

verkehr von einst. Bilder alter Poststationen, die Entwicklung des Kurswesens, des Briefes und der Zeitung füllen weitere Räume. Eine kleine Briefmarkenschau (der Krieg gestattet aus wohlbegreiflichen Gründen nicht die Aufstellung gerne gesehener Stücke) dürfte sicherlich manchen erfreuen. Schließlich kommen Besucher, die besonders technischen Fragen Interesse entgegenbringen, auch auf ihre Rechnung. Die Entwicklung des Fernsprechers, des Telegraphen und des Rundfunks wird manchem ein Ansporn zur weiteren Arbeit sein.

Wir wollen noch erwähnen, daß es die geringen Raumverhältnisse nicht gestatten, alles zu zeigen, was eigentlich in den Ausstellungsraum gehört. Viele Teilgebiete konnten bloß angedeutet werden. Doch ist die Musealleitung jederzeit bereit, ihre Magazine der wissenschaftlichen Forschung zu öffnen.

Schließlich können auch in der Musealbücherei hinterlegte Kursbücher und Landkarten besonders wertvolle Quellen bilden.

Quellennachweis.

- E. Körner: Die Deutsche Reichspost, eine Hoheitsverwaltung, in: Die Reichspost im Staate Adolf Hitlers, Berlin 1937.
 Rennert: Paul Jakob Marperger, der erste Propagator des Weltpostvereins, in: Union Postale, Jahrgang 1930.
 K. Schwarz: Was kann die deutsche Postgeschichtsforschung geben? in: Deutsche Postgeschichte, Jahrgang 1937. — Postgeschichtsforschung, in: Jahrbuch des Postwesens, Jahrgang 1939, Berlin 1940.

Kairo.

Von Hans Slanar (Wien).

Mit 2 Plänen im Text und 2 Bildern auf Tafel III und IV.

Nicht nur die heutigen Ereignisse, auch allgemein-geographische Betrachtungen haben seit langem die Aufmerksamkeit auf jenes Siedlungsgebilde Afrikas gelenkt, das als einzige Weltstadt dieses Kontinents und zugleich als eine der ältesten fortdauernden Stadtgebilde der Welt in mehrfacher Beziehung eine Sonderstellung unter seinesgleichen einnimmt. Afrika ist der einzige Erdteil mit nur einer Weltstadt; diese liegt in besonders charakteristischer Lage am Südrande des Orients, in günstiger Verkehrslage sowohl zu Negerafrika wie zur arabischen Welt, zu Indien wie zum europäischen Kulturgebiet.

Nun ist zu dieser natürlichen Einzelstellung noch eine solche in der geographisch-wissenschaftlichen Literatur gekommen. Seit 1934 besitzt Kairo im Werke Marcel Clerget¹ eine Stadtgeographie, wie sie sonst wohl keine Weltstadt ihr Eigen nennen kann. Von den Hauptergebnissen und der Vielseitigkeit dieses Werkes, das Clerget nach langem Aufenthalt in Kairo und fünfjährigem Quellenstudium gestaltet hat, sollen die nachfolgenden Zeilen Auskunft geben. Die aus Clergets Arbeit gewonnenen Ergebnisse konnte der Verfasser durch eigene Beobachtungen, die er im März 1936 in Kairo gemacht hat, unterstützen.

¹ Marcel Clerget, Le Caire, Etude de Géographie urbaine et d'Histoire économique. 2 Bände, 771 Seiten Text, 62 Textfiguren, 21 Karten auf Beilagen, 38 Phototafeln, 43 Seiten statist. Anhang. Le Caire, Imprimerie E. & R. Schindler, 41, Rue Madabegh, 1934.

Clerget faßt die Stadt als eine Symbiose zwischen Mensch und Natur auf, deren Charakteristik er mit Jean Brunhes in der Lebensform ihrer Bewohner sieht. So ist ihm, von der Seite der physischen Geographie gesehen, die Oberflächenform nur ein Teil der natürlichen Grundlage der Stadt, dem — im Falle Kairos mit offensichtlichem Recht — das Klima oder die Straßenlage gleich bedeutsam zur Seite tritt. Weiters gibt es in der „paysage urbain“, wie er bedeutsam unseren deutschen Ausdruck „Stadtlandschaft“ übersetzt, eine Geographie der Krankheiten ebenso wie eine solche des Arbeitslohnes, der Kleinverkaufspreise, der Versorgung und selbst des Bankwesens.

Clerget gliedert seine Arbeit in sieben wohl ungleiche Abschnitte, welche die physisch-geographischen Grundlagen, die geschichtliche Entwicklung, Bevölkerung, Lebenslauf und Aussehen der Stadt, ihre organischen Funktionen, ihre Rolle als Produktionsstätte und schließlich die geistige und politische Bedeutung Kairos und die sozialen Probleme behandeln.

Im ersten Abschnitt des Werkes wird die Lage der Landschaft Kairos zu den umliegenden Wüstengebieten, besonders zur arabischen Wüstentafel, dargestellt. Die Siwah-Oasen im Westen und die Suez-Senke im Osten waren von vornherein bedeutungsvoll, wenn auch die Erreichung der ersteren schon eine Überwindung von 200 bis 500 km Wüstenraumes bedeuteten. Dann wird die Bedeutung des Nils und seines Deltakopfes, der seit der Pluvialzeit manche Veränderungen erfuhr, behandelt. Dieser Deltakopf wandert in der historischen Zeit von Heluan über Memphis nach dem heutigen Nordkairo (Schubra). Die stark wechselnde Schlammführung des Stromes (bei Niederwasser 50 bis 60 g/cm³, bei Hochflut 1400 bis 1500 g/cm³) bedingt eine ständige Umwandlung der für die Brückennlage wichtigen Inseln und Kanäle im Stadtgebiet, die Clerget an zahlreichen Karten und Tabellen — darunter Nilometertabellen seit 1733 — aufzeigt. Der gesamte Stadtboden ist schließlich auf Terrassen des Nils, einer pliozänen und drei glazialen, gelegen und — von der auf einem Mokattamzeugen gelegenen Zitadelle abgesehen — in den Boden- und Grundwasserverhältnissen vom Nil abhängig. Den Beschluß des Abschnittes bildet eine genaue Darstellung der Klimaverhältnisse mit Erwägungen, inwieweit durch menschliche Eingriffe eine günstige Veränderung erzielt werden könnte.

Der zweite Abschnitt beschäftigt sich zunächst mit den vorislamitischen Bewohnern des Gebietes von Kairo. Paläo- und neolithische Wohnstätten wurden am Mokattam aufgefunden. In der Pharaonenzeit haben sich nur Vorstädte von Memphis auf das Gebiet des heutigen Kairo, besonders in die Gegend von Schubra, erstreckt, sonst war die Landschaft zwischen Memphis und Heliopolis wenig bewohnt. Etwa um 1200 v. d. Ztr. wurden babylonische Kriegsgefangene an der Stelle, an der der versuchte Kanal zwischen dem Roten Meere und Memphis in den Nil mündete, angesiedelt. Sie nannten die Siedlung Babylon, welches Wort im arabischen „Deir Babloun“ erhalten blieb. Babylon blieb bis in die spätrömische Zeit ein wichtiger Verkehrsort mit Wachstumsspitzen in der Richtung gegen Heliopolis. Nördlich von Babylon wurde später ein römisches Legionslager gebaut, dessen Überreste von den Arabern Kasr Ech Cham (Feuerschloß) genannt wurde. Das ägyptische Frühchristentum hatte in Babylon bald eine Heimat gefunden.

641 fiel Babylon nach einer siebenmonatigen Belagerung in die Hände Amrs, des Statthalters des Kalifen Omar. Die wüstennahe, den Arabern angenehme Lage und die strategische Bedeutung des Ortes an dem durch Inseln erleichterten Nilübergang unmittelbar am Deltakopf bewogen die Nachfolger Amrs, ein großes

arabisches Militärlager nördlich Babylons in der Richtung gegen den Mokattamabfall anzulegen. Um 785 ist dieses Lager unter dem Namen *Fustat* bereits ein wichtiger staatlicher Mittelpunkt. Handwerker und andere Gewerbetreibende aus Babylon erhöhen die Volkszahl, wenn auch der vorwiegend militärische Zweck der Siedlung schon aus dem Namen „*Al Askar*“ (Der Soldat) aufscheint. Der Name *Fustat* wird vom byzantinischen Worte „*Phossaton*“ (= Lager) abgeleitet. 888 wird die Siedlung durch den Schloß- und Moscheebau des Gouverneurs *Ibn Tulun* (das Gebiet wird „*Masr*“ genannt) verschönt und behauptet seine Bedeutung bis in die Zeit der *Fatimiden*. 969 gründen diese einen zweiten Schloßbau mit anschließendem Militärlager zwischen dem *Khalig*-Kanal und dem *Mokattam*, das nach dem Kalifen *Muiss* und dem im Kriege siegreichen Planeten *Mars* (*Kahir al Falak*) *Kahira al Muissija*, später kurz *Masr al Kahira* (= M. die Siegreiche) oder nur *Masr* (auch *Misr*) genannt wird. Schon 985 wird die Siedlung *Fustat-Misr* vor *Damaskus* gesetzt. Erst im 12. Jahrhundert verfällt *Fustat* und wird 1168 niedergebrannt, um nicht den Kreuzfahrern in die Hände zu fallen. Seine Stelle bleibt nun *Hafen* und *Arbeitervorstadt* des sich rasch entwickelnden *Kairo*.

Die Entwicklung der Stadt, die schon unter den letzten *Fatimiden* einen starken Auftrieb erfuhr, wird von *Saladin* und den *Ejjudiden* besonders gefördert und erreicht um 1330 ihre größte Entfaltung. 1167 bis 1183 wird die *Zitadelle* gebaut. Die unter den *Fatimiden* gegründeten Stadtviertel sind so überbevölkert, daß alle Plätze verkleinert werden müssen, um mehr Baustellen zu erhalten. Die Stadt wächst besonders gegen Norden und Nordwesten (siehe Abb. 1). Dort entstehen besonders unter den *Mameluken* zahlreiche Prunkvillen um die ausgedehnten Teiche (*Birkats*), die sich im damaligen Altwassergebiet am Nil leicht anlegen ließen. Auch der altägyptische Rote-Meer-Kanal, der *Khalig*, wird nun neu ausgebaut, freilich nur als Bewässerungshauptkanal, der auch für kleinere Fahrzeuge fahrbar bleibt. Im Osten und Nordosten dehnen sich die Friedhofsviertel, auch diese in Zeiten der Raumnot von Armen bewohnt. Die alten Kerne von *Fustat* und *Babylon* werden auf diese Weise vom Mittelpunkt der neuen Hauptstadt immer weiter entfernt und bleiben unter dem Namen „*Alt-Kairo*“ entfernte Vororte, die sich im 13. Jahrhundert durch zahlreiche Zuckerraffinerien wirtschaftliche Bedeutung erhalten.

Die ersten Zeichen eines Niederganges dieser mittelalterlichen Weltstadt zeigen sich bald nach der Mitte des 14. Jahrhunderts. Dazu gehört die Unterbrechung des *Indienhandels* zu Lande durch den *Mongolenvorstoß* nach *Syrien* und *Mesopotamien*, ebenso die 1348 die Stadt verwüstende *Pest*. Mit dem Einzug der *Türken* 1517 wird *Kairo* Provinzialstadt, sein früher so bedeutender *Getreidehandel* ist für *Sambul* unwichtig. Die Stadt wird ein *Paschasitz* mit fast gewollter Unordnung, die durch die Bestechlichkeit der türkischen Beamten noch vermehrt wird. Sie zerfällt sehr bald in eine Reihe von kleinen Quartieren mit wenigen Gassen, die sich gegenseitig streng abschließen und durch Ruinenfelder getrennt sind. Plünderungen durch aufständische Soldaten, Straßenkämpfe der *Beys* der Kleinquartiere untereinander und Bürgerkrieg vernichten einen Großteil des mittelalterlichen Stadtbildes. Dazu kommt, daß durch die *Besetzung Indiens* durch *Portugal* der Handel nach Osten und im *Roten Meer* stark beeinträchtigt wurde. *Kairo* verliert damals zwei Drittel seiner Wohnfläche und Bevölkerung.

Ein Wiederaufstieg macht sich erst nach der napoleonischen Expedition und der Beseitigung der *Mamelukenherrschaft* bemerkbar. Nun wird *Bulak* der Haupthafen. Seit 1820 werden sanitäre Verbesserungen durchgeführt, besonders die versumpften Teiche trockengelegt und die *Zitadelle* modern ausgebaut. Die Aus-

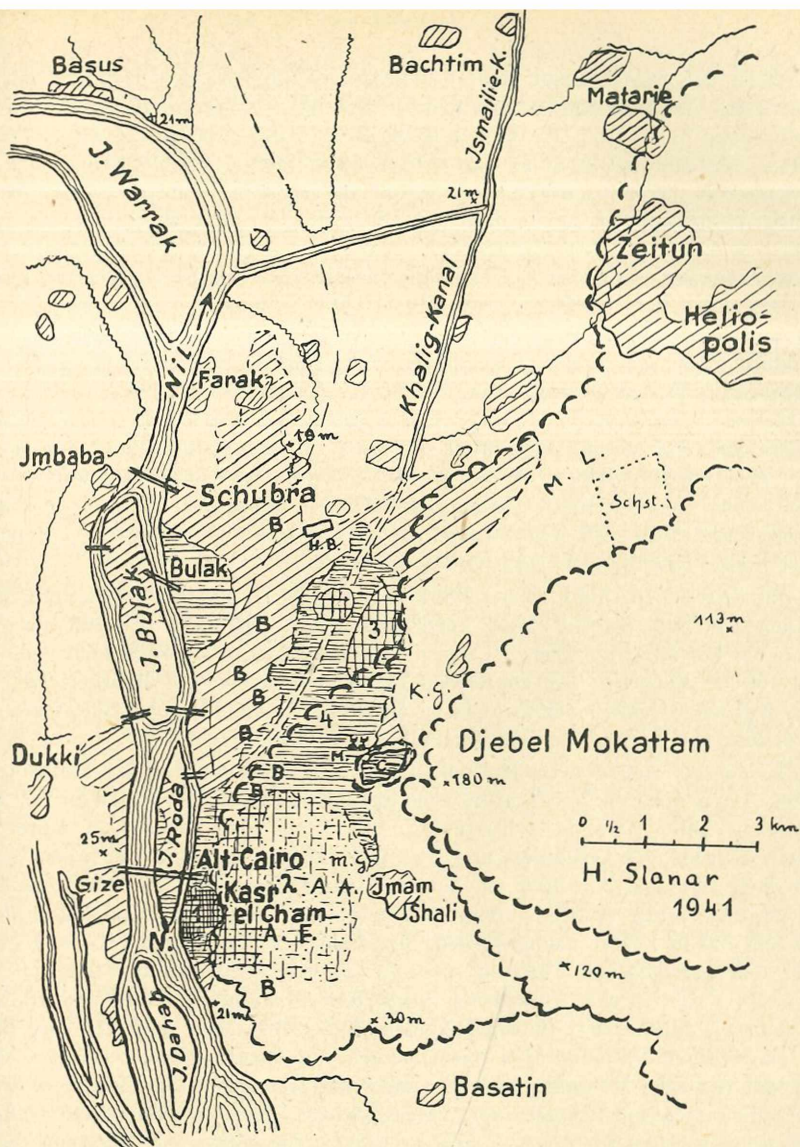


Abb. 1. Die räumliche Entwicklung Kairos (nach Clerget).

- | | | | |
|--|---|--|-------------------------------|
| | Altägypt. Siedlung (1) (Babylon) | | Kairo und Umgebung 1933 |
| | Gebiet des arabischen Feldlagers (El Kahira) (2), im O heute Ruinenstätte | | Abfälle der arab. Wüstentafel |
| | Kairo zur Zeit der Fatimiden (3) (von 970 bis 1171) | | Kanäle |
| | Kairo zur Zeit der Ejjubiden und Mameluken (1171—1811) (4) | | ehem. Lauf des Khalig-Kanals |
| | Verlassene Wohngebiete strichliert! | | rechtes Nilufer um 1200 |
| | | | Nilbrücken 1935 |

C. = Zitadelle. M. G. = Mamelukengräber. A. F. = Al Fusta'. A. A. = Al Askar. K. G. = Kalifengräber. B = Lage größerer Teiche (Birkat) um 1800. Schst. = Schießstätte. M. L. = Militärlager. H. B. = Hauptbahnhof. M. = Moscheen Refaj und Sultan Hassan. N = Nilometer.

gestaltung der Stadt nimmt seit 1850 größeren Umfang an, besonders seit der Entwicklung der Eisenbahnen und der Vollendung des Suezkanals. Seit 1865 gibt es zahlreiche Neubauten öffentlicher Gebäude (Börse, Oper), aber auch von Kaufhäusern und Hotels. In Nord-Kairo und entlang des Nils entwickelt sich eine Europäerstadt, die mit der britischen Besetzung (1881 bis 1922) rasche Fortschritte erfährt. 1899 wird der letzte Rest des Khalig-Kanals zugeschüttet, breite Alleenstraßen treten an seine Stelle. Briten bringen den englischen Kolonialstil in die Villenviertel (so in Garden City auf der Insel Roda), der bald auch von reichen Ägyptern nachgeahmt wird. Solche Villenviertel entstehen dann auch in Heliopolis und Heluan. 1890 bis 1908 entwickelt sich in der Nähe des Hauptbahnhofes das erste Geschäfts- und Bankenviertel. Seit 1899 wird Gize Universitäts- und Villenstadt, mit der Ausgestaltung der Verkehrsmittel und Verkehrswege tritt ein starkes Wachstum der Stadt gegen Norden und Nordosten (Heliopolis) ein. Es fehlt aber ein Gesamtverbauungsplan, und die Spekulations- und Bauwut der Jahre 1907 bis 1912 läßt nach der Weltkriegskrise viele Baustellen unbearbeitet. Durch diese ungeordnete Verbauung der letzten Jahre wurden viele der alten Gärten zerstört und an den Straßenfronten oft moderne Außenseiten errichtet, hinter denen baufällige Altstadtvorhäuser verblieben.

Im dritten Abschnitt seines Werkes bespricht Clerget die Bevölkerungszusammensetzung Kairos. Man kann annehmen, daß neun Zehntel der Eingeborenen auf alten koptischen Ursprung zurückgehen, wenn sich auch heute nur etwa 100 000 Menschen zur koptischen Kirche bekennen. Die Mehrheit trat dem Islam bei, um Steuererleichterungen zu erhalten. Ausländer gehen meist schon in der dritten bis vierten Generation unter den Einheimischen auf.

Kairo hat eine außerordentlich starke Zuwanderung fremder Elemente erfahren. Dazu gehören Nordaraber, aber auch Südaraber aus Yemen in der früh-arabischen Zeit. Unter den Tuluniden wanderten viele Perser ein, unter den Türken Kurden, Tscherkessen und seit dem 18. Jahrhundert vor allem Syrer. Dazu kam seit dem Altertum ein Zustrom von Negern aus dem Süden und von Berbern aus Nordwestafrika, erstere besonders durch den Sklavenhandel. Juden sind seit 750 in Fustat nachgewiesen, ihre Zahl wird 1927 mit 34 000 angegeben. Unter den europäischen Christen spielten seit den Fatimiden die Griechen eine besondere Rolle, in der Türkenzeit wanderten zunächst Armenier und Italiener, seit dem 17. Jahrhundert in zunehmendem Maße Franzosen und seit 1881 Briten ein. Die übrigen Nationalitäten treten zurück, wenn auch starke russische, spanische und deutsche Kolonien (darunter viele Österreicher) vorhanden sind. Trotzdem geht aus diesem Schmelztiegel verschiedener Völker eine durch die arabische Kulturwelt vereinheitlichte Bevölkerung hervor, die uns einen Vergleich Kairos mit New York nahelegt. In der Bevölkerung bleibt aber eine tiefe soziale Schichtung zwischen einem Drittel Gebildeten und der übrigen Masse, die erst durch die Ereignisse der letzten Zeit überbrückt wird; ebenso ist in der europäischen Kolonie eine Scheidung zwischen der Gruppe der Engländer, Franzosen, Deutschen, Holländer und Schweizer als höheren Schichte gegenüber den anderen — oft als Levantiner bezeichneten — festzustellen.

Kairo mag unter den Fatimiden etwa 100 000 Einwohner gezählt haben, um 1500 waren es etwa 500 000. 1882 war die Bevölkerung auf 400 000 gesunken, um 1927 wurde die Million überschritten. Dabei haben die Nordviertel ihre Bewohnerzahl verzehnfacht, die Südost- und Europäerviertel kaum verdoppelt. Dazu bringt Clerget zahlreiche Karten, die den Wohnplan Kairos seit dem Mittelalter aufzeigen, daneben die Bevölkerungsbewegung, die Vermehrung der Wohnungen, die

Wohndichte seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts, endlich die Volksdichte im Stadtzentrum, die Verteilung der Mohammedaner, Kopten und Juden sowie der Fremden auf die verschiedenen Stadtviertel.

Im vierten Abschnitt beschäftigt sich Clerget mit dem Aufriß der Straßen und Haustypen der Stadt. Es zeigt sich, daß bei dieser Siedlung die einzelnen Stadtviertel, im Mittelalter oft von eigenen Mauern umgeben, charakteristischer sind als das Stadtganze. In Zeiten des Niederganges trennen oft weite, wüste Ruinenstätten Stadtviertel und Stadtzentrum. Das Herrscherviertel mit seinen Palästen, die Volksviertel im Zentrum und in der Umgebung des Stadtkerns, die Vergnügungsviertel und Fremdenviertel haben ihr eigenes Gesicht. In der Neuzeit sind noch die Geschäftsviertel, dann die Randgebiete der reichen Einwohner und endlich die Viertel mit der Mischbevölkerung von Europäern und Eingeborenen dazugekommen. Im allgemeinen liegen heute die vornehmen Viertel im Westen am Nil, der Mittelstand wohnt im Norden, und die ältesten, von Eingeborenen bewohnten Stadtteile bedecken den Südtel der Stadt. Charakteristisch ist auch heute noch das Nebeneinander von überfüllten Wohnvierteln, von Halbruin und Wüstungen und von Gärten inmitten der Wohngebiete. Dabei war das Bestreben der Fürsten seit Saladin darauf gerichtet, ihre Paläste aus dem Lärm der Großstadt zu entfernen. Aber das Volk ist immer den Fürsten nachgezogen. Dabei waren weitgehende Reparaturen oder ein Niederreißen von Gebäuden äußerst unbeliebt. Man wohnte lieber in Ruinen und verließ sie, wenn sie allzu baufällig wurden, um irgendwo anders neue Behausungen zu errichten. So unterscheidet der Araber eine ganze Reihe von Arten von Plätzen und Straßentypen mit eigenen Namen; es verursachte auch größte Schwierigkeiten, wenn etwa ein Herrscher eine Moschee freilegen wollte. Charakteristisch sind die zahlreichen Sackgassen, die Verengung der Straßen durch Anbauten und Balkone. Die ersten Straßenbahnen mußten oft nur 15 cm vom Hausrand entfernt geführt werden. Um berühmte Moscheen, die von Kaufbuden gerne aufgesucht wurden, häuften sich solche Übelstände besonders stark.

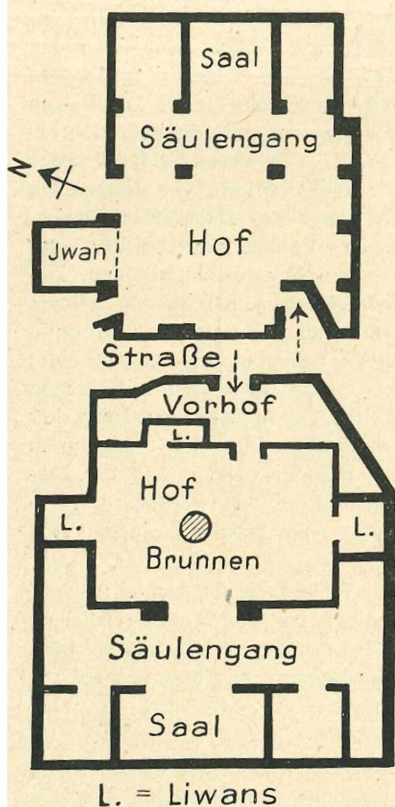
Dabei stieg in den Jahren 1897 bis 1927 die Wohnungszahl von 52 000 auf 242 000 und führte zu sechsstöckigen Häusern mit 2 bis 3 m breiten Gäßchen. Diese innige Verbindung von Eingeborenen- und Europäerviertel unterscheidet Kairo nachdrücklich von den Großstädten Nordwestafrikas mit ihren scharf getrennten Gebieten der Europäer- und Eingeborenensiedlung, wie etwa in Casablanca u. a. m.

Von besonderem Interesse sind die Ausführungen Clergets über die Hausformen in Kairo. Als ortsnahes Baumaterial spielen der Sandeuh des Nils und daraus gebrannte Ziegel die wichtigste Rolle. Fustat war aus solchen erbaut. Kalk und Gips stehen reichlich zur Verfügung, dann aber auch ein rasch trocknender und verkalkender Mörtel aus den Ruinengebieten Fustats (Kosromil). Dagegen wird der ausgezeichnete Mokattamkalk erst seit 1977 und nur für Staatsgebäude verwendet. Holz ist kostbar; es kommt zunächst aus Oberägypten und nach Vernichtung der dortigen Wälder aus Syrien und Kleinasien.

Hausform und Wohnweise sind durch das angenehme Klima und die davon beeinflusste Anspruchslosigkeit der Eingeborenen bedingt. Auch die Hausfeindlichkeit der Beduinen spielt mit. Omar erlaubte z. B. nicht mehr als drei Zimmer für die Familie. Dazu wurde die Fundamentierung der Bauten durch die starken Niveauschwankungen des Nils und den seit Jahrtausenden unterwühlten Boden behindert, die starken Temperaturschwankungen führten selbst bei Eisenbetonbauten zu Mauerrissen.

Die Hausform und ihr Grundriß wurden in Kairo durch altägyptische, iranische, irakische und griechisch-römische Überlieferungen geformt. Charakteristisch ist der wie im ganzen Mittelmeergebiet durch das Klima bedingte Hof. Der Eingang ist meist knieförmig gebogen, um einen Einblick von außen zu verhindern. Harem (Frauengemächer) und Salamlik (Empfangssaal) sind scharf getrennt.

Etwa fünf verschiedene Haustypen kommen in Kairo zur Anwendung und sind zum Teil schon seit dem 12. Jahrhundert zu belegen. Zunächst der H o s c h,



L. = Liwans

Abb. 2. Hausformen in Kairo.
Oben „Hosch“, unten Liwan-Form.

ein großer Hof, umgeben von niedrigen Wohngebäuden, in denen bis zu 40 Familien hausen. Die Räume messen etwa 4 mal 5 m, Licht kommt neben der kaum 1 m hohen Tür durch Dachfenster. Im Hofe vor den Wohneingängen befinden sich kleine Gärten und Brunnen, das Hausgetier lebt im Hofe, dessen einziges Zugangstor bei Nacht geschlossen wird. Der Hosch ist infolge seines Raumanspruchs eine Vorstadtwohnform. Beim Hilani liegen dagegen schon Zimmer am Tor, daran schließen sich Räume mit Holzgitterabschaltung. Der Hof ist klein und meist an der Rückseite des Hauses. Zwischen Hosch und Hilani gibt es viele Übergänge. Die Teilung von Sommerzimmern mit Nordexposition und Winterzimmern mit entgegengesetzter geht auf irakischen Einfluß zurück. Südarabischer (sabäischer) Herkunft ist der Rab, ein Hochhausbau mit 10 bis 15 Zimmern und unbewohnten Geschäftsräumen im Erdgeschoß neben dem Haustor. Er hat sechs bis acht Stockwerke, erfordert aber sicheren Untergrund und war deswegen in Fustat noch unbekannt. Vielleicht römischen Ursprungs ist der Liwan-Typ, der die Wohngemächer auf drei Seiten eines meist von Säulen getragenen Hofraumes verteilt. Das Licht kommt häufig durch einen laternförmigen Oberbau.

Die seit 1800 eindringenden europäischen Hausformen zeigten zunächst einen Mischstil, dann waren griechische und italienische Bauformen (letztere durch starke Verwendung von Säulen und Balkons kenntlich) und endlich amerikanische Eisenbeton-Hochhausformen vorherrschend.

Dem einheimischen Haus blieb eigentümlich das flache Dach, bei dessen Bau auf die zwar seltenen, aber desto zerstörenderen Platzregen Achtung genommen werden mußte. Es war zumeist aus Palmblättern mit Kosromilverkleidung auf einer Balkendecke angelegt. Oft wurde über der nie fehlenden Dachterrasse noch ein besonderes Wetterdach errichtet. Durch mit Holzgittern oder bunten Glasfenstern verkleidete Öffnungen wurde Licht und Luft in die inneren Gemächer



Abb. 1. Blick auf Nordkairo im Osten des Hauptbahnhofes. Entlang der Bahn Europäerviertel (Ghamra) mit Parks und Hausgärten, in der Mitte großstädt. Wohngebäude europäischer Form, am unteren Rand Altstadtgebiet (Bab el Shariya). Links der Bahn Vorortssiedlung.

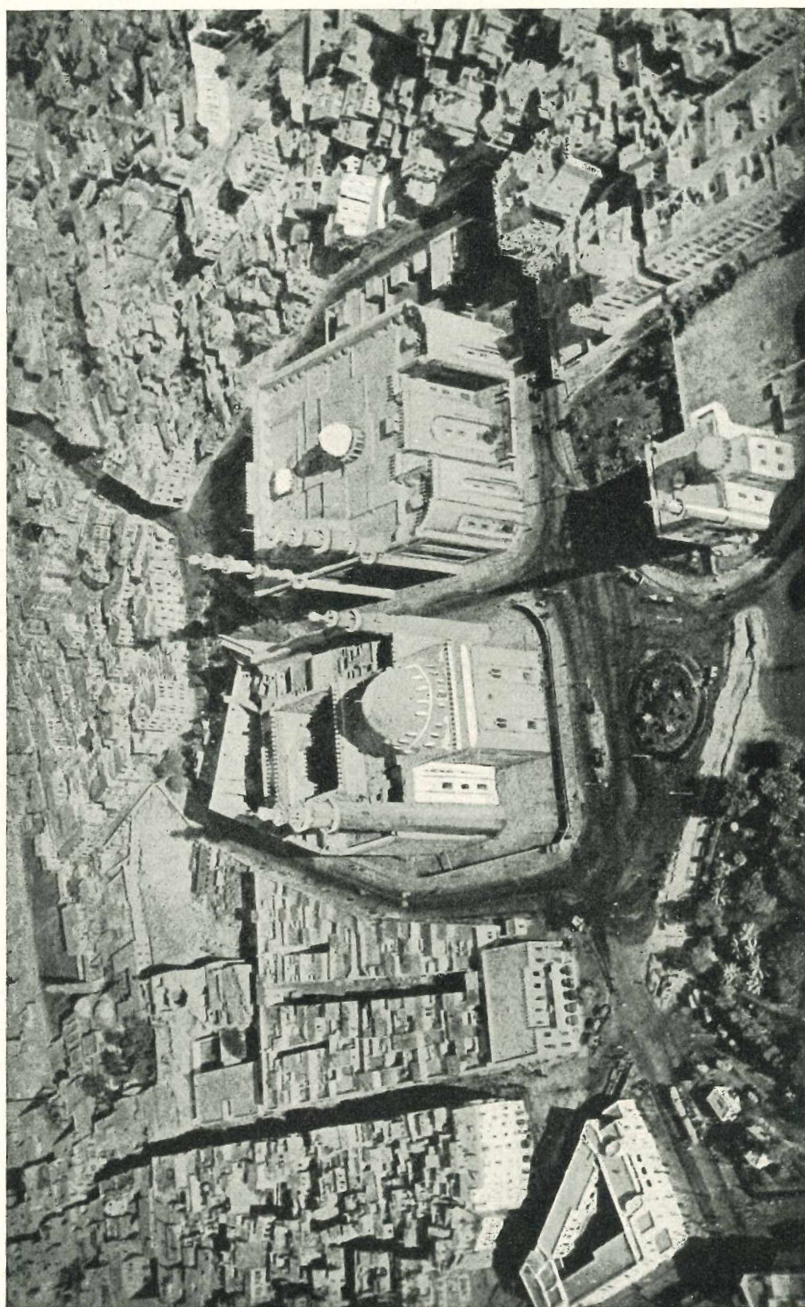


Abb. 2. Südkairo mit Stadtgebiet, das seit Mitte des 19. Jahrhunderts europäische Wohnhäuser mit überwiegender Eingeborenenbevölkerung aufweist. In der Mitte links die Refaj-Moschee, rechts Sultan Hassan-Moschee; nach links Anstieg zur Zitadelle.

geleitet. Auch Fenster und Türen der Harems waren durch kunstvolle Holzschnitzereien verkleidet.

Damit ergaben Häuser und Straßen Kairos ein eigenartiges Bild, dessen Schönheit durch den oft rücksichtslos durchgeführten modernen Ausbau gefährdet erscheint. Heute sucht man durch einen Schutzplan für die alten Viertel, durch Anlage von Gärten und Alleen, durch Förderung von Handwerkerschulen für die muselmanische Kunst dem Niedergang des Schönheitsgefühls bei der eingeborenen Bevölkerung entgegenzutreten. Die Zitadelle und die durch Gärten geschützten Anblicke der Rifai- und der Sultan-Hassan-Moschee sind Beispiele für moderne Freistellungen bedeutsamer Gebäude.

Im umfangreichen Abschnitt über die organischen Funktionen Kairos behandelt Clerget zunächst Hygiene und Fürsorge in der Stadt. Das Fehlen aller Gesundheitsfürsorge führt er auf die schlechte Ortslage, von der nach seiner Meinung die Araber nichts verstehen, zurück. Noch vor wenig Jahrzehnten glich Kairo in hygienischer Hinsicht einer mitteleuropäischen Stadt im Mittelalter. Bodenverhältnisse und Grundwasserstand erschwerten die Kanalisation, und auch nach den Neubauten seit 1909 sind zwei Drittel der Häuser ohne Kanalabfuhr. Der Khalig-Kanal, die versumpften Teiche und die weiten Schutt- und Friedhofsgebiete waren ständige Seuchenherde. Dabei verfügt Kairo, das im 14. Jahrhundert die beste medizinische Hochschule der damaligen Welt mit glänzend eingerichteten Spitalern besaß, erst seit 100 Jahren über ein modernes Spital.

So kann es nicht wundernehmen, daß im Zeitraum 1783 bis 1844 allein die Stadt 21mal von der Pest heimgesucht wurde, daß Blindheit infolge Trachoms stark verbreitet ist. Dazu kommt, daß seit dem Weltkriege der Gebrauch von Rauschgiften selbst bei der armen Bevölkerung stark verbreitet ist. Große Geburtenhäufigkeit ist mit ebenso großer Kindersterblichkeit gepaart, wenn auch in den letzten Jahren — wie aus nachstehender Tabelle hervorgeht — manche Fortschritte zu verzeichnen sind.

1882 . . .	398 700 Einwohner	Geburten: 46‰	Todesfälle: 43‰
1930 . . .	1 161 000 „	„ 45‰	„ 26‰

Dagegen blieb Kairo im Gegensatz zu anderen Großstädten von Bränden fast ganz verschont. Der Eingeborene heizt nicht und kocht auch nur selten im eigenen Hause.

In der Ernährung Kairos spielt das Wasser die erste Rolle. Als Trinkwasser wird das Nilwasser benutzt, heute freilich filtriert; die Brunnen der Umgebung liefern meist salzhaltiges Nutzwasser. Die Aquädukte, deren älteste auf Saladin zurückgehen, sind in der Türkenzeit verfallen. Das früher aus dem Khalig-Kanal von Wasserverkäufern geschöpfte Wasser war aber selbst für Eingeborene nur infolge der langen Gewöhnung ohne Schaden trinkbar. Charakteristisch bleibt das Parfümieren des Trinkwassers, der Genuß von Zitronen- oder Orangenduftwasser, von viel Kaffee (seit Anfang des 16. Jahrhunderts), von Dattelwein und in neuerer Zeit von Bier, Kognak, Whisky und Eis. Der Wasserverbrauch ist rasch gestiegen: 1906 19 Millionen Kubikmeter, 1928 36 Millionen Kubikmeter.

Für die Eingeborenennahrung sind weniger Brot als Grüngemüse, Milch, Käse, Eier und verschiedene Ölarten von Bedeutung. Feigen, Datteln und andere Früchte werden in zunehmendem Maße eingeführt, ebenso Gemüse. Fleisch wird an sich wenig genossen und das wenige schon zubereitet gekauft; dagegen werden Fische aus dem Nil und dem Roten Meer gern genossen, ebenso Geflügel. Zuckerrohrmelasse ist ein charakteristisches Genußmittel.

Für die Verkehrsverhältnisse Kairos war die Überfüllung der Hauptstraßen ebenso kennzeichnend wie die Unwegsamkeit der Nebengassen. Dagegen spielten die Nilbrücken bis in die letzte Zeit keine bedeutende Rolle. Verkehrsmittel waren vor allem Esel, daneben Kamele und Pferde für höhere Dienste. Wagen waren bis 1850 in Kairo unbekannt. Die Neuerungen haben sich auf Straßenverbreiterung, besonders Makadamisierung, beschränkt. Die Straßenbeleuchtung ist noch heute — von dem Prunk- und Europäerviertel abgesehen — mangelhaft. Als Transportmittel spielen heute Straßenbahn und Autobus die Hauptrolle; sind doch in Kairo mehr als die Hälfte aller ägyptischen Motorfahrzeuge beheimatet.

Die Stellung Kairos als Sitz des Finanzkapitals verläuft parallel mit seiner Entwicklung als Handelszentrum. Zahlungsmittel waren bis 875 griechische und persische Gold- und Silbermünzen, nur das Kupfergeld war arabisch. Erst seit dieser Zeit gibt es arabische Edelmetallmünzen. Haupthändler und auch Beherrscher der Münzstätten waren bis in das Hochmittelalter Juden. Erst seit dem 16. Jahrhundert spielen Münzen aus Stambul, aber auch aus Venedig, Frankreich und Spanien eine Rolle. Seit dem 18. Jahrhundert blieb dann der Mariatheresientaler bedeutsam.

Heute hat Kairo seine Stellung als erster Handelsplatz des Landes an Alexandria, den Hauptbaumwollhafen, verloren. Es ist aber noch immer die Hauptstelle des Landes für den Geldmarkt und für die Versicherungsgeschäfte wie für Landwirtschaft und Industrie. Armenier haben bald nach 1800 die erste Bank gegründet; seit 1856 führte die Bank von Ägypten im Lande. Seit 1864 gibt es englische Banken, von denen ab 1925 Barclays Bank die führende Stellung innehat. Seit 1904 besitzt Kairo eine Börse, die vor allem der Finanzspekulation dient, während sich die Börse von Alexandrien auf Baumwollspekulation beschränkt.

Für die Arbeitsverhältnisse im Gewerbe Kairos ist das Fortbestehen mittelalterlicher Gewerkekorporationen nach der Art der früheren Zünfte eigenartig. Ihr Ursprung wurzelt in früharabischer Zeit und liegt in der Vereinigung gleichartiger Gewerbetreibender und Kaufleute, wie sie im Suk (Bazar) vereinigt sind. Sie sind Aufsichtsorgan für die Arbeit und den Markt, sie erließen Vorschriften über alle Arbeiten gewerblicher Natur. In der Wahl ihres Meisters (des Scheikh el taifa), den Einführungs- und Meisterzeremonien, der Zusammenkünfte (als Zeichen des Zusammenkommens gilt ein Petersilienzweig) sind sie ganz mittelalterlich. Sie beherrschen das Fabrikationsgeheimnis einzelner Gewerbezweige, kontrollieren den Arbeitsortwechsel von Meister und Gesellen und leisten Hilfe in wirtschaftlichen Nöten. Sie haben sich trotz des Niederganges während der Kreuzzeit und des Abwanderns vieler Handwerker unter den Türken nach Stambul immer noch erhalten. Die Hauptmarktplätze lagen in der Nähe der alten Moscheen, und noch 1799 gab es 412 besondere Zunftgassen in Kairo. Auch die Kaufleute waren in eigenen Vierteln zusammengeschlossen, von denen die von Bulak und Fustat wegen ihrer Uferlage bedeutsam waren. Erst um 1890 entstanden die ersten modernen Geschäftsstraßen. Der Bazar Khan El Khalili blieb seit dem 12. Jahrhundert der Hauptmarkt für Goldschmiedearbeiten bis zum heutigen Tage.

Die Neuorganisation der Arbeitsbedingungen seit Einführung der Großfabriksbetriebe geht freilich nur schleppend vor sich; vor allem fehlt es an einem gewerblichen Unterrichtswesen. Zahlreiche Spezialarbeiten werden durch italienische und griechische Saisonarbeiter durchgeführt, ebenso beschäftigen die großen Warenhäuser und Banken zumeist europäisches Personal. Moderne Arbeiterorganisationen haben sich im Anschluß an Reste aus der Zunftzeit zuerst in den Ziga-

rettenfabriken gebildet. Erst seit 1930 gibt es ein Arbeitsamt, und Kinder- sowie Nachtarbeit sind bei geringem Lohn- und Unfallschutz noch allgemein verbreitet.

Unter den Verkehrswegen, die Kairo mit der Umwelt verbinden, steht die Schifffahrt auf dem Nil an erster Stelle. Der Nil war im späten Altertum und im Mittelalter eine der wichtigsten Gewürzstraßen der Welt, auf der die Produkte Monsunasiens vom Roten Meer her nach Oberägypten und von dort auf dem Nilweg nach Kairo und Unterägypten befördert wurden. Dabei erwiesen sich die Kopten, besonders die Bewohner der Umgebung von Assuan (Syene) als gute Schiffer, und koptische Worte finden sich deshalb noch heute im arabischen Schifferdialekt. Die hölzernen Barken — ihr Material stammte im Mittelalter noch aus den Wäldern Oberägyptens, später aus Kleinasien und Italien und im 20. Jahrhundert aus Nordeuropa und Amerika — haben seit der Pharaonenzeit keine Umwandlung erfahren. Bei 20 m Länge und 4 m Breite tragen sie bis zu 200 t, ihr Dreieckssegel besteht aus Baumwolle, ihre Seile aus Palmfasern. Für eine Fahrt von Kairo nach Alexandrien benötigte man drei Tage. Als Schifffahrtsweg bedeutungsvoll war früher auch der Khalig-Kanal, der schon von Necho begonnen, von Darius I. vollendet und wieder von Ptolemäus II., Trajan und Omar instand gesetzt worden war. Er verband Kairo über den Timsah-See mit Suez, war aber schon um 1200 bis auf die nächste Umgebung von Kairo versandet und wurde 1899 völlig zugeschüttet. Heute sind in Fustat und Bulak an 70 000 Fahrzeuge und 300 meist kleine Dampfer beheimatet; Kairo ist demgemäß der erste Nilhafen.

Der Karawanenverkehr versorgte den Durchgangshandel von Nordwestafrika über Kairo nach Mekka und Indien. Kairo war deshalb ein Gegner aller Suezkanalprojekte, da dieser Verkehrsweg den Indienhandel von der Stadt ablenken mußte. Immerhin wurde schon um 1800 von England ein Postverkehr Kairo—Suez eingerichtet, seit 1839 gab es eine Telegraphenlinie und seit 1849 eine Fahrstraße zwischen diesen Orten. Dabei lag Kairo früher lange im Wettbewerb mit Edfu und Assuan in Oberägypten wegen des Verkehrs zum Roten Meer.

Neben den Handelskarawanen spielte die Pilgerkarawane nach Mekka, die sich alljährlich im Nordosten von Kairo sammelte, eine wichtige Rolle. Ihr Hauptziel war Tor am Roten Meer, das noch 1929 etwa 28 000 Pilger passierten. Nach Syrien und Palästina führten zahlreiche Karawanenstraßen, eine andere wichtige Straße ging über die Oase Siwah nach Tripolis, und schließlich führte ein berühmter, besonders für Sklaven benützter Wüstenweg westlich des Nils von Siut nach Darfur im Sudan. Der Karawanenverkehr war freilich sehr kostspielig und nur für hochwertige Waren geeignet, da beispielsweise auf dem Wüstenweg in den Sudan für ein Lastkamel sieben andere Kamele mit Wasser- und Nahrungsbedarf mitgenommen werden mußten. Heute sind die Karawanenwege durch den Bahnverkehr zumeist ausgeschaltet. Im Straßennetz fehlt aber trotz der Verdichtung in Unterägypten heute noch ein für Autos gut fahrbarer Weg nach Oberägypten und ebenso der Ausbau der Wüstenroute Kairo—Alexandrien.

Kairo ist heute Hauptknotenpunkt des Bahnverkehrs, der seit 1857 die Stadt mit Suez, seit 1865 mit Alexandrien und seit 1891 mit Port Said verbindet. Um 1898 wurde Assuan erreicht und im folgenden Jahre die Wüstenstrecke Wadi Halfa—Abu Hamed bis Khartum fertiggestellt. Seit 1921 ist durch eine Fähre über den Suezkanal bei Kantara die Verbindung mit Palästina hergestellt. Täglich verlassen sieben Schnellzüge Kairo, das nunmehr drei Fahrstunden von Alexandrien, 16½ von Assuan entfernt liegt. Schließlich ist Kairo seit 1926 durch den Ausbau des großen Flugplatzes in Heliopolis ein Knotenpunkt des Flugverkehrs

geworden. Die Imperial Airways befliegt die Strecken Kairo—Bagdad—Singapur—Port Darwin und die Transafrikalinie Kairo—Kapstadt, die Holländer die Linie Amsterdam—Kairo—Batavia. Daneben verfügt die Stadt seit 1932 über eine nationale Flugesellschaft (Misr), die den Lokalverkehr mit Alexandrien, Port Said, Suez, Assuan und Haifa vermittelt.

Schnelle Postverbindungen waren schon im Frühmittelalter ausgebildet: im 13. und 14. Jahrhundert bestand zwischen Kairo und Assuan, Alexandria und Damaskus eine wohlorganisierte Taubenpost; seit 1843 ist Kairo an die Weltpost, seit 1870 an den Welttelegraph angeschlossen. Seit 1881 verfügt die Stadt über ein dichtes Telephonnetz und in Gize über eine weitreichende Radiostation.

Die Industrie Kairos geht auf antike Grundlagen zurück, die Araber waren anfangs nur Beschützer alter Formen. Die Verkehrslage und die stete Berührung mit den vorderasiatischen und indischen Kulturzentren wirkten besonders anregend. Das 11. und 14. Jahrhundert sind dabei Zeiten besonderer Konjunktur, das 18. Jahrhundert kennzeichnet den stärksten Niedergang. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wurde eine Neubelebung angestrebt, freilich oft mit geringem Erfolg. Dabei war der Ort der Produktion früher neben dem Handwerker oft der Harem (für Textilarbeiten) und die Staatsfabrik, alles bei starker Arbeitsteilung (z. B. wurde eine Wasserpfeife in fünf verschiedenen Betrieben fertiggestellt).

Die Europäisierung brachte eine schwere Krise für die sehr konservativen Methoden der eingeborenen Handwerker, deren Werkzeuge und Triebkraft — von den Großbetrieben der Textilmanufaktur und der Zigarettenindustrie abgesehen — sich seit einem Jahrtausend meist nicht verändert haben. Clerget beschreibt sie oft bis ins einzelne.

Unter den verschiedenen Industriezweigen spielt die Zigarettenindustrie wegen ihrer Jugend und Größe — seit 1896 36 Fabriken in Kairo, 22 in Alexandrien und 18 im übrigen Ägypten — eine besondere Rolle. Sie verwendet türkische und bulgarische Tabake, seit neuestem auch solche aus China und Japan. Sie leidet unter der europäischen Nachahmung „ägyptischer“ Zigaretten, die manche Firmen veranlaßt haben, selbst Fabriken in Europa zu errichten.

Die altberühmte Textilindustrie ist durch die Europäisierung stark verfallen und hat nur in der Seidenweberei größere Bedeutung. Ebenso konnte die Töpferei, die um das 11. bis 13. Jahrhundert zu Weltruf gelangte, diesen Stand nicht behaupten. Dasselbe gilt für die Glasbläserei. Dagegen konnte sich der Kunstgeschmack bei Arbeiten in Edelmetallen, Kupfer und Eisen ebenso auf hoher Stufe erhalten wie in der Lederbearbeitung, wenn auch oder gerade weil die Arbeitsmethoden denen des Mittelalters gleich blieben. Dazu gehören auch die Einlegearbeiten mit Elfenbein, Perlmutter und Bernstein. Auch in der Holz- und Papierindustrie herrscht koptische Arbeitstradition aus dem Altertum. Alle übrigen Industriezweige sind heute europäisiert.

Kairos Handel war schon zur Zeit Fustats berühmt und wurde durch die Mekkafahrer und die politische Macht des Landes im Mittelmeer im 10. Jahrhundert noch gefördert. Marokko, Abessinien, Sansibar, Indien und China waren die Außenposten des Handelsverkehrs. Im 11. und 12. Jahrhundert trat trotz der Kreuzzüge noch ein reger Verkehr mit Barcelona, Marseille, Narbonne (und damit über Bordeaux mit England), mit Pisa und Venedig dazu. Mit ersterem kam es 1173, mit letzterem 1208 zu geheimen Handelsverträgen. Der Handel mit Indien wuchs infolge der Zerstörung Bagdads durch die Mongolen, die Seldschuken-sperre im westlichen Kleinasien ließ auch die Gewürz-, Seide- und Edelsteintransporte aus Zentralasien über Trapezunt und Syrien nach Kairo gelangen.

Venedig vermittelte seit der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts in Kairo und Alexandrien den Handel mit Europa. Als schließlich auch Armenien in die Hände der Türken fiel, wurde das Rote Meer die Hauptverkehrsader nach dem Fernen Osten, die Pässe der Mamelukensultane hatten bis nach China Geltung. Gewürze, Seide, Papier und Indigo waren die Massengüter, und Kairo stand an Bedeutung hoch über Alexandrien.

Im 15. Jahrhundert begann dann der Abstieg, der seit der Umfahrung Afrikas durch die Portugiesen und durch die türkische Invasion noch beschleunigt wurde.

Noch bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts ist aber Kairo der Hauptweltmarkt für medizinische Drogen und Riechstoffe. Im 18. Jahrhundert nimmt dann die Zahl der Karawanen aus Marokko und dem Sudan rasch ab und der Verkehr im Roten Meer geht meist über Suez und Kosseir unter Vermeidung Kairos. Seit 1686 besitzen Engländer und Franzosen den Vorzugshandel für Kaffee ab Alexandrien. In der Folge bringt die englische Blockade zur Zeit der napoleonischen Besetzung ebensoviel Schaden wie die Monopolwirtschaft Mohammed Alis und der Ausbau des Suezkanals stärkt noch die Stellung Alexandriens. Kairo wird in der Folge ein immer größerer Konsumplatz; für den Gesamthandel sind in Hinkunft die Baumwollpreise Alexandriens maßgebend.

Handelsort sind zunächst die nächste Umgebung der Moschee, dann erst bestimmte Straßen. Montag und Donnerstag sind die Markttage. Erst später kommt es zur Errichtung von besonderen Läden und Bazaren. Aus der koptischen Zeit her bleibt der Gebrauch von Auktionen. Je nach der Art des Handelsortes werden fünf Typen unterschieden: Der „Khan“ ist ein großer viereckiger Hof mit einem Eingang und Galerien im Stockwerk, in dem sich die Magazine und Wohnungen der Kaufleute befinden. Der „Fonduk“ ist ein Warenhaus mit Wohngelegenheit, aber zumeist im Besitze von Fremden, oft befestigt und vom Konsul der betreffenden Nation befehligt. Die „Karawanserei“ enthält große, von Gebäuden umgebene Zentralthöfe außerhalb der Stadt, die zur Aufnahme von Karawanen mit ihren Tieren geeignet sind. Der „Suk“ ist eine gedeckte Straße mit Geschäften gleicher Art; zwei sich kreuzende Suks bilden eine „Muraba“. Der „Dukan“ (von den Franzosen kurz „boutique“ genannt) ist ein oft nur 3 bis 4 Quadratfuß messendes kleines Lokal ohne Verbindung mit dem Hause, in dem es liegt, oft in Moscheen hineingebaut. Dabei kontrastieren die elenden Läden oft mit den erlesenen Waren, die in ihnen feilgeboten werden. Charakteristisch für den Handel Kairos war das Fehlen jeder Kaufs- oder Verkaufsorganisation, weiters das Überwuchern des Zwischenhandels, an dem sich fast immer Fremde, so Griechen, Juden, Syrer und Armenier (im allgemeinen „Levantiner“ genannt) bereicherten. Diese sind heute auf den Kleinhandel abgedrängt. Im Großhandel stehen Engländer, dann Franzosen, Italiener und Amerikaner an der Spitze.

Die Eingriffe des Staates haben sich in Kairo auf die Einhebung von Zöllen beschränkt. Seit den Fatimiden waren es vorwiegend Wertzölle, die allerdings durch die vielen Zollstätten beträchtliche Summen erreichten. So mußten für Waren aus dem Mittelmeer unter den Fatimiden 10%, unter den Ejjubiden 20%, unter den Mameluken bis zu 35% und darüber an Zoll entrichtet werden. Die Türken haben noch mehr erhoben, und erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden die Zölle einheitlich auf 8% des Warenwertes festgelegt.

Unter den Handelswaren waren seit dem 8. Jahrhundert die Sklaven besonders wertvoll; ihre Preise waren je nach Herkunft sehr verschieden, Venedigianer waren die wichtigsten Zwischenhändler. Am höchsten im Wert standen

Tataren und Tscherkessen, am geringsten Sklavinnen aus Albanien und Slavonien. Für den Markt an schwarzen Sklaven war Kairo der Hauptplatz, zu dem jährlich an 2000 Sklaven aus Kordofan und Darfur zugebracht wurden. Eine Spezialität war der Handel mit Eunuchen, die besonders aus Abessinien kamen. Das Verbot des Sklavenhandels 1877 und der Mahdi-Aufstand machten diesem Handelszweig ein Ende.

Der für die Mamelukenzeit so bedeutsame Gewürzhandel hat seit dem 16. Jahrhundert völlig aufgehört, da die deutschen Kaufleute nicht mehr in Venedig, sondern in Lissabon einkauften. So blieb der Handel mit Lebensmitteln, besonders mit Reis und Kaffee. Erst die Konkurrenz des amerikanischen Kaffees hat den arabischen verdrängt. Heute liefert Kairo Weizen, Reis und Kartoffeln nach Griechenland, ebenso nach Arabien, Eier, Zwiebel und Tomaten nach England. Tabak wird ebenso eingeführt wie Zigarettenpapier (aus Italien und Frankreich). Der früher so bedeutende Drogenhandel wurde durch die moderne Chemie lahmgelegt. Dagegen ist Kairo noch immer der Haupthandelsort für arabisches Gummi, das aus dem Sudan, Äthiopien und Arabien eingeführt wird. Ebenso haben noch manche Textilien, wie Leinenfiléstoffe und metalledurchwirkte Schleier, Handelsbedeutung. Eigenartig ist der Import von Papier, das seit Aufhören der Papyrusverwendung schon seit dem 14. Jahrhundert aus Europa eingeführt wurde. Kairo ist aber heute noch das Zentrum des arabischen Büchermarktes und versendet diese Erzeugnisse nach Indien, Insulinde und Arabien. Die früher aus Afrika bezogenen Rohstoffe der Kunstindustrie, wie Schildpatt, Elfenbein, Korallen und Perlmutter, kommen heute — meist in Nachahmungen — aus Europa. Aus Deutschland wird seit 300 Jahren viel Bernstein zu Halsketten und Rosenkränzen eingeführt. Silberblech und andere Metalle kommen heute aus Europa, die Gold-einfuhr aus dem Sudan ist unbedeutend.

Dagegen ist Kairo ein wichtiger Edelsteinmarkt geblieben, zu dem Persien, Ceylon und Indien Rubinen, Diamanten, Türkise, Saphire, Lapislazuli und Amethyste liefern. Perlen und künstliche Edelsteine kommen heute aus Frankreich und Deutschland, ebenso die oft mit Silbereinlagen verzierten Waffen.

Der Touristenverkehr — zuerst durch Palästina- und Mekkapilger ins Leben gerufen — wurde seit dem 17. Jahrhundert durch Liebhaberreisende verstärkt. In moderner Weise setzte er seit 1835 ein, als Kairo Zwischenstation des Europa-Indien-Verkehrs wurde. 1840 entstand der Vorgänger von Shepherds Hotel und in der Folge, am Anfang des 20. Jahrhunderts, eine Reihe von Riesenhotels in Kairo und Heluan. Die Zahl der Fremden erreicht in wirtschaftlich guten Jahren 20 000; eine Förderung des Fremdenverkehrs durch den Staat steht noch in den Anfängen. Dazu fehlt eine brauchbare Autostraße nach Oberägypten, und auch das Schwinden mancher alten Eigenart Kairos, wie der Derwischtänze, der Kaffeehaussänger u. a., wirkt hinderlich, wogegen das Bettlerunwesen geblieben ist.

Aus der begünstigten Stellung Kairos zu Mekka, seiner Lage an einem alten Zugangsweg nach Ostafrika, aber auch seiner vorislamitischen Anlage und seiner Verschonung von geschichtlichen Rückschlägen, wie sie die Mongolen für Bagdad oder die Kreuzzüge für das maurische Spanien brachten, leitet Clerget im letzten Abschnitt seines Werkes die wissenschaftliche und politische Bedeutung Kairos ab. Dabei äußern sich bald eigenständige, bald fremdfolgende Bestrebungen.

Schon zur Fatimidenzeit ist Kairo ein Eigenplatz, anders als Medina mit seiner reinen Überlieferung oder Kufa mit seinem Schiismus oder Bagdad mit seinem eklektischen Weltbürgertum. Seit 995 verfügt die Stadt neben 76 Lehranstalten (Medressen) über die Hochschulen des Azhar und des Dar El Ibn und über eine

reiche Bibliothek. Unter den Ejjubiden und Mameluken steigt bei Ausschluß des früher in Fustat vorherrschenden Schiismus das Ansehen der Stadt als geistiges Zentrum des Islam, zumal die Zahl der Medressen in den Nachbarländern ständig zurückging. El A z h a r wird 1266 durch besondere Privilegien hoch über ähnliche Anstalten in Fez, Tunis und Bagdad gestellt und beherbergt selbst in der Kreuzzugszeit und in der Türkenperiode Studierende aus allen Teilen der mohammedanischen Welt. Hier bildet sich die arabische Einheitssprache.

Die europäische Durchdringung seit der bonapartistischen Invasion hat an dieser Stellung nichts geändert. Der Einfluß der französischen Sprache und Kultur ist seither maßgebend geworden und dies trotz der englischen Invasion. 1928 gab es in Kairo 107 französische, 28 englische, 26 amerikanische, 22 italienische, 14 griechische und 5 deutsche Privatschulen; 16 000 Schüler besuchten die französischen, 8500 die übrigen Schulen.

Die Presse ist vollkommen europäisiert; 1828 erschien das erste Tagblatt in arabischer Sprache, heute liegen nahezu 300 Zeitungen in arabischer Sprache in Kairo auf. Freilich sind noch 1927 etwa 50% der Männer und 75% der Frauen über fünf Jahre Analphabeten!

Kairo ist durch die innere Reaktion der intelligenten Städter gegen die europäische Denkweise ein Zentrum des Nationalismus und der panislamitischen Bewegung geworden, und auch dazu hat die alte, bald tausendjährige Hochschule des El A z h a r wesentlich beigetragen. Die Bewegung begann in der Reaktion Ismaels Pascha gegen die türkische Hegemonie, setzte sich unter Führern wie El Afgani und El Manar gegen Engländer und Levantiner fort und forderte schon 1900 unter Kemal Mustafa „Ägypten für die Ägypter!“. Die Opposition steigerte sich nach der Gewaltherrschaft Kitcheners 1911 und später Allenbys. Mit mustergültiger Objektivität erklärt Clerget, daß Ägypten im Weltkrieg auf den Sieg Deutschlands rechnete. 1919 wurden zwar die nationalen Führer des Landes nach Malta verbannt, aber schon 1922 mußte die theoretische Unabhängigkeit zugestanden werden. Im ägyptischen Parlament fanden sich seit 1926 Vertreter aller Religionen (Kopten, Mohammedaner und Syrer) und aller Klassen (Volk, Studenten und höhere Gesellschaft) zu einer geschlossenen Volksgemeinschaft gegen die englische Bedrückung.

Daneben ging das Streben nach religiöser Einheit, in Kairo gefördert durch Afgani und den Mahdismus, den Senussiorden und Ibn Saud. Ziel ist eine arabisch-mohammedanische Kampfvereinigung gegen das europäische Kapital und seine Auswirkungen. So ist das Bestreben der Société des jeunes Muselmans von 1927. El Azhar ist Mittelpunkt der Propaganda und Kairo heute „die Mutter der Städte des Islam“ wie einst Mekka.

Die Folgen der Europäisierung haben sich auch im sozialen Leben geltend gemacht. Das Volk ersehnt die „alte frohe Zeit“ an Stelle der modernen, und die vielen europäisch Gebildeten suchen vergebens nach Stellungen und bilden ein intellektuelles Proletariat. Dazu kommen die Gegensätze zwischen Begüterten und Besitzlosen, die starke Übervölkerung der Stadt im Zusammenhange mit der Landnot, die ähnliche Probleme wie in Indien zeitigen. Seit 1918 äußert sich schon das Interesse der Sowjets an den Verhältnissen, doch fehlt es bisher an einer offenen sozialistischen Bewegung, da weder Gewerkschaften noch Presse dafür vorhanden sind. Clerget hält die Gefahr eines Umsturzes 1934 für recht nahe!

Damit schließt Clergets mustergültige Darstellung, in der sich eine meisterhafte Beherrschung des Stoffes trotz der sehr schwierigen Quellen mit einer ausgezeichneten kartographischen Darbietung zu einem packenden Bild des Werdens und Seins des heutigen Kairo vereinigt.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1941

Band/Volume: [84](#)

Autor(en)/Author(s): Slanar Hans jun.

Artikel/Article: [Kairo 322-335](#)