solchen geradlinigen Straßen oft erweist, daß sie auf hellenistisch-römische Vorbilder zurückgehen; vgl. C. WATZINGER und K. WULZINGER, 1921 und 1924 für Damaskus.

⁴ Hierzu besonders der Stadtplan von E. H. AYVERDI, 1958.

stücksfronten bilden nur selten eine Flucht. Schließlich ist es ein wichtiges Charakteristikum des orientalischen Grundrißstyps, daß zahlreiche Straßen blind enden: Sie stellen Sackgassen dar, kurze, lange, verzweigte und unverzweigte, die ebenfalls in ihrer Breite sprunghaft wechseln.

Das Phänomen des orientalischen Stadtgrundrisses, insbesondere die für den orientalischen Stadtgrundriß so typische Erscheinung der Sackgassen, hat bereits wiederholt und auch am Beispiel Istanbuls wissenschaftliche Beachtung gefunden. Überblickt man die bisherigen Erklärungsversuche des Phänomens, so läßt sich feststellen, daß sie in drei Richtungen zielen.

Die eine dieser Richtungen versucht, den orientalischen Stadtgrundriß aus der Geisteshaltung der Mohammedaner zu erklären. Diese Richtung wird hauptsächlich durch A. AKGÜN und E. EGLI vertreten⁵. Nach E. EGLI haben die negativen Äußerungen über Städte, die nach seiner Meinung im Koran enthalten sind⁶, zum Fehlen einer Planidee geführt. Keine „geometrische Planidee einer Stadt: weder eine runde, noch eine regelmäßig viereckige Figur ...“⁷ ist dem islamischen Städtebau eigen und damit auch kein nach einer Grundform orientiertes Straßensystem. Weltanschaulich, d. h. durch den Koran und seine Moralordnung, ist nach E. EGLI bedingt, daß sich die Menschen gleichen Glaubens, gleicher Herkunft und gleicher Rasse zu einer Gemeinschaft zusammenfinden, die städtebaulich im Quartier ihren Ausdruck findet. Hier überschneidet sich die Erklärung mit den Gedanken einer anderen Richtung, die sozialgeographische Faktoren für den orientalischen Stadtgrundriß verantwortlich macht. Nach E. EGLI ist ferner durch den Moralkodex des Koran bedingt, daß „der Muslim ... verschwiegene Gassen, unauffällige Eingänge zu den Häusern, ohne Durchgangsverkehr“ bevorzugt⁸. Neben dieser weltanschaulichen Erklärung islamischen Städtebaus erkennt E. EGLI auch den klimatisch-landschaftlichen Einfluß an, den Schutz gegen Sonne und Staub, wie er in der Enge der Straßen und einer beschränkten Zahl von Fenstern zum Ausdruck kommt. Auch den politisch-sozialen Gegensatz innerhalb der islamischen städtischen Gesellschaft (zumindest im Mittelalter) zwischen dem einen Herrscher und der Masse der Untertanen, wie er sich in dem Kontrast Palastbezirk—Fläche der Quartiere zeigt, läßt E. EGLI gelten. A. AKGÜN, eine türkische Architektin, ist ebenfalls der Auffassung, daß sich in der großen Zahl von Sackgassen in Istanbul der Wunsch ihrer Anwohner nach Geborgenheit und Zusammenschluß zu einer großen Familie ausdrückt und daß die türkische Stadtstraße „kein vorgeplanter und vorgezeichneter Streifen“ ist, sondern der bewegte Lauf der Straße „aus dem ungezwungenen Aneinanderreihen der anliegenden Bauten entstand“⁹.

Eine zweite Richtung zielt darauf hin, das Phänomen des orientalischen Stadtgrundrisses und insbesondere die Erscheinung der Sackgassen aus den Zusammenhängen zwischen Grundbesitzverhältnissen und strahligem Verlauf der Hauptstraßenzüge zu erklären. Diese Richtung wird bisher allein durch R. MAYER¹⁰ vertreten. Auf Grund der Betrachtung der Stadtpläne von Istanbul, Konya und Sivas glaubt R. MAYER einen strahligen Verlauf der Hauptstraßenzüge zu erkennen: Von dem jeweiligen Stadtzentrum, dem Basar, streben die

⁵ A. AKGÜN, 1959; E. EGLI, 1962.

⁶ Vgl. dagegen G. E. von GRUNEBaum, 1955, S. 140 und S. 150: Der Islam scheut Ausnahmeprivilegien, und das muslimische Recht gesteht der Stadt deshalb keinen besonderen Status zu, aber der Islam ist „eine Religion von Stadtleuten“, ist „aus städtischem Denken erwachsen.“

⁷ E. EGLI, 1962, S. 265.

⁸ E. EGLI, 1962, S. 259.

⁹ A. AKGÜN, 1959, S. 66 ff; vgl. G. E. von GRUNEBaum, 1955, S. 146 und K. WULZINGER, C. WATZINGER, 1924, S. 32; A. AKGÜN, 1959, S. 70.

¹⁰ R. MAYER, 1943.

Bemerkungen zur Entstehung des orientalischen Sackgassengrundrisses

Hauptstraßenzüge mit zunehmender Entfernung vom Basar auseinander. Dadurch werden die Verbauungsflächen zwischen den Hauptstraßenzügen am Stadtrand hin größer. R. MAYER vertritt die Ansicht, daß Sackgassen dann auftreten, wenn die Verbauungsflächen so groß werden, daß es einer Straße bedarf, um zu dem Innenraum der Verbauungsflächen zu gelangen (Abbildung 1)¹¹. Da R. MAYER für Istanbul noch keine Katasterpläne beibringen konnte, kommt er zu seiner Auffassung durch Analogie. Bei Heiduckenstädten waren durch ungarische Forscher ähnliche Grundrißverhältnisse beobachtet worden. Für diese konnten Parzellenpläne benutzt werden, die deutlich zeigen, daß Sackgassen zu Binnenparzellen innerhalb der großen Verbauungsflächen führen¹². In Analogie zu der Wachstumsspielart deutscher Städte im Mittelalter, als diese Städte nicht durch Erhöhung des Baukörpers und nicht durch Ausbreitung jenseits der Mauern, sondern durch Auffüllung, durch dichtere Bebauung der schon vor-

Schematische Darstellung der Entstehung von
Sackgassen nach R. Mayer, 1943

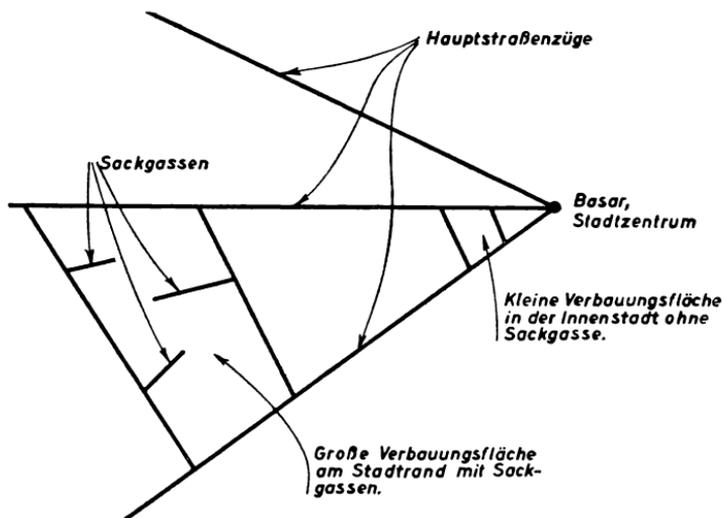


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Entstehung von Sackgassen (nach R. Mayer, 1943).

handenen Parzellen wuchsen¹³, glaubt R. MAYER, daß es sich bei der Entstehung der Sackgassen und der Besiedlung der Binnenparzellen in Istanbul um ein ähnliches Phänomen handelt¹⁴.

Die dritte Richtung, die sozialgeographische Erklärung des Phänomens des orientalischen Stadtgrundrisses, ist hauptsächlich durch G. SCHWARZ vertreten. Diese Erklärung hat, da sie in der „Allgemeinen Siedlungsgeographie“ niedergelegt ist, die größte Verbreitung gefunden. Ihren Lösungsvorschlag gründet G. SCHWARZ auf den Forschungen von E. REITEMEYER, 1912, K. WULZINGER, C. WATZINGER, 1924, über Damaskus und J. WEULERSSE, 1937, über Antiochien. Diese Forscher haben die Gliederung, besonders der genannten Städte, in Quar-

¹¹ R. MAYER, 1943, S. 10.

¹² R. MAYER, 1943, S. 12.

¹³ Vgl. die Arbeiten von M. R. G. CONZEN, 1960, 1962.

¹⁴ R. MAYER, 1943, S. 15.

tiere nachgewiesen¹⁵, wobei diese Quartiere gleichzeitig „stammesmäßig gebundene Sippenviertel“¹⁶ darstellen, in die ehemals durch Tore verschließbare¹⁷ Sackgassen hineinführen. In jedem dieser Quartiere lebt eine andere Bevölkerungsgruppe, die sich nach ihrem Herkunftsgebiet, nach ihrem Glauben oder ihrer Rasse wesentlich von der Bevölkerung des Nachbarquartiers unterscheidet. Das „Sackgassenprinzip“¹⁸, d. h. der Ausbau einer Gasse in das bevölkerungsmäßig homogen zusammengesetzte Quartier hinein, löst das Problem des Abschlusses der heterogenen Quartiere gegeneinander¹⁹. So kommt G. SCHWARZ zu der Auffassung, daß „die Sozialverhältnisse der islamisch-orientalischen Städte“²⁰ für das Sackgassenprinzip verantwortlich zu machen sind“²¹.

Bevor am Beispiel Istanbuls auf zwei der genannten Erklärungsrichtungen näher eingegangen wird, sollen zunächst einige grundsätzliche Bedingungen des orientalischen Stadtgrundrisses erläutert werden.

Bereits bei A. AKGÜN²² ist angedeutet, daß der unregelmäßige orientalische Grundriß nicht als Anpassung an unregelmäßige Geländeformen aufgefaßt werden darf. Ein Beispiel aus Bergama (Abbildung 2) zeigt deutlich, daß an einem steilen Hang am Stadtrand ein Viertel im Schachbrettgrundriß angelegt ist,



Abbildung 2: Bergama um 1904; Ausschnitt aus dem Stadtplan von Bergama (nach: Pergamon, Bd. I, 1912).

während der Hauptteil der Stadt auf einem schwach geneigten Schwemmfächer unregelmäßigen, orientalischen Grundriß aufweist. Das Beispiel der antiken Stadt Priene in Westanatolien, wo Längsstraßenzüge auf schmalen Terrassen in verschiedener Höhenlage rechtwinklig mit Steil- und Treppenstraßen verbunden sind²³, läßt ebenfalls erkennen, daß sich auch unter schwierigen Geländebedingungen ein Schachbrettgrundriß anlegen läßt, wenn man nur will.

Betrachtet man einen Stadtplan von Istanbul aus dem 19. Jahrhundert²⁴, als europäisch-kosmopolitische Grundrißformen noch kaum in den Stadtgrundriß eingedrungen waren, so ergibt sich, daß auch dem orientalischen Grundrißtyp regelmäßige Grundrißformen nicht fremd sind. Die planvoll geschaffenen grö-

¹⁵ Zur Quartiersgliederung islamischer Städte vgl. auch H. BOBEK, 1950, S. 196 ff und G. E. von GRÜNEBAUM, 1955, S. 145 f.

¹⁶ G. SCHWARZ, 1959, S. 436.

¹⁷ K. WULZINGER, C. WATZINGER, 1924, S. 32.

¹⁸ G. SCHWARZ, 1959, S. 435.

¹⁹ G. SCHWARZ, 1959, S. 437.

²⁰ Mit Ausnahme vielleicht von Anatolien; G. SCHWARZ, 1959, S. 404.

²¹ G. SCHWARZ, 1959, S. 436.

²² A. AKGÜN, 1959, S. 66 f.

²³ Th. WIEGAND, H. SCHRADER, 1904, S. 35, S. 48 ff.

²⁴ E. H. AYVERDI, 1958; C. STOLPE, 1863.

berer Moscheenanlagen mit Moschee, Bädern, Grabstätten, Schulen, Bibliotheken und Armenküchen weisen rechtwinkligen Grundriß auf, der meist auch heute noch mit den unregelmäßigen Grundrißformen der Umgebung kontrastiert. Der Hauptbasar Istanbuls ist gleichfalls in einer rechtwinkligen Grundrißform angelegt. R. MANTRAN²⁵ gibt diesen Grundriß auch für die 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts als gültig an. Istanbuls Hauptbasar scheint bereits bei seiner ersten planmäßigen Anlage durch Sultan Mehmed II., „den Eroberer“, 1461, wenige Jahre nach der Eroberung Konstantinopels, mit regelmäßigem Grundriß geschaffen worden zu sein. Es ergibt sich somit eine Differenzierung in der Verbreitung der unregelmäßigen Grundrißformen innerhalb der orientalischen Stadt: Während besondere Funktionsgebiete wie Palast- und Moscheenanlagen und Basar regelmäßige Grundrißformen zeigen, sind die unregelmäßigen Grundrißformen auf die Wohngebiete beschränkt.

Das Auftreten des unregelmäßigen orientalischen Sackgassengrundrisses hängt in Istanbul nicht von der Verbreitung mohammedanischer, christlicher oder jüdischer Bevölkerung ab. In der Altstadt waren um die Mitte des 19. Jahrhunderts nichtmohammedanische Bevölkerungsgruppen entlang des Südufers des Goldenen Hornes, entlang (und innerhalb) der Theodosischen Landmauer und entlang der Küste des Marmara-Meeres verbreitet²⁶. Auch in den von Griechen, Armeniern und Juden bewohnten Stadtgebieten findet sich derselbe unregelmäßige orientalische Grundriß wie in den von Mohammedanern bewohnten. Ein von Bergama um 1900 angefertigter Stadtplan bestätigt gleichfalls, daß sich in den von Mohammedanern und von Christen bewohnten Stadtgebieten die Grundrißformen nicht unterscheiden.

Ohne einen kausalen Zusammenhang aufzeigen zu wollen, muß nach Beobachtungen in Istanbul ein Zusammenhang zwischen Grundriß- und Aufrißformen im Sinne einer Koinzidenz festgestellt werden. In den im europäisch-kosmopolitischen Grundriß angelegten neuen Vierteln überwiegt in der Innenstadt das Etagenhaus. Dagegen ist in den Stadtvierteln mit unregelmäßigem orientalischem Grundriß in der Innenstadt innerhalb der Theodosischen Mauer das ein- oder zweigeschossige Einfamilienhaus, meist als Holzhaus, mit Garten vertreten.

R. BUSCH-ZANTNER²⁷ hat die Auffassung vertreten, daß „die berühmten Sackstraßen ...“ orientalischer Städte „sich stets nach dem Basar zu, niemals nach außen“ öffnen. Diesem Gedanken muß zumindest für Istanbul widersprochen werden. Wenn sich über die Richtung der Sackgassen eine allgemeine Aussage machen läßt, dann die, daß die Sackgassen überwiegend in das Innere der Verbauungsflächen gerichtet sind²⁸.

Auch die von R. MAYER vertretene Auffassung vom strahligen Verlauf der Hauptstraßenzüge orientalischer Städte als Ursache der Entstehung von großen Verbauungsflächen und damit von Sackgassen erweist sich bei genauerer Betrachtung als nicht haltbar. Sieht man sich den Grundriß der Altstadt von Istanbul an, dann läßt sich wohl ein strahliger Verlauf der Hauptstraßenzüge erkennen. Die Hauptstraßenzüge der osmanischen Zeit erweisen sich bei einem Vergleich mit dem Verlauf der entsprechenden Straßen, wie ihn die archäologische Forschung für die byzantinische Zeit aufgestellt hat²⁹, als im wesentlichen

²⁵ R. MANTRAN, 1962, Karte 14.

²⁶ Ausführlich, mit Zahlenangaben, bei M. HALBWACHS, 1942, S. 30; vgl. auch den Plan von C. STOLPE, 1863, mit Flächenkolorierung.

²⁷ R. BUSCH-ZANTNER, 1932, S. 7; vgl. H. WILHELMY, 1936, S. 48.

²⁸ Dazu Stadtpläne von E. H. AYVERDI, 1958; C. STOLPE, 1863.

²⁹ R. JANIN, 1964, Karte 5.

identisch. Damit ist auch in der Altstadt von Istanbul der Verlauf der osmanischen Hauptstraßenzüge weitgehend ein Erbe der Vergangenheit. Ihr Verlauf ist hier vor allem physisch-geographisch durch die Verschmälerung der Altstadt-Halbinsel nach Osten zu bedingt. Wenn sich auch der strahlige Verlauf als Erbe aus byzantinischer Vergangenheit erweist, so könnten doch im Sinne von R. MAYER die sich vergrößernden Verbauungsflächen zum Stadtrand hin Anlaß zur Entstehung von Sackgassen gewesen sein. Vergleicht man jedoch auf dem Stadtplan von E. H. AYVERDI, der im Maßstab von etwa 1 : 4.500 den Zustand der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts darstellt, innerhalb der Altstadt den Stadtrand mit der Innenstadt, so überwiegt nicht eindeutig die Zahl der Sackgassen am Stadtrand. Eher gewinnt man den Eindruck, daß die Zergliederung des Grundrisses, insbesondere durch Sackgassen, in der Innenstadt weiter fortgeschritten war als am Stadtrand. Daraus ergibt sich, daß das Auftreten von Sackgassen nicht unmittelbar eine Folge des strahligen Verlaufs der Hauptstraßenzüge sein kann.

Die Frage nach der geschichtlichen Einordnung der Entstehung von Sackgassen, insbesondere in Istanbul, läßt sich weitgehend klären. Der wahrscheinlich vorhanden gewesene regelmäßige Grundriß von Byzanz in hellenistischer Zeit ist vermutlich schon in byzantinischer Zeit verdrängt worden. Die ersten Sackgassen in der Bosphorusstadt entstanden also wohl bereits in vorislamischer Zeit (vor 1453). Dafür spricht die von St. RUNCIMAN³⁰ genannte byzantinische Bauverordnung von Konstantinopel aus dem 5. Jahrhundert. Sie schrieb vor, daß die Straßen mindestens 3,60 m breit sein, Balkons an den Häusern mindestens 3,00 m Abstand halten und mindestens 4,50 m über dem Erdboden angebracht werden sollten. Außentreppen an einem Haus waren verboten. Damit bestätigt sich die von K. WULZINGER und C. WATZINGER am Beispiel von Damaskus gewonnene Auffassung³¹ für Istanbul, daß in byzantinischer Zeit der Privatmann soviel Straße wie möglich an sich zu reißen suchte und „die breiten, geraden, antiken Straßen wohl teilweise schon in byzantinischer Zeit zu schmalen Gassen wurden“³². K. WULZINGER³³ hat für Milet, jener antiken Stadt Westanatoliens, deren Schachbrettgrundriß am deutlichsten ausgeprägt war, nachgewiesen, daß durch Überbauung von Straßen in byzantinischer Zeit nicht nur enge Gassen, sondern auch Sackgassen entstanden. Auch G. E. von GRUNEBaum³⁴ vertritt ganz allgemein die Auffassung, daß „die rechteckige Stadtblockanlage der hellenistisch-römischen Periode“ sich bereits vor der mohammedanischen Eroberung in byzantinischer Zeit aufgelöst habe, während E. KIRSTEN³⁵ die Frage der Auflösung des antiken Schachbrettgrundrisses in vorislamischer Zeit offenläßt.

Von den beiden Erklärungsversuchen des Phänomens des orientalischen Sackgassengrundrisses, auf die nun näher eingegangen werden soll, wird zuerst an den von R. MAYER angeknüpft, der zwischen Sackgassenbildung und Parzellenstruktur einen Zusammenhang sieht.

Heute ist das Stadtgebiet von Istanbul weitgehend vermessen und das Ergebnis in Katasterplänen niedergelegt. Daneben gibt es Katasterpläne im Maßstab 1 : 500 und 1 : 1000 mit Grundstückseinteilung und Häuserzeich-

³⁰ St. RUNCIMAN, 1961, S. 186.

³¹ K. WULZINGER, C. WATZINGER, 1924, S. 31.

³² K. WULZINGER, C. WATZINGER, 1924, S. 31.

³³ K. WULZINGER, P. WITTEK, F. SARRE, 1935, S. 11 und S. 56.

³⁴ G. E. von GRUNEBaum, 1955, S. 146 f.

³⁵ E. KIRSTEN 1958, S. 31.

nung aus den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts, die im Auftrage von Versicherungsgesellschaften angefertigt worden sind.

Abbildung 3 stellt den Katasterplan eines Stadtviertels, Mimar Sinan, aus der heutigen Altstadt von Istanbul im orientalischen Grundriß dar. An diesem Beispiel interessieren besonders zwei Baublöcke: der fast quadratische links und der länglich gestreckte rechts. Außer dem wenig regelmäßigen Verlauf der Straßen und der wechselnden Straßenbreite erkennt man beim linken wie beim rechten Baublock Sackgassen. Betrachtet man die Grundstücksverteilung beim linken Baublock, so läßt sich erkennen, daß alle Grundstücke bis auf fünf bis sechs unmittelbar an die außen um den Baublock herumführenden Straßen grenzen. Die fünf bis sechs Grundstücke, die nicht an die außen herumführenden Straßen reichen, liegen innerhalb des Baublocks auf der Binnenfläche. Zu ihnen führt eine Sackgasse. Betrachtet man die Grundstücksverteilung beim rechten Baublock, so ergibt sich ebenfalls, daß eine Reihe von Grundstücken auf der Binnenfläche des Baublocks nur durch zwei Sackgassen und eine mehrfach abgewinkelte Straße Hauptstraßenanschluß erhalten. Aus den Zusammenhängen von Straßenführung und Grundstücksverteilung ergibt sich somit die Funktion dieser Art von Sackgassen: Sie sollen Grundstücken auf der Binnenfläche von Baublöcken unmittelbaren Straßenzugang verschaffen. Damit bestätigen sich die hauptsächlich von R. MAYER in dieser Richtung geäußerten Vermutungen. Deutlich ist auch zu erkennen, daß diese Art von Sackgassen in das Innere von Baublöcken gerichtet ist.

Bei einer Besichtigung des Stadtviertels Mimar Sinan und aus einer Befragung der Bewohner der beiden Baublöcke ergab sich folgendes: Das Gelände zwischen der Armutlu Sokağı, der Keçeciler Caddesi und der Melek Hoca Caddesi war ursprünglich „vakif“, d. h. der Kirche und damit der islamischen Allgemeinheit gestiftetes Land³⁶ und gehörte zur Karabaş-Moschee an der Ecke Armutlu Sokağı/Melek Hoca Caddesi. Dieses Gebiet wurde zur Besiedlung freigegeben³⁷. Es entstanden Grundstücke nicht nur an der Armutlu Sokağı, der Keçeciler Caddesi und der Melek Hoca Caddesi sondern auch auf der Binnenfläche. Um diesen Grundstücken unmittelbaren Straßenzugang zu geben, kam es zur Bildung von Sackgassen.

Vergleicht man den Katasterplan aus dem Stadtviertel Mimar Sinan von 1962 mit dem entsprechenden Ausschnitt aus E. H. AYVERDIS Stadtplan der Altstadt von Istanbul in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts (Abb. 4), so bestätigen sich die Ergebnisse der Befragung durchaus und erhellen noch den Vorgang der Sackgassenbildung in beiden Baublöcken, obwohl der Plan von E. H. AYVERDI keine Grundstückseinteilung enthält. Auf AYVERDIS Plan aus der Zeit um 1875 führen erst drei Sackgassen, zwei von der Keçeciler Caddesi und eine bei der Karabaş-Moschee, in den langgestreckten Baublock hinein. Dieser Tatbestand legt — im Vergleich mit dem Katasterplan von 1962 — die Deutung nahe, daß um 1875 die Besiedlung die Binnenfläche des langgestreckten rechten Baublocks erfaßt, sie aber noch nicht ausgefüllt hat. Bis 1962 ist die Besiedlung und Aufteilung der Binnenfläche weitergegangen. Um den neu entstandenen Grundstücken unmittelbaren Straßenzugang zu verschaffen, entstand eine abgewinkelte Straße zwischen zwei Sackgassen des 19. Jahrhunderts. Daß sich dabei eine durchgehende Straße bildete, ist sehr zufällig, die Zergliederung

³⁶ Zum vakif-Begriff vgl. B. LEWIS, 1962, S. 91 und A. GURLAND, 1907, S. 4 ff und

³⁷ Über den Zeitpunkt der Freigabe konnte nichts in Erfahrung gebracht werden.

ISTANBUL, ALTSTADT;
Katasterplan vom Stadtviertel
Mimar Sinan, 1962

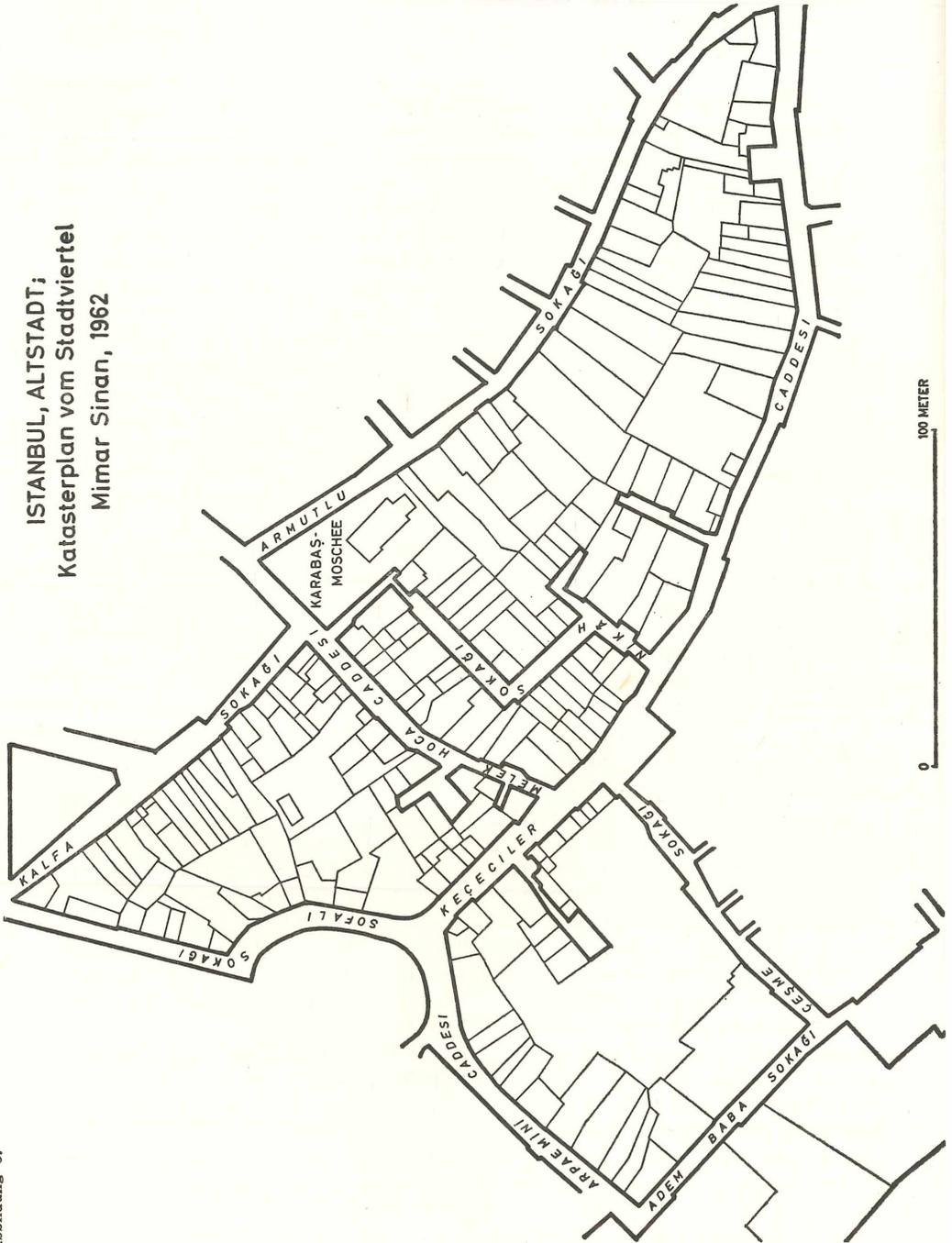
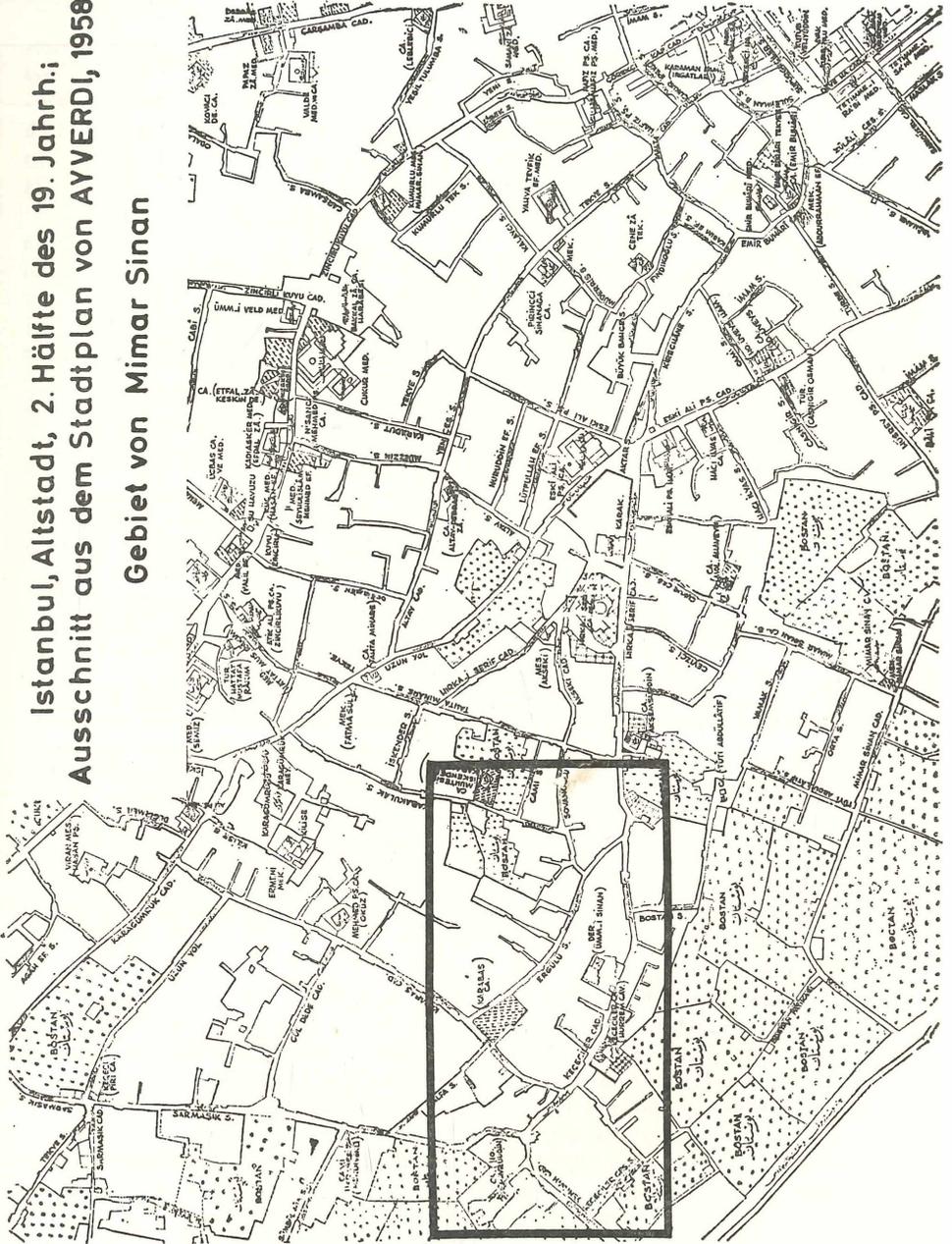


Abbildung 8.

Abbildung 4.

Istanbul, Altstadt, 2. Hälfte des 19. Jahrh.;
Ausschnitt aus dem Stadtplan von AYVERDI, 1958
Gebiet von Mimar Sinan



des Stadtgrundrisses dagegen typisch für die orientalische Grundrißbildung. Dem erwähnten Vorgang kommt sehr wahrscheinlich grundsätzliche Bedeutung bei der Entstehung des in das Innere von Baublöcken gerichteten Typs von Sackgassen zu.

Vergleicht man den fast quadratischen, linken Baublock auf dem Katasterplan des Stadtviertels Mimar Sinan von 1962 (Abb. 3) mit dem Zustand dieses Baublocks, wie er auf E. H. AYVERDIS Plan für die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts dargestellt ist (Abb. 4), so ergibt sich, daß für die frühe Zeit noch keine Sackgasse verzeichnet ist. Bei der Befragung der Bewohner stellte es sich heraus, daß die Entstehungsgeschichte dieser Sackgasse komplizierter ist als die der Sackgassen in dem benachbarten, langgestreckten Baublock.

Ursprünglich³⁸ bestand an der Ecke Keçeciler Caddesi/Çeşme Sokağı ein öffentliches Badehaus, das Keçeciler Hamamı. Zu diesem Badehaus führte von der Keçeciler Caddesi eine kurze Straße; nach Aussagen einiger Anwohner war diese Straße abgewinkelt. Das Land an dieser Straße war „vakıf“. Das große Grundstück an der Çeşme Sokağı gehörte Oberst Ibrahim Tevfik. Heute besteht das Badehaus nicht mehr³⁹. Das Grundstück des Badehauses gehört jetzt zum Grundstück des Obersten Ibrahim Tevfik, das dessen Sohn Naci Dilman nach dem Tode des Obersten, etwa 1944, übernahm. Das ursprünglich im Badehaus benutzte Quellwasser wird heute zur Bewässerung der Gemüsekulturen des Gartens von Naci Dilman verwendet. Auf dem ehemaligen „vakıf“-Land an der Straße zum ehemaligen Badehaus leben heute mohammedanische Rücksiedler, die um 1944 aus Monastir in Jugoslawien (dem heutigen Bitola nahe der jugoslawisch-albanisch-griechischen Grenze) gekommen sind. Unter Annahme der Richtigkeit der Aussagen der Anwohner wäre diese Sackgasse junger Entstehung. Die überwiegend eingeschossigen Häuser der Rücksiedler an der Sackgasse, die sich wesentlich von den mehrgeschossigen osmanischen Holzhäusern des 19. Jahrhunderts in der Umgebung unterscheiden, deuten ebenfalls auf eine junge Entstehung der Sackgasse. Das Fehlen dieser Sackgasse auf dem Plan von E. H. AYVERDI und die gute Erinnerung der Anwohner an das Badehaus weisen ebenfalls darauf hin, daß seine Aufgabe und die als Folge davon einsetzende Grundrißumgestaltung nicht allzu lange zurückliegen dürften. Sollte — wie einige Anwohner aussagten — hier ehemals eine abgewinkelte Straße zu dem Badehaus vorhanden gewesen sein, dann handelt es sich bei der fraglichen Sackgasse um eine Rückbildung aus einer Straße. Dem heutigen Erscheinungsbild nach gehört auch diese Sackgasse zu dem Typ der in das Innere von Baublöcken gerichteten Sackgassen.

Sowohl die Sackgassen in dem langgestreckten rechten, wie in dem quadratischen linken Baublock im Beispiel von Mimar Sinan entstanden durch Aufteilung von „vakıf“-Land. Es hat den Anschein, als ob in Istanbul besonders häufig „vakıf“-Land zur Besiedlung freigegeben wurde. Es wäre aber auch denkbar, daß privater Grundbesitz aufgeteilt wird und dieser Vorgang ebenfalls zur Entstehung von Sackgassen führt.

Aus den bisherigen Ausführungen ergeben sich einige Folgerungen, die hier angedeutet werden sollen. Die Sackgassenbildung war also offenbar in der Altstadt von Istanbul noch im 19. und vielleicht auch noch im 20. Jahrhundert im Gange, zu einer Zeit, als schon planmäßig neue Stadtviertel im Schachbrettgrundriß angelegt wurden. Daran schließt sich die Frage, ob die Sackgassen-

³⁸ Der Zeitpunkt konnte nicht ermittelt werden.

³⁹ Es konnte nicht in Erfahrung gebracht werden, wann das Badehaus abgerissen wurde.

bildung in der Altstadt von Istanbul auch heute noch weitergeht. Auf diese Frage kann keine endgültige Antwort gegeben werden; es lassen sich nur Vermutungen allgemeiner Art mitteilen. Die geschilderte Art von Sackgassenbildung geschah, so wurde erkannt, in den Wohngebieten und durch Aufteilung der Binnenflächen von Baublöcken. Nun hat die Einwohnerzahl der Altstadt von Istanbul, d. h. der beiden Verwaltungsbezirke Fatih und Eminönü⁴⁰ seit dem Ende des Ersten Weltkrieges ständig zugenommen⁴¹, so daß eine Aufteilung der Binnenflächen von Baublöcken zur Unterbringung der anwachsenden Bevölkerung verständlich wird. Seit 1955 jedoch ist die Bevölkerung der Verwaltungsbezirke Fatih und Eminönü nicht mehr gewachsen. Das Bevölkerungswachstum hat sich von der Alt- und Innenstadt weg auf die Stadtrandgebiete verlagert⁴². Es wäre deshalb denkbar, daß die Zergliederung des Grundrisses in der Altstadt zum Stillstand kommt oder gekommen ist.

Mit den Feststellungen über den Mechanismus der Sackgassenbildung werden die von R. MAYER 1943⁴³ ausgesprochenen Vermutungen über die Auffüllung von Binnenflächen von Baublöcken und die Zugänglichkeit der Binnengrundstücke durch Sackgassen weitgehend bestätigt. Wie weit sich aus der geschilderten orientalischen Art der Auffüllung von Binnenflächen von Baublöcken Parallelen zu dem entsprechenden Phänomen in mittelalterlichen west- und mitteleuropäischen Städten ergeben, wie sie R. MAYER ebenfalls vermutet hat⁴⁴, kann hier nur angedeutet werden. In England hat sich besonders M. R. G. CONZEN mit der Auffüllung von Bürgerparzellen („burgages“) in Alnwick, Northumberland, und in Newcastle-upon-Tyne befaßt. Ein Vergleich beider Vorgänge, in Alnwick/Newcastle und Istanbul, zeigt, daß die Parallelität mehr im Vorgang selbst liegt als in den Auswirkungen auf die Form des Straßengrundrisses. In Istanbul entstanden Sackgassen, in Alnwick und Newcastle nicht.

Ein weiteres Beispiel soll die Feststellungen über den Mechanismus der Sackgassenbildung unterstützen und zeigen, daß das Beispiel von Mimar Sinan nicht allein steht. Das zweite Beispiel stellt das Stadtviertel Kadırga - Kumkapı in der Altstadt von Istanbul nahe am Marmara-Meer dar. Abbildung 5 zeigt die Grundstücksverteilung in Kadırga - Kumkapı im Jahre 1924, wie sie auf einem der für die Versicherungsgesellschaften angefertigten Pläne zu sehen ist. Hier interessiert besonders der große zusammenhängende Baublock in der Mitte der Abbildung. Zum Vergleich dazu stellt Abbildung 6 dasselbe Gebiet mit der Grundstückseinteilung im Jahre 1961 dar.

Auf dem Plan von 1924 führen zwei abgewinkelte Sackgassen von Südosten her in den großen Baublock in der Mitte hinein; im nördlichen Teil des Baublocks gibt es noch keine Sackgasse. Auf dem Plan von 1961 ist eine Sackgasse im nördlichen Teil des Baublocks zu erkennen. Hier hat offenbar eine Grundstücksneuverteilung stattgefunden. Die 1924 noch bestehende Binnenfläche ist aufgeteilt worden. Um den im Inneren liegenden Grundstücken unmittelbaren Straßenzugang zu gewähren, ist eine Sackgasse entstanden. Auch im südlichen Teil des großen Baublocks ist eine Umgestaltung erfolgt. Die eine der beiden Sackgassen ist 1961 gegenüber dem Zustand von 1924 kürzer geworden. Deutlich ist auch zu erkennen, daß die neue Sackgasse im nördlichen Teil des Baublocks

⁴⁰ Sie umfassen das von den Land- und Seemauern umgrenzte Gebiet.

⁴¹ Vgl. R. STEWIG, 1964, S. 209.

⁴² Ausgeführt bei M. DULGARIAN und E. TÜMERTEKIN, 1963.

⁴³ S. 12, S. 15.

⁴⁴ R. MAYER, 1943, S. 15.

Abbildung 5.

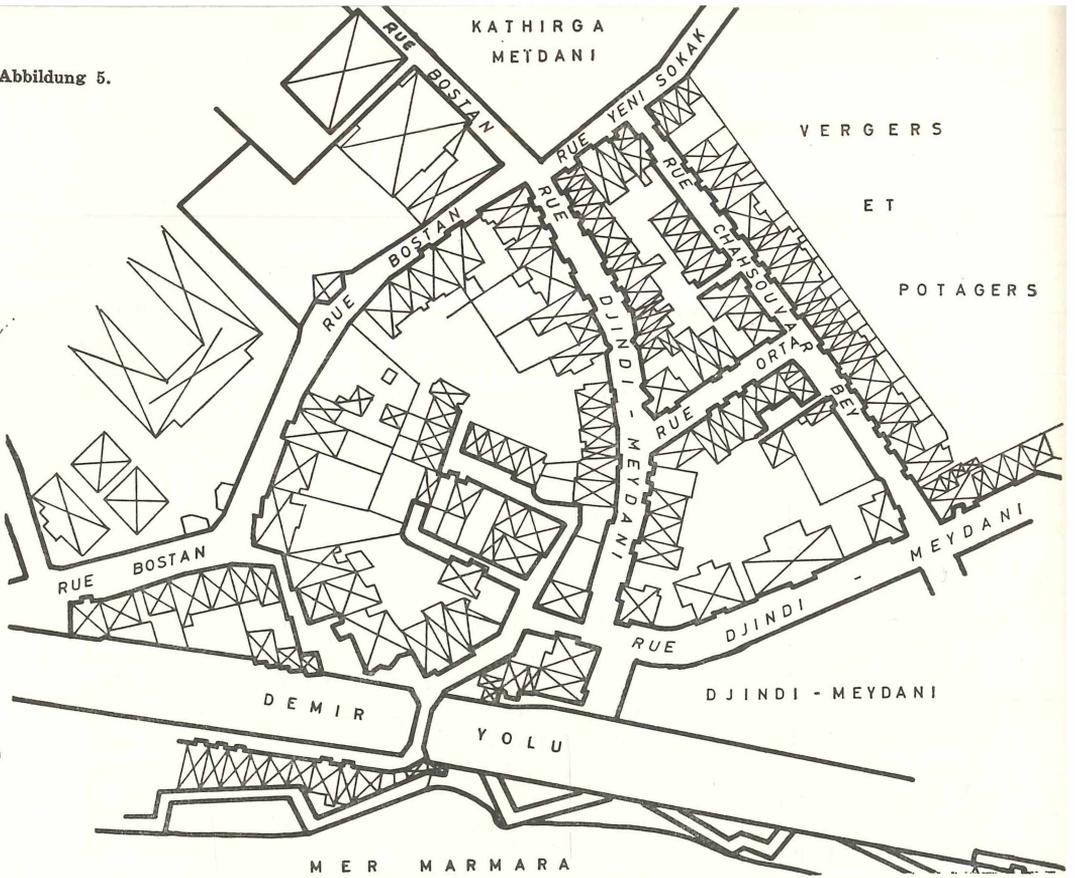
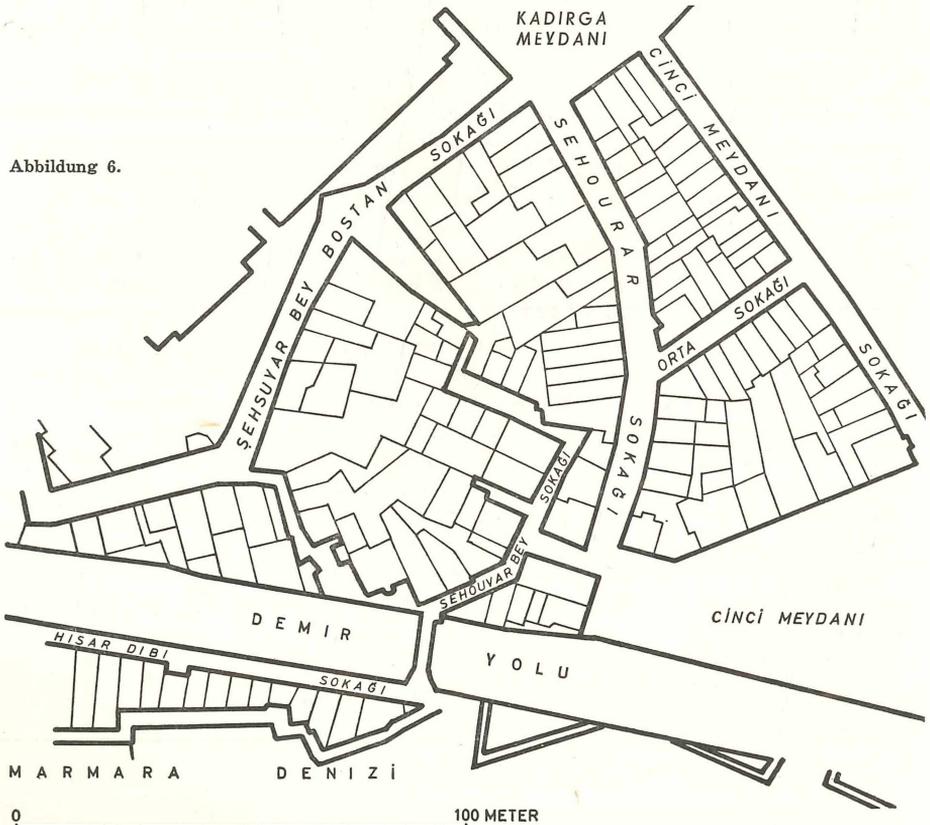


Abbildung 6.



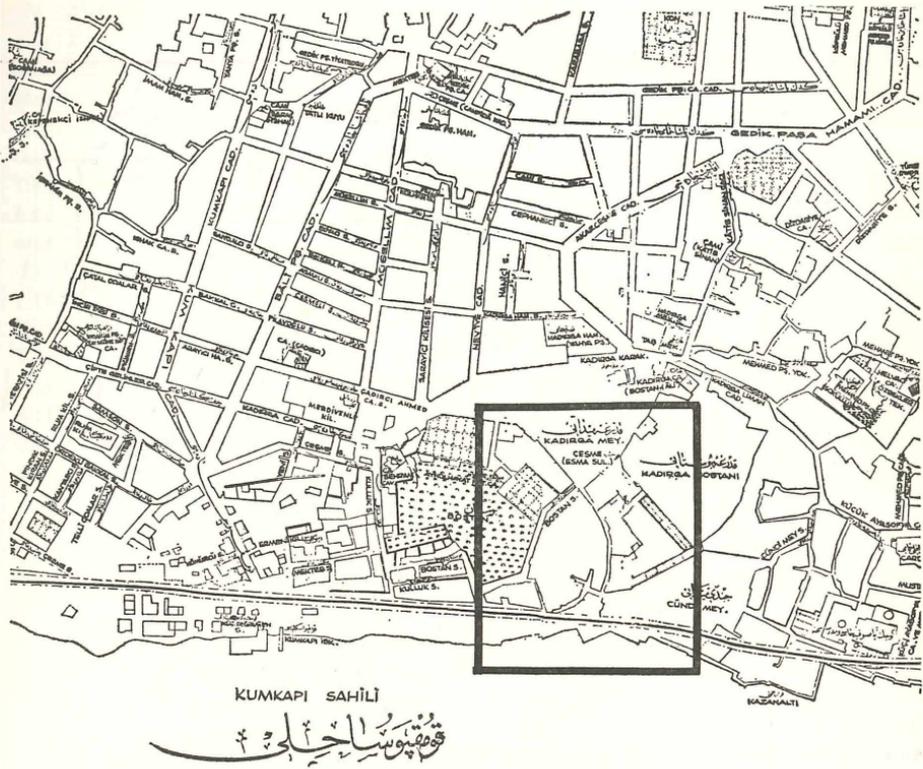


Abbildung 7: Istanbul, Altstadt, 2. Hälfte des 19. Jahrh.; Ausschnitt aus dem Stadtplan von Ayverdi, 1958. Lage des Gebietes von Kadirga-Kumkapi.

fast, aber nur fast, die alte, schon vorhanden gewesene gegenüberliegende Sackgasse erreicht. Hier hätte man mit wenig Aufwand eine Durchgangsgasse schaffen können, wenn dies beabsichtigt gewesen wäre. Es zeigt sich erneut, daß die Grundrißänderung nicht die Durchgängigkeit der Straßen, sondern die Zugängigkeit der Grundstücke zum Ziele hatte.

Nimmt man zum Vergleich der Katasterpläne von 1924 und 1961 noch den Plan von E. A. AYVERDI aus der 2. Hälfte des 19. Jhs. hinzu (Abbildung 7), dann ergibt sich, daß beide Sackgassen im östlichen Teil des Baublocks in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts erst als Ansätze ohne Abzweigungen bestanden. Dort sind also wahrscheinlich auch in der Zeit vor 1924 Grundstücks- und Grundrißänderungen vor sich gegangen.

Als ich im Herbst 1964 das Gebiet von Kadirga - Kumkapi aufsuchte, um auch dort eine Befragung der Anwohner durchzuführen, mußte ich feststellen, daß wesentliche Teile des Gebietes abgerissen waren, so daß eine Befragung nicht mehr zweckmäßig erschien.

Zu Abbildung 5:

Istanbul, Altstadt; Katasterplan vom Stadtviertel Kadirga-Kumkapi, 1924. Plan Cadastral d'Assurance.

Zu Abbildung 6:

Istanbul, Altstadt; Katasterplan vom Stadtviertel Kadirga-Kumkapi, 1961.

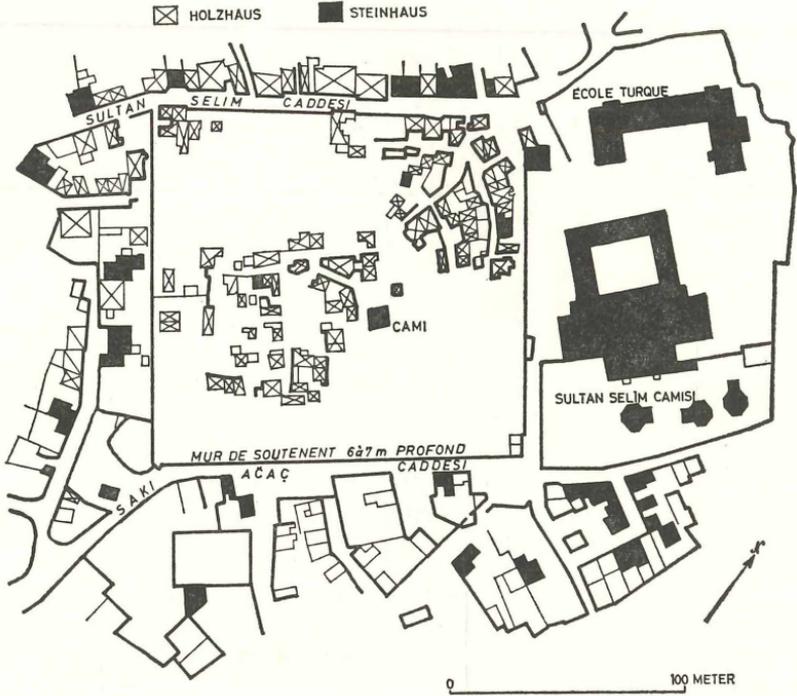


Abbildung 8: Istanbul, Altstadt; Katasterplan vom Stadtviertel Sultan Selim/Hatib Muslihittin-Fener, 1929. Plan Cadastral d'Assurance.

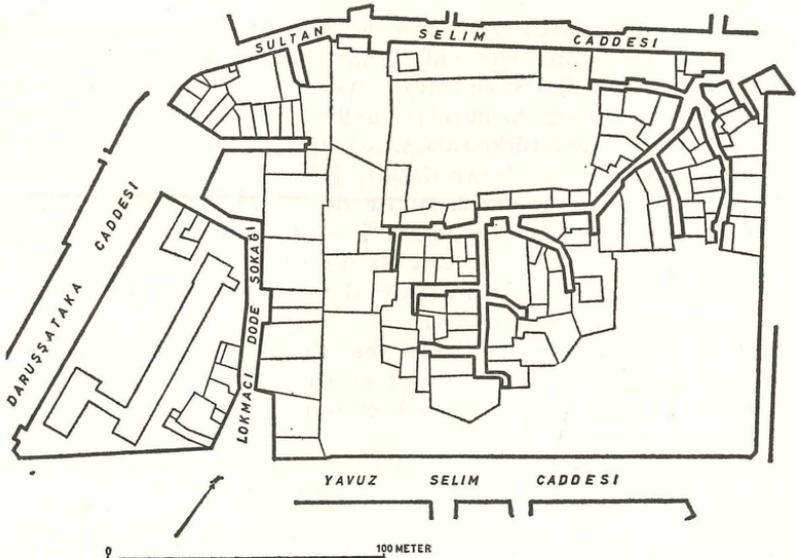


Abbildung 9: Istanbul, Altstadt; Katasterplan vom Stadtviertel Sultan Selim/Hatib Muslihittin-Fener, 1963.

Wenn bisher überwiegend Sackgassen behandelt wurden, die in das Innere von Baublöcken gerichtet sind, so soll das folgende Beispiel zeigen, daß es daneben auch noch einen anderen Typ gibt, dessen Grundrißgestalt den Mechanismus der Sackgassenbildung weiter erhellt. Abbildung 8 stellt einen Katasterplan aus der Reihe der im Auftrage von Versicherungsgesellschaften angefertigten Pläne von einem Stadtviertel bei der Sultan Selim-Moschee aus dem Jahre 1929 dar. Bei der ersten Betrachtung fällt sofort eine regelmäßige, quadratische Form auf. Es muß hier betont werden, daß es sich dabei nicht um einen Baublock handelt, dessen Binnenfläche erschlossen wird. Es ist deutlich zu erkennen, daß die Ränder der quadratischen Form bis auf einige Ausnahmen gar nicht von Grundstücken besetzt sind. Vielmehr handelt es sich hier um eine byzantinische Zisterne, die Aspar-Zisterne nach R. JANIN ⁴⁵, die sich im Laufe der Zeit mit Erde gefüllt hat und in osmanischer Zeit nicht mehr als Zisterne benutzt wurde. Noch heute sind die Einfassungsmauern 6 bis 7 m hoch, so daß gar kein allseitiger Zugang zum Inneren bestand, sondern nur an einer Ecke, der Nordecke, ein Weg in die Zisterne führte. Dort hat sich der Hauptstraßenzugang entwickelt. Die Zisterne wurde besiedelt. Über die Zeit der Besiedlung konnte nichts ermittelt werden. Befragungen der Anwohner ergaben, daß schon der Vater eines siebzigjährigen Mannes dort geboren war.

Zieht man zur Verdeutlichung der Verhältnisse zu dem Katasterplan von 1929 auch noch den Katasterplan des heutigen Zustandes von 1963 (Abbildung 9) hinzu, so läßt sich, auch wenn auf dem Katasterplan von 1929 überwiegend Häusergrenzen und auf dem Katasterplan von 1963 überwiegend Grundstücksgrenzen wiedergegeben sind, über den Vorgang der Besiedlung folgende Deutung anstellen: Die Besiedlung erfolgte von der leicht zugänglichen Nordecke der Zisterne her, und zwar — und nun bestätigt sich das, was A. AKGÜN ⁴⁶ bereits als Ursache für die ungezwungene orientalische Straßenführung genannt hat — in offenbar ungezwungenem Aneinanderreihen von Häusern, zunächst von der Nordecke her in Hauptrichtung Süden und dann nach einer gewissen Strecke stärker zersplittert in verschiedene Richtungen. Auf dem Katasterplan von 1963 (Abb. 9) ist deutlich die eine Hauptstraße (Hauptsackgasse) zu erkennen, die sich nicht durch größere Breite als solche erweist, sondern allein durch ihre Funktion, Ausgang aus bzw. Zugang zu der Zisterne zu ermöglichen. Elf Sackgassen zweigen von der Hauptsackgasse ab. Deutlich sind auch zwei Arten von Sackgassen ersichtlich, solche, die sich als offene bezeichnen lassen, wo durch weiteres Aneinanderreihen von Häusern zu beiden Seiten die Sackgasse noch wachsen, sich verlängern, vielleicht auch verzweigen kann, und solche, die man als geschlossene Sackgassen bezeichnen kann. Bei letzterer Art hat sich jemand am Ende einer offenen Sackgasse angesiedelt und damit eine weitere Verlängerung der Sackgasse unmöglich gemacht, die offene Sackgasse ist somit zur geschlossenen geworden.

Es ist wahrscheinlich, daß neben der Auffüllung von Binnenflächen von Baublöcken die am Beispiel des Sultan Selim-Viertels gezeigte Entwicklung von Sackgassen auf einer freien Fläche die zweite Wachstumsspielart orientalischer Städte ist.

Vergleicht man den Straßengrundriß des Sultan Selim-Viertels von 1963 mit dem Straßengrundriß des Viertels, wie er auf E. H. AYVERDIS Plan aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts dargestellt ist, so fällt eine weitgehende Übereinstimmung auf, während auf dem Plan von 1929 die Straßenführung von

⁴⁵ R. JANIN, 1964, Karte 7.

⁴⁶ A. AKGÜN, 1959, S. 70.

1963 erst in Ansätzen zu erkennen ist⁴⁷. Möglicherweise war die Zisterne, die am Rande der durch Großbrände gegen Ende des Ersten Weltkrieges vernichteten Flächen der Altstadt⁴⁸ liegt, um 1929 weniger stark besiedelt als in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Vor 1900 lag die Einwohnerzahl der Altstadt höher als nach dem Ersten Weltkrieg⁴⁹. Mit der Zunahme der Altstadtbevölkerung zur Zeit des und besonders nach dem Zweiten Weltkrieg kann die Zisterne wieder stärker besiedelt worden sein, gemäß des in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts schon einmal vorgezeichneten, aber um 1929 in Verfall geratenen, alten Straßengrundrisses. Für die Erkenntnis des Mechanismus der Sackgassenbildung ist die zeitliche Einordnung des Vorganges von geringer Bedeutung. Die Übereinstimmung im Straßengrundriß innerhalb der Zisterne zwischen dem Stadtplan ohne Grundstückseinteilung von E. H. AYVERDI von etwa 1875 und dem Katasterplan von 1963 unterstreicht eher noch die grundsätzliche Bedeutung des aus der Grundstückseinteilung von 1963 abgeleiteten Vorganges der Sackgassenbildung.

Die zweite Richtung, die das Phänomen des orientalischen Sackgassengrundrisses zu erklären versucht und zu der hier ein Beitrag geleistet werden soll, ist die sozialgeographische.

Besonders in den letzten Jahrzehnten ist die Bevölkerung in der Türkei rasch gestiegen und steigt noch weiter an. Innerhalb des Landes ist dabei ein Zustrom ländlicher Bevölkerung in die Städte zu beobachten, neben Izmir und Ankara in besonderem Maße nach Istanbul. Innerhalb Istanbuls hat sich die Bevölkerungszunahme, wie bereits erwähnt, im letzten Jahrzehnt von der Innenstadt auf die Stadtrandgebiete verlagert. Hauptsächlich am Stadtrand entstanden und entstehen die „über Nacht gebauten Häuser“ („gecekondü evler“), die von den zugewanderten Menschen in kurzer Zeit errichtet und bezogen werden (Abbildung 10). In diesen Gebieten ungeplanter Bebauung liegt es nahe, im Zusammenhang mit dem Phänomen des orientalischen Straßengrundrisses die Grundrißformen zu betrachten und sie in Beziehung zu der hier wegen der jungen Entstehung noch leichter durchschaubaren Sozialstruktur zu setzen.

Die Abbildung 11 stellt den Katasterplan eines Viertels aus dem Gebiet der „gecekondü evler“ in Zeytinburnu dar. Nach Auskunft der örtlichen Verwaltungsbehörde war das Gebiet von Zeytinburnu 1947 noch unbebaut. 1947 setzte die ungeplante und unkontrollierte Bebauung ein, und innerhalb von etwa sechs Jahren war das Gebiet voll besiedelt. Betrachtet man den Grundriß des abgebildeten Viertels, so sieht man, daß eine Reihe von Grundstücken, die an der 42., der 50., der 58. Straße und der Verbindungsstraße zwischen der 50. und der 58. Straße liegen, unmittelbaren Straßenzugang besitzen. Eine Reihe von Grundstücken liegt auf der Binnenfläche des Viertels und verfügt über keinen unmittelbaren Zugang zu den um das Viertel herumführenden Straßen. Diese Grundstücke können von den Hauptstraßen aus über Sackgassen erreicht werden. Zwei Sackgassen sind vorhanden, eine abgewinkelte, lange und eine nicht abgewinkelte, kurze Sackgasse. Es ergibt sich also ein Sackgassengrundrißbild, wie es schon von den Beispielen Mimar Sinan, Kadirga-Kumkapı und Sultan Selim/Hatib Muslihittin-Fener bekannt ist. Damit ist erwiesen, daß sich heute in den Gebieten der „gecekondü evler“ bei freier, ungeplanter und unkontrollierter Entwicklung derselbe orientalische Grundriß herausbilden kann, wie es in der Altstadt in den vergangenen Jahrhunderten der Fall gewesen ist. Dieses Ergebnis liefert auch

⁴⁷ Die Grundstücksgrenzen scheinen innerhalb der Zisterne 1929 nicht festgelegt zu haben, denn außerhalb der Zisterne sind auf dem Plan von 1929 Grundstücksgrenzen durchaus eingetragen.

⁴⁸ Ausführlich bei R. STEWIG, 1964.

⁴⁹ R. STEWIG, 1964, S. 209.

1963 erst in Ansätzen zu erkennen ist⁴⁷. Möglicherweise war die Zisterne, die am Rande der durch Großbrände gegen Ende des Ersten Weltkrieges vernichteten Flächen der Altstadt⁴⁸ liegt, um 1929 weniger stark besiedelt als in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Vor 1900 lag die Einwohnerzahl der Altstadt höher als nach dem Ersten Weltkrieg⁴⁹. Mit der Zunahme der Altstadtbevölkerung zur Zeit des und besonders nach dem Zweiten Weltkrieg kann die Zisterne wieder stärker besiedelt worden sein, gemäß des in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts schon einmal vorgezeichneten, aber um 1929 in Verfall geratenen, alten Straßengrundrisses. Für die Erkenntnis des Mechanismus der Sackgassenbildung ist die zeitliche Einordnung des Vorganges von geringer Bedeutung. Die Übereinstimmung im Straßengrundriß innerhalb der Zisterne zwischen dem Stadtplan ohne Grundstückseinteilung von E. H. AYVERDI von etwa 1875 und dem Katasterplan von 1963 unterstreicht eher noch die grundsätzliche Bedeutung des aus der Grundstückseinteilung von 1963 abgeleiteten Vorganges der Sackgassenbildung.

Die zweite Richtung, die das Phänomen des orientalischen Sackgassengrundrisses zu erklären versucht und zu der hier ein Beitrag geleistet werden soll, ist die sozialgeographische.

Besonders in den letzten Jahrzehnten ist die Bevölkerung in der Türkei rasch gestiegen und steigt noch weiter an. Innerhalb des Landes ist dabei ein Zustrom ländlicher Bevölkerung in die Städte zu beobachten, neben Izmir und Ankara in besonderem Maße nach Istanbul. Innerhalb Istanbuls hat sich die Bevölkerungszunahme, wie bereits erwähnt, im letzten Jahrzehnt von der Innenstadt auf die Stadtrandgebiete verlagert. Hauptsächlich am Stadtrand entstanden und entstehen die „über Nacht gebauten Häuser“ („gecekondü evler“), die von den zugewanderten Menschen in kurzer Zeit errichtet und bezogen werden (Abbildung 10). In diesen Gebieten ungeplanter Bebauung liegt es nahe, im Zusammenhang mit dem Phänomen des orientalischen Straßengrundrisses die Grundrißformen zu betrachten und sie in Beziehung zu der hier wegen der jungen Entstehung noch leichter durchschaubaren Sozialstruktur zu setzen.

Die Abbildung 11 stellt den Katasterplan eines Viertels aus dem Gebiet der „gecekondü evler“ in Zeytinburnu dar. Nach Auskunft der örtlichen Verwaltungsbehörde war das Gebiet von Zeytinburnu 1947 noch unbebaut. 1947 setzte die ungeplante und unkontrollierte Bebauung ein, und innerhalb von etwa sechs Jahren war das Gebiet voll besiedelt. Betrachtet man den Grundriß des abgebildeten Viertels, so sieht man, daß eine Reihe von Grundstücken, die an der 42., der 50., der 58. Straße und der Verbindungsstraße zwischen der 50. und der 58. Straße liegen, unmittelbaren Straßenzugang besitzen. Eine Reihe von Grundstücken liegt auf der Binnenfläche des Viertels und verfügt über keinen unmittelbaren Zugang zu den um das Viertel herumführenden Straßen. Diese Grundstücke können von den Hauptstraßen aus über Sackgassen erreicht werden. Zwei Sackgassen sind vorhanden, eine abgewinkelte, lange und eine nicht abgewinkelte, kurze Sackgasse. Es ergibt sich also ein Sackgassengrundrißbild, wie es schon von den Beispielen Mimar Sinan, Kadirga-Kumkapı und Sultan Selim/Hatib Muslihittin-Fener bekannt ist. Damit ist erwiesen, daß sich heute in den Gebieten der „gecekondü evler“ bei freier, ungeplanter und unkontrollierter Entwicklung derselbe orientalische Grundriß herausbilden kann, wie es in der Altstadt in den vergangenen Jahrhunderten der Fall gewesen ist. Dieses Ergebnis liefert auch

⁴⁷ Die Grundstücksgrenzen scheinen innerhalb der Zisterne 1929 nicht festgelegt zu haben, denn außerhalb der Zisterne sind auf dem Plan von 1929 Grundstücksgrenzen durchaus eingetragen.

⁴⁸ Ausführlich bei R. STEWIG, 1964.

⁴⁹ R. STEWIG, 1964, S. 209.

einen Beitrag zu der schon angeschnittenen Frage, ob die Bildung des orientalischen Sackgassengrundrisses zum Stehen gekommen ist. Selbst wenn in der Altstadt von Istanbul durch die Verlagerung der Bevölkerungszunahme in die Stadtrandgebiete die Zergliederung des Grundrisses zum Abschluß gekommen ist und der dort bestehende orientalische Grundriß durch die zunehmende Verbreitung von europäisch-kosmopolitischen Grundrißformen verdrängt wird, so ist doch die orientalische Grundrißbildung nicht zum Erliegen gekommen, sie hat sich vielmehr in die Stadtrandgebiete verlagert.

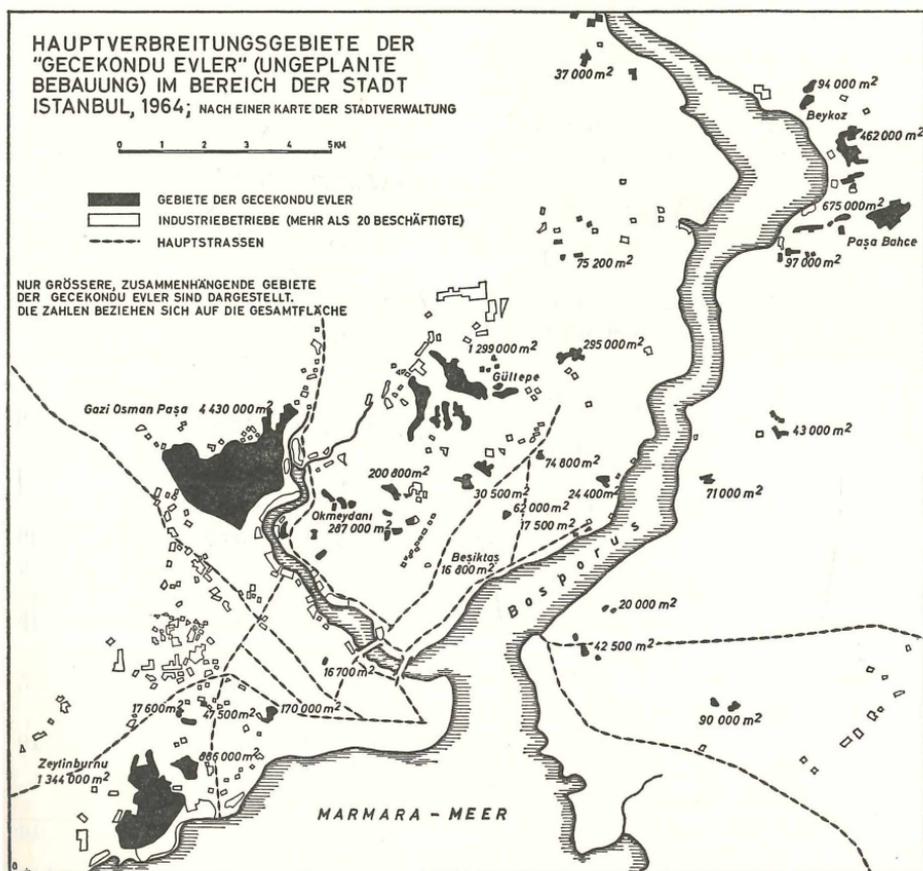


Abbildung 10.

Nach dem heutigen Grundrißbild gehören die Sackgassen des abgebildeten Stadtviertels von Zeytinburnu zu dem Typ der in das Innere eines Baublocks gerichteten Sackgassen. Ob die Sackgassen dieses Viertels wie in den Beispielen von Mimar Sinan und Kadirga-Kumkapı durch Aufteilung der Binnenfläche des Baublocks entstanden sind, nachdem die Ränder bereits besiedelt waren, muß hier offen bleiben. Der Ausbau der 42. und 58. Straße zu Hauptstraßen mit festem Untergrund und Asphaltbelag durch die örtlichen Verwaltungsbehörden hat am Rande des Viertels zu Modifikationen im Grundriß, und das Eindringen von Geschäften in einige der Häuser an den Hauptstraßen hat zu einer Fluktuation der Grundstücksbesitzer geführt. So ergibt eine Auswertung der Tabelle

Die Bewohner des in Abb. 11 dargestellten Stadtviertels der „gecekondu evler“ von Zeytinburnu, Istanbul, September 1964; Ergebnis einer Befragung

Nr. der Straße	Hausnummer	Name des Haus- und Grundstücksbesitzers	zugewandert aus bzw. wohnhaft in der Gegend von Zeytinburnu	seit Jahren
42	151	Süleyman Aşçı	Malatya/Ismet-Paşa (Südostanatolien)	9
"	155	Mehmet Balcı	Trabzon (Schwarzmeerküste)	6
"	155/A	Mehmet Balcı	Trabzon (Schwarzmeerküste)	6
"	157	Ahmet Çalışkan	Griechenland	8
"	158	Emin Çelik	Balikesir/Gönen (Westanatolien)	12
"	8	Mehmet Şahin	Çankırı/Ilgaz (nordanatolisches Randgebirge)	12
50	2	Mümin Özgen	Griechenland	13
"	4	Süleyman Başunlu	Giresun (Schwarzmeerküste)	16
"	6	Şükrü Başunlu	Giresun (Schwarzmeerküste)	12
"	8	Hakime Kalkan	Izmit (Westanatolien)	6
"	10	Refik Akçakan	Çanakkale/Biga (Westanatoglien)	10
50/2	5	Zeynep Oktay	Istanbul	15
"	7	Mustafa Topatam	Giresun (Schwarzmeerküste)	12
"	7/2	Ferit Zaim	Balikesir/Gönen (Westanatolien)	5
58	70	Bedri Yürür	Sivas (Ostanatolien)	10
"	72	Mieter, kein Besitzer		
"	74	Ahmet Derman	Erzurum (Ostanatolien)	14
"	76	kein Haus		
"	78	Ibrahim Üçoğlu	Erzincan (Ostanatolien)	5
"	80	Ismail Zenginer	Bulgarien	3
"	82	Besitzer des Hauses wohnt in	Kadıköy/Istanbul	
"	84/A	Tahsin Serdağ	Edirne	10
"	86	Ali Sen, Besitzer d. Hauses wohnt in	Bakırköy/Istanbul	
"	88	Besitzer gestorben		
"	90	Mehmet Gür	Samsun (Schwarzmeerküste)	10
"	92	Hüseyin Tunca	Istanbul, Bezirk Fatih, Altstadt	15

über die Zeit der ersten Niederlassung im Viertel nur zum Teil, daß die Anwohner der Sackgassen später gekommen sind als die an den Außenstraßen Wohnenden. Da bei Beginn der Besiedlung das abgebildete Viertel in Zeytinburnu keine Grundstückseinteilung aufwies, ist es auch denkbar, daß die ältesten Anwohner der abgewinkelten Sackgasse ursprünglich größere Parzellen für sich abgesteckt hatten, von denen sie, nachdem die Hauptstraßen eingerichtet worden waren, Teile abgaben und schließlich nur über die Sackgasse Anschluß an die Hauptstraße erhielten.

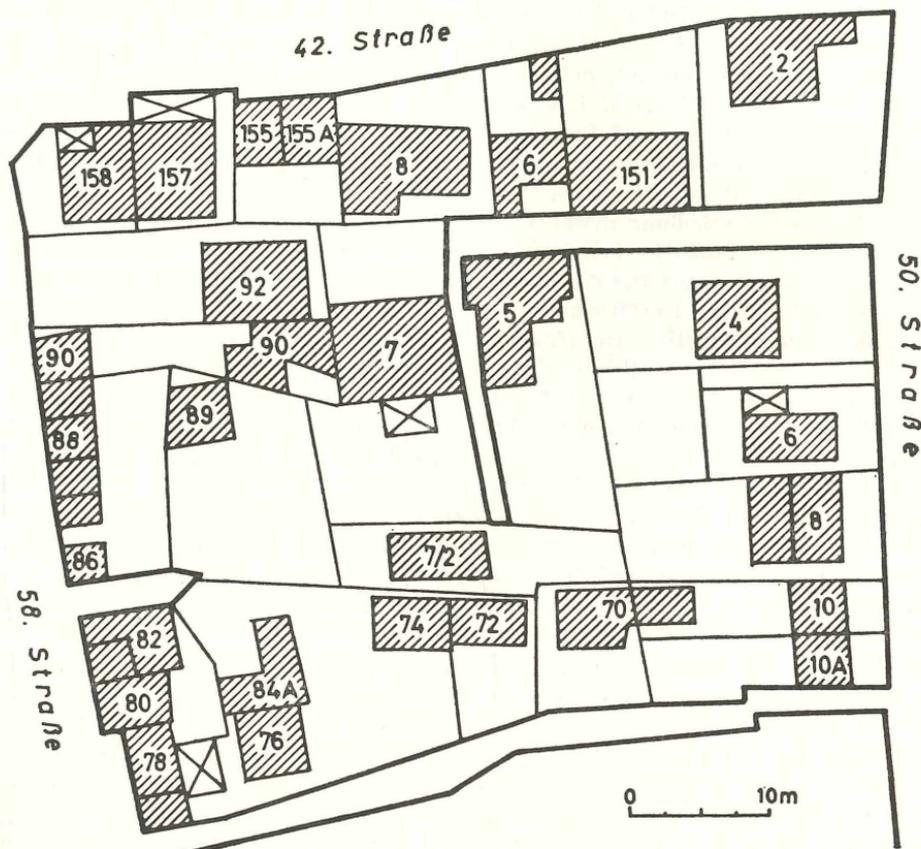


Abbildung 11: Istanbul, Zeytinburnu; Katasterplan aus einem Gebiet der „geceköndü evler“, 1962/64.

In dem so jung entstandenen Sackgassenviertel von Zeytinburnu bestand die Möglichkeit, nicht nur die Namen, sondern auch die Herkunft der Bewohner durch eine Befragung zu ermitteln und dadurch Einblick in die Zusammenhänge zwischen Sozialstruktur und Sackgassenbildung zu gewinnen. Aus der Tabelle, in der das Ergebnis der Befragung wiedergegeben ist, wird ersichtlich, daß von den 21 namentlich genannten Haus- und Grundstückbesitzern nur 2 denselben Namen tragen. In einer anderen Tabelle der Stadtverwaltung, die die Namen von 111 Bewohnern eines benachbarten Viertels enthält, stimmen nur die von zwei Haus- und Grundbesitzern überein. Es kann sich also hier nicht um die Besiedlung durch einen Sippenverband handeln. Betrachtet man die Herkunftsgebiete der Siedler, wie Nord-, West-, Ostanatolien, Bulgarien und Griechenland,

die weit entfernt voneinander liegen, so wird deutlich, daß es sich bei der Besiedlung auch nicht um eine stammesmäßig regional gebundene Siedlergruppe gehandelt haben kann. Die Befragung ergab ferner, daß ein großer Teil der Ansiedler allein, ohne Familie, nach Zeytinburnu gekommen ist und erst dort geheiratet hat, andere wiederum mit Familie zugewandert sind. Auf die Frage, warum gerade Zeytinburnu zur Ansiedlung gewählt wurde, nannten die Gefragten wiederholt folgende Gründe in dieser Reihenfolge:

a) Die Felder waren „vakıf“, d. h. es gab Land, das man nicht zu kaufen brauchte; b) es gab Industriebetriebe in der Nähe, in denen man Arbeit finden konnte; c) es war nicht weit zur Innenstadt; d) an letzter Stelle wurde von einigen Gefragten genannt, daß sie sich in Zeytinburnu ansiedelten, weil sich schon Personen aus ihrer Heimat dort niedergelassen hatten. Selbst wenn eine Fluktuation der Haus- und Grundstücksbesitzer durch das Eindringen von Geschäften an den Rändern des abgebildeten Sackgassenviertels in Zeytinburnu stattgefunden hat, dürfte es bei diesem Befragungsergebnis deutlich sein, daß es sich bei der Besiedlung dieses Viertels nicht um einen stammesmäßig gebundenen Sippenverband oder homogenen Volksgruppenteil gehandelt haben kann.

Wenn G. SCHWARZ für die Sackgassenbildung in orientalischen Städten die Sozialstruktur ihrer Bevölkerung verantwortlich macht, in der Weise, daß die Bewohner eines Quartiers von einem Stamm oder einer Sippe, gleicher Herkunft und Glaubens sind und sich darin von der Bevölkerung des Nachbarquartiers unterscheiden, wodurch es zum Ausbau von Sackgassen kommt, damit der Abschluß des eigenen Quartiers gegenüber dem Nachbarquartier gewährleistet wird, so zeigt das Beispiel von Zeytinburnu wesentlich andere Verhältnisse. Die Zusammensetzung der Bevölkerung des Quartiers selbst ist heterogen (wenn auch alle gleichen Glaubens sind), darin unterscheidet es sich von den Nachbarquartieren gerade nicht, denn diese weisen eine ebenso heterogene Bevölkerungszusammensetzung auf. Die Notwendigkeit, das eigene Quartier nach außen gegenüber den Nachbarquartieren abzuschließen und die dadurch bedingte Sackgassenbildung im Innern entfallen damit. Dennoch findet sich in dem abgebildeten Beispiel von Zeytinburnu der typisch orientalische Sackgassengrundriß. Es ergibt sich, daß auch unter ganz anderen als den von G. SCHWARZ geschilderten Sozialverhältnissen des Orients Sackgassen entstehen können. Eine zwingende Verbindung zwischen bestimmten Sozialverhältnissen und der Entstehung von Sackgassen ist dadurch in Frage gestellt. Es bleibt denkbar, daß unter den von G. SCHWARZ geschilderten Sozialverhältnissen, etwa im arabischen Raum, die Besiedlung eines Quartiers durch einen Sippenverband erfolgen kann, wobei es beim Anwachsen der Sippe zu einer Aufteilung der Binnenfläche und Entstehung von Sackgassen kommen kann.

Das Phänomen des orientalischen Straßengrundrisses, insbesondere der Stadt Istanbul, wurde von verschiedenen Seiten betrachtet. Zu diesen Seiten gehörten:

a) Die Erscheinungsform der Sackgassen im Grundriß; danach wurden 2 Typen unterschieden: die in das Innere von Baublöcken gerichteten Sackgassen und die frei auf einer Fläche sich entwickelnden Sackgassen.

b) Die Beziehungen zwischen Sackgassengrundriß und Relief; daraus ergab sich, daß der Sackgassengrundriß nicht als Anpassung an unruhige Geländeformen aufgefaßt werden darf.

c) Die Beziehung zwischen Sackgassengrundriß und Funktionsviertelstruktur; daraus ergab sich, daß der Sackgassengrundriß in Wohngebieten auftritt, die nicht planmäßig von der Stadtverwaltung angelegt sind.

d) Die historische Einordnung der Entstehung des Sackgassengrundrisses; dabei ergab sich, daß sich der Sackgassengrundriß in Istanbul wahrscheinlich schon in vorislamischer Zeit zu bilden begann.

e) Die gegenwärtigen Verhältnisse bei der Bildung des Sackgassengrundrisses; dabei ergab sich, daß in der Altstadt von Istanbul die Bildung des Sackgassengrundrisses wahrscheinlich zum Abschluß gekommen ist, in den Stadtrandgebieten dagegen neu belebt wird.

f) Die Beziehung zwischen Sackgassengrundriß und Aufriß; dabei ergab sich, daß der Sackgassengrundriß in Istanbul hauptsächlich in Wohngebieten mit Einfamilienhausbebauung vertreten ist.

g) Die Beziehungen zwischen Sackgassengrundriß und Sozialstruktur; dabei ergab sich, daß der Sackgassengrundriß nicht als Ausdruck einer bestimmten Sozialstruktur angesehen werden darf.

h) Die Beziehungen zwischen Sackgassengrundriß und Grundstücksstruktur; dabei ergab sich, daß der Sackgassengrundriß als unmittelbares Resultat von Grundstücksaufteilungen und -verteilungen angesehen werden muß.

Besonders die Beobachtung des letzten Punktes, die auch schon von R. MAYER vermutete enge Beziehung zwischen Sackgassengrundriß und Grundstücksstruktur scheint m. E. von Nutzen für die weitere Klärung des Phänomens des orientalischen Grundrisses zu sein, erlaubt sie doch, die Sackgassengrundrißbildung als einen Entwicklungsprozeß zu sehen und außerdem eine Differenzierung bei der Entstehung des Sackgassengrundrisses vorzunehmen in unmittelbarem Anlaß — die Grundstücksaufteilung und -verteilung — und tiefere Ursache dieser Grundstücksaufteilung und -verteilung. Die Frage nach der Entstehung der Sackgassen mündet in die Frage nach den Ursachen und dem Prinzip der Grundstücksaufteilung und -verteilung.

Professor KIUCHI, Tokio, teilte auf dem 20. Internationalen Geographentag beim stadtgeographischen Symposium in Edinburgh mit, daß in chinesischen Städten innerhalb der im Schachbrettgrundriß regelmäßig begrenzten Baublöcke durch Grundstücksaufteilungen Sackgassen entstehen. In Westeuropa gibt es ebenfalls, wenn auch selten, Sackgassen. Es hat den Anschein, daß auch in anderen Kulturkreisen als dem islamischen das Grundrißelement der Sackgassen entstehen kann. Auch hier trägt m. E. die Unterscheidung zwischen Anlaß und Ursache zur Klärung der Entstehung der Sackgassen bei: Der Anlaß dürfte der gleiche sein — nämlich die Grundstücksaufteilung und -verteilung — die Ursachen werden andere (oder ähnliche) sein.

Versucht man abschließend, innerhalb des islamischen Kulturkreises und am Beispiel der Stadt Istanbul die Ergebnisse der Analyse und die Auffassungen der verschiedenen zitierten Autoren zu einem Gesamtbild von der Entstehung des Sackgassengrundrisses zusammenzusetzen, dann ergibt sich folgende Synthese:

Eine Voraussetzung für die Bildung des orientalischen Sackgassengrundrisses ist die ungeplante, der Privatinitiative überlassene Entwicklung der städtischen Grundbesitzstruktur⁵⁰. Darin drückt sich das nach E. EGLI religionsbedingte Fehlen einer Planidee des islamischen Städtebaues aus. Hinzu tritt als weitere Voraussetzung die Zunahme der städtischen Bevölkerung, wodurch es überhaupt erst zu einer Verteilung oder Aufteilung von Grundstücken kommt. Noch eine Voraussetzung ist besonders für die Entstehung der zahlreichen, in

⁵⁰ Vgl. die Bezeichnung „parasitäre Grundstücksaufteilung“ bei K. WULZINGER, C. WATZINGER, 1924, S. 31.

das Innere von Baublöcken gerichteten Sackgassen wichtig, nämlich, daß im Inneren der Baublöcke Land zur Verfügung steht, das aufgeteilt werden kann. Hier spielt die Vorliebe für die Anlage von Gärten bei der städtischen Siedlungsweise der Türken hinein⁵¹. Neben dem Vorhandensein von Landreserven in den Baublöcken kann die von G. SCHWARZ geschilderte Sozialstruktur, die Notwendigkeit eines Abschlusses des eigenen Viertels gegen ein anders geartetes Nachbarviertel, die Richtung einer Sackgasse in den Baublock hinein mitbestimmt haben.

Es bleibt zu klären, warum die Bewohner der Binnenfläche der Baublöcke nicht durch Gänge und Tore Zugang zu der Hauptstraße erhalten, wie es bei den Hinterhofbewohnern west- und mitteleuropäischer Städte im Mittelalter und bis in die Neuzeit hinein üblich gewesen ist. Hier bieten sich die Erklärungen von A. AKGÜN und E. EGLI an. Die religionsbedingte Abgeschlossenheit des einzelnen Hauses und Grundstückes hat es bei der Einfamilienhausbebauung — letztlich auch ein Ausdruck der Abgeschlossenheit — nicht zur Ausbildung eines „Wegerechtes“, zur Errichtung von Gängen und Toren durch oder über andere Grundstücke und Häuser kommen lassen. Im Zusammenhang mit dem Aufriß steht auch die Häufung von Sackgassen in Gegenden mit zumindest ursprünglich vorhanden gewesener Einfamilienhausbebauung, da in solchen Gebieten die Notwendigkeit bestand, besonders zahlreiche „private“ Straßenanschlüsse zu schaffen. Zur Erklärung der Frage, warum die Sackgassen nicht zu Verbindungsstraßen durchgebrochen werden, bietet sich wieder die von A. AKGÜN vertretene Auffassung an, daß der islamische Moralkodex die Abgeschlossenheit des einzelnen Hauses so hoch bewertet, daß die Durchgängigkeit des städtischen Straßennetzes auf das wirtschaftliche Mindestmaß beschränkt wird.

Die Entstehung des orientalischen Sackgassengrundrisses erweist sich als ein komplexes Phänomen.

Der vorliegende Aufsatz ging aus von den Anregungen und Überlegungen von R. MAYER aus dem Jahre 1943 über die Zusammenhänge zwischen Sackgassenbildung und Grundstücksaufteilung und sollte jene Aussagemöglichkeiten zu dem Problem prüfen, die in der Interpretation von Katasterplänen liegen, die R. MAYER noch nicht hatte verwenden können. Daneben wurden die Möglichkeiten untersucht, die in der sozialgeographischen Erklärung des Phänomens liegen, wie sie von G. SCHWARZ im Jahre 1959 vorgeschlagen wurden. In der Auseinandersetzung mit diesen Gesichtspunkten ergab sich eine Erweiterung der Betrachtungsweisen, nach denen das Problem der Entstehung des orientalischen Sackgassengrundrisses weiter zu verfolgen ist: die sozialgeographische, die verkehrsstrukturelle, die religionsgeschichtliche und juristische Untersuchung des Phänomens.

Karten und Pläne

AYVERDI, E. H.: 19. Asirda Istanbul Haritasi, Istanbul Fetih Dernegi, Istanbul Enstitüsü Yayinlari. Istanbul 1958; in 20 Blättern, etwa 1:4500.

HALLWAG-Stadtplan Istanbul, 1:12500. Bern 1964.

Instituto Geografico de Agostini: Istanbul, 1:13500. Novara 1960.

JANIN R.: Constantinople byzantine. Développement urbain et répertoire topographique. Archives de l'Orient Chrétien, 4 A,

1. Auflage, Paris 1950; 2. Auflage, Paris 1964.

Königliche Museen zu Berlin: Altertümer von Pergamon, Bd. 1, Stadt und Landschaft, Tafeln. Berlin 1912 (Tafel IV).

MANTRAN, R.: Istanbul dans la seconde moitié du XVIIe siècle; essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale. Bibliothèque archéologique et historique de l'Institut Français d'Archéologie d'Istanbul XII; Paris 1962.

⁵¹ Vgl. H. HEIMANN, 1935, S. 56.

Stadt Istanbul: Katasterpläne der Stadtverwaltung der Stadt Istanbul. 1:500. Istanbul 1961—63.

Plan Cadastral d'Assurances sur base du Réseau Polygonal Officiel de la ville de Constantinople. in 78(?) Teilen; 1:500 und 1:1000; Constantinople 1922—41.

STOLPE, C.: Plan von Constantinopel mit den Vorstädten, dem Hafen und einem Teil des Bosphorus. Auf Grund genereller

geometrischer Originalquellen bearbeitet und durch Detailaufnahmen in den Jahren 1855—63 erweitert und vermehrt. Constantinopel 1863. Verschiedene Neuauflagen und Ergänzungen. Ausgabe von 1882 beigegeben zum Guide de Constantinople, avec une introduction historique de A. D. MORDTMANN; Constantinople o. J.; 1:15000.

Schrifttum

AKGÜN, A.: Landschaft und Standort als bestimmende Einflüsse auf die Gestalt der Stadt Istanbul. Diss. Zürich 1959.

AYVERDI, E. H.: 19. Asirada Istanbul Haritasi, Istanbul Fetih Derneği, Istanbul Enstitüsü Yayinlari. Istanbul 1958.

BOBEK, H.: Soziale Raumbildungen am Beispiel des Vorderen Orients. Deutscher Geographentag, München 1948, Band 27; Landshut 1950, S. 193—207.

BUSCH-ZANTNER, R.: Zur Kenntnis der osmanischen Stadt. Geogr. Zeitschrift, 38. Jahrgang; Leipzig und Berlin 1932. S. 1 bis 13.

CAHEN, C.: Zur Geschichte der städtischen Gesellschaft im islamischen Orient des Mittelalters. Saeculum, Bd. 9, Jahrgang 1958; Freiburg. München 1958, S. 59—76.

CONZEN, M. R. G.: Alnwick, Northumberland. A Study in Town-Plan Analysis. The Institute of British Geographers, Publication No. 27; London 1960.

CONZEN, M. R. G.: The Plan Analysis of an English City Centre. Proceedings of the I G U Symposium in Urban Geography, Lund 1960; Lund Studies in Geography, Ser. B., Human Geography, No. 24; Lund 1962, S. 383—414.

CUDA, A.: Stadtaufbau in der Türkei. Die Welt des Islams. Zeitschrift für die Entwicklungsgeschichte des Islams besonders in der Gegenwart, Bd. 21, Deutsche Gesellschaft für Islamkunde; Berlin, Leipzig 1939.

DULGARIAN M. und TÜMERTEKIN, E.: The Population of Istanbul: Pattern and Changes, 1955—60. Review of the Geographical Institute of the University of Istanbul; International Edition 1962, Nr. 8; Istanbul 1963, S. 57—70.

EGLI, E.: Geschichte des Städtebaues, 2. Band, Das Mittelalter. Erlenbach-Zürich, Stuttgart 1962.

GRÜNEBAUM, G. E. von: Die islamische Stadt. Saeculum, Bd. 6, Jahrgang 1955; Freiburg, München 1955, S. 138—153.

GURLAND, A.: Grundzüge der mohammedanischen Agrarverfassung und Agrarpolitik mit besonderer Berücksichtigung der türkischen Verhältnisse. Ein kritischer Versuch. Diss. Bern, Dorpat 1907.

HALBWACHS, M.: La population d'Istanbul (Constantinople) depuis un siècle. Annales Sociologiques, Série E, Fascicules 3 et 4; Paris 1942, S. 16—43.

HEIMANN, G.: Konya. Geographie einer Oasenstadt. Diss. Hamburg 1935.

HÖGG, H.: Istanbul. Ausschnitte aus der Stadterneuerung. Baumeister, 58. Jahrgang; München 1961, S. 33—52.

Istanbul Sehri Istatistik Yilligi, Annuaire Statistique de la ville d' Istanbul, Bd. 1—13, insbesondere Bd. 13, 1955—59; Istanbul 1961.

JANIN, R.: Constantinople byzantine. Développement urbain et répertoire topographique. Archives de l'Orient Chrétien, 4 A, 1. Auflage, Paris 1950; 2. Auflage, Paris 1964.

KIRSTEN, E.: Die byzantinische Stadt. Berichte zum XI. Byzantinisten-Kongreß; München 1958, S. 1—48 und 32 Seiten Anmerkungen.

LEWIS, B.: The Emergence of Modern Turkey. London 1961; 2. Auflage 1962.

MANTRAN, R.: Istanbul dans la seconde moitié du XVIIe siècle; essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale. Bibliothèque archéologique et historique de l'Institut Français d'Archéologie d'Istanbul, XII; Paris 1962.

MAYER, R.: Byzantion — Konstantinopel — Istanbul. Eine genetische Stadtgeographie. Akademie der Wissenschaften in Wien. Philosophisch-historische Klasse, Denkschriften, 71. Band, 3. Abhandlung; Wien und Leipzig 1943.

PASSARGE, S. Stadtlandschaften der Erde. Hamburg 1930; darin: S. PASSARGE: Stadtlandschaften im arabischen Orient. S. 71—83.

REITEMEYER, E.: Die Städtegründungen der Araber. München 1912.

RUNCIMAN, St.: Byzantine Civilization. University Paperbacks No. 35; London 1961.

SCHARLAU, K.: Moderne Umgestaltungen im Grundriß iranischer Städte. Erdkunde, Archiv für wissenschaftliche Geographie, Band XV; Bonn 1961, S. 180—191.

SCHNEIDER, A. M.: Konstantinopel. Gesicht und Gestalt einer Weltmetropole. Mainz und Berlin 1956.

SCHWARZ, G.: Allgemeine Siedlungsgeographie. Lehrbuch der Allgemeinen Geographie, Band VI; Berlin 1959; 2. Auflage, Berlin 1961.

STEWIG, R.: Der Grundriß von Stambul. Vom orientalisches-osmanischen zum europäisch-kosmopolitischen Grundriß. Schriften des Geogr. Instituts der Universität Kiel, Band XXIII; Kiel 1964, S. 195—225.

WATZINGER C. und WULZINGER K.: Damaskus. Die antike Stadt. Wissenschaftliche Veröffentlichungen des deutsch-türkischen Denkmalschutz-Kommandos, Heft 4; Berlin und Leipzig 1921.

WEULERSE J.: Antioche, un type de cité d'Islam. Comptes Rendus du Congrès International de Géographie; Varsovie 1934, Band III, Section III; Warschau 1937, S. 255—262.

WIEGAND Th. und SCHRADER H.: Priene. Ergebnisse der Ausgrabungen und Untersuchungen in den Jahren 1895—1898. Berlin 1904.

WILHELMY, H.: Hochbulgarien II. Sofia. Wandlungen einer Großstadt zwischen Orient und Okzident. Schriften des Geogr. Instituts der Universität Kiel, Band V, Heft 3; Kiel 1936.

WULZINGER K. und WATZINGER, C.: Damaskus. Die islamische Stadt. Wissenschaftliche Veröffentlichungen des deutsch-türkischen Denkmalschutz-Kommandos, Heft 5; Berlin und Leipzig 1924.

WULZINGER, K., WITTEK, P. und SARRE, F.: Das islamische Milet. Staatliche Museen zu Berlin; Berlin und Leipzig 1935.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1966

Band/Volume: [108](#)

Autor(en)/Author(s): Stewig Reinhard

Artikel/Article: [Bemerkungen zur Entstehung des orientalischen Sackgassengrundrisses am Beispiel der Stadt Istanbul 25-47](#)