

BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN

ISSN 0373-0468

Herausgegeben von
W. Lauer - P. Höllermann - K.A. Boesler – E. Ehlers
Schriftleitung: H.-J. Ruckert

Heft 81

Rolf Friedrich Krause

**Stadtgeographische Untersuchungen
in der Altstadt von Djidda/Saudi-Arabien**

-Eine Dokumentation-

1991

In Kommission bei
Ferdinand Dümmlers Verlag - Bonn

Rolf Friedrich Krause

**Stadtgeographische Untersuchungen
in der Altstadt von Djidda/Saudi-Arabien
-Eine Dokumentation-**

BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN

ISSN 0373-0468

Herausgegeben von

W. Lauer P. Höllermann K. A. Boesler E. Ehlers

Schriftleitung: H.-J. Ruckert

Heft 81

Rolf Friedrich Krause

**Stadtgeographische Untersuchungen
in der Altstadt von Djidda/Saudi-Arabien
-Eine Dokumentation-**



1991

In Kommission bei
FERD. DÜMMLERS VERLAG · BONN

— Dümmlerbuch 7631 —

**Stadtgeographische Untersuchungen
in der Altstadt von Djidda/Saudi-Arabien
-Eine Dokumentation-**

von

Rolf Friedrich Krause

مركز البحوث الجغرافية


mit 18 Abbildungen

0 11887-754-E 21821

In Kommission bei

Dr. phil. 0028 26197 27010001 1981 2

FERD. DÜMMLERS VERLAG BONNEN

 **Dümmlerbuch 7631**

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-427-76311-0

© 1991 Ferd. Dümmlers Verlag, 5300 Bonn 1

Herstellung: Richard Schwarzbald, Witterschlick b. Bonn

VORWORT

Die vorliegende Arbeit wäre nicht möglich gewesen ohne das große Verständnis und die aktive Mithilfe vieler Freunde und Kollegen. Von besonderer Bedeutung für mich war dabei das Interesse, das die Damen und Herren des Deutschen Generalkonsulates in Djidda, allen voran Herr Generalkonsul Otto Schnittger, dieser Arbeit entgegengebracht haben. Gleichfalls lebhaften Anteil am Fortgang der Studie nahm Herr Professor Dr. E. Ehlers, dessen Anregungen und Hinweise für mich von großer Bedeutung waren. Ihnen allen sei an dieser Stelle herzlich dafür gedankt. Weiterhin gilt mein Dank den Herausgebern der Bonner Geographischen Abhandlungen für die Aufnahme der Studie in ihre Schriftenreihe.

Djidda, Frühsommer 1990.

Rolf Friedrich Krause

INHALT

	Verzeichnis der Abbildung und Tabellen	7
0.	FRAGESTELLUNG	9
1.	RAHMENBEDINGUNGEN	12
1.1.	Natürliches Umfeld	12
1.2.	Kulturell-historisches Umfeld	14
2.	DIE STADT DJIDDA	15
2.1.	Historische Entwicklung bis 1925	15
2.2.	Djidda als Teil des Königreiches Hejaz und Saudi-Arabiens	21
2.3.	Die Entwicklung nach 1945	22
2.3.1.	Mittelfristige Planung und wirtschaftliche Entwicklung	33
3.	DIE ALTSTADT	34
3.1.	Charakteristika der islamisch-orientalischen Stadt	38
3.2.	Bestandsaufnahme in ausgewählten Bereichen	41
3.2.1.	<i>Der Suq</i>	41
3.2.1.1.	Branchensortierung im Suq	44
3.2.1.2.	Das Erscheinungsbild der Suqgassen und Läden	50
3.2.1.3.	Zentralmoschee und zentral-peripherer Wertabfall	52
3.2.2.	<i>Die Wohngebiete</i>	53
3.2.2.1.	Trennung von Wohnen und Arbeiten	53
3.2.2.2.	Architektur und typische Formen der Bebauung	56
3.3.	Djidda als islamisch-orientalische Stadt	62
4.	BEWERTUNG UND AUSBLICK	66
5.	ANMERKUNGEN	67
6.	LITERATURVERZEICHNIS	70
7.	SUMMARY	74
8.	ANHANG	76

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abb. 1	Die Lage von Djidda	11
Abb. 2	Querschnitt durch die Arabische Halbinsel	13
Abb. 3	Klimadiagramm Djidda	13
Abb. 4	Bevölkerungsentwicklung von Djidda	24
Abb. 5	Pilgerstatistik 1932 - 1987	25
Abb. 6	Ringstraßen um die Altstadt	27
Abb. 7	Flächennutzungsplan Djidda 1973	28
Abb. 8	Die Altstadt von Djidda	35
Abb. 9	Holzverkleidete Fenster und Balkons in der Altstadt	36
Abb. 10	Geschäftskartierung im Suq (nördl.)	42
Abb. 11	Geschäftskartierung im Suq (südl.)	43
Abb. 12	Suq al 'Alawi — Blick nach Osten	45
Abb. 13	Branchensortierung im Suq	47
Abb. 14	Nutzung östlich der Sh. az Zahab	55
Abb. 15	Schematische Konstruktionsskizze eines Hauses in der Altstadt	58
Abb. 16	Einzelhausstruktur am Bab al Madina	60
Abb. 17	Ribat Ba Naja	61
Abb. 18	(Anhang) Lage der einzelnen Kartenausschnitte	76

**Heilige Ordnung, segensreiche
Himmelstochter, die das Gleiche
Frei und leicht und freudig bindet,
Die der Städte Bau gegründet,**

*** * ***

**Friedrich Schiller,
Das Lied von der Glocke**

**Im Namen des barmherzigen und gütigen Gottes. (1) Sag: Ihr Ungläubigen! (2) Ich verehere nicht, was ihr verehrt, (3) und ihr verehrt nicht, was ich verehere. (4) Und ich verehere nicht, was ihr verehrt habt, (5) und ihr verehrt nicht, was ich verehere. (6) Ihr habt eure Religion, und ich die meine.
(Koran, 109. Sure)**

0. FRAGESTELLUNG

Die vorliegende Arbeit befaßt sich mit Rolle und Bedeutung der Hafenstadt Djidda in Saudi-Arabien. Dabei stehen drei Aspekte im Mittelpunkt des Interesses:

- Djidda als Beispiel einer islamisch-orientalischen Stadt;
- die Bedeutung Djiddas für das Königreich Saudi-Arabien;
- die Rolle Djiddas als Hafen für das Hinterland im allgemeinen und für die Pilgerstadt Mekka im besonderen.

Mit der starken Ausdehnung der Stadt Djidda seit der Mitte dieses Jahrhunderts, die schon nach kurzer Zeit dazu führte, daß der ursprüngliche Altstadtbereich nur noch einen Bruchteil der Siedlungsfläche der Stadt ausmachte, ging eine Umbewertung der innerstädtischen Organisation einher. So erwies sich der Stadtkern als nicht mehr in der Lage, insbesondere in ökonomischer Hinsicht den gewandelten Ansprüchen und Bedürfnissen einer modernen Stadt gerecht zu werden. Hierbei spielte der Aspekt "Distanz" als Faktor der räumlichen Ordnung (die Entfernung Peripherie — Zentrum beträgt in Djidda bis zu 40 km) genauso eine Rolle wie eine Änderung im Konsumentenverhalten (Übernahme westlicher Konsumgewohnheiten bei hoher Liquidität des einzelnen) und die Ansiedlung von Industrien mit erhöhtem Raumbedarf, der im Innenstadtbereich nicht zu decken war.

In der Boomphase wuchs die Stadt nicht kontinuierlich vom Zentrum in Richtung Peripherie, sondern es entwickelten sich Subzentren der Wohnbevölkerung und der kommerziellen wie industriellen Aktivität praktisch gleichzeitig im gesamten, vom Stadtentwicklungsplan erfaßten Gebiet. Bis heute sind diese Subzentren noch nicht überall zusammengewachsen. Ein Beispiel dieser Entwicklung, das die Veränderungen der Ansprüche verdeutlicht, ist die Entstehung von vollklimatisierten Einkaufszentren, die in Stil und Funktion der nordamerikanischen "shopping mall" angeglichen sind. Sie decken praktisch das gesamte Warenangebot, auch des gehobenen Bedarfes, ab und haben so dazu beigetragen, die Ausprägung eines dominanten CBD in Djidda weitgehend zu verhindern. Neben der kommerziellen erfüllen diese Zentren, von denen mittlerweile über 70 im Stadtgebiet verteilt sind, auch eine soziale Funktion, da hier in klimatisierter Umgebung eine legale Umgehung des generell in Saudi-Arabien herrschenden Versammlungsverbotes möglich wird. Der Besuch der shopping mall wird zum Freizeitvergnügen, zumal es Kinos, Theater, Konzerte oder ähnliche Freizeitangebote nicht gibt.

Es stellt sich nunmehr die Frage, wie die Altstadt auf den hier angesprochenen Bedeutungsverlust in räumlicher wie in qualitativer Hinsicht reagiert hat. Weiterführend schließt sich die Überlegung an, ob, und wenn ja, bezogen auf welche Teile oder Entwicklungsphasen, überhaupt noch von einer "orientalischen Stadt" gesprochen werden kann, wenn der eigentliche Kern der Stadt flächenmäßig kaum mehr ins Gewicht fällt und die Gesamtbevölkerung nahezu zur Hälfte aus Gastarbeitern besteht. Insbesondere in der Altstadt ist eine Identifikation der autochthonen Bevölkerung mit ihrem historischen Stadtgebiet zwar erklärtes Ziel der Planungsbehörden,

vermag sich aber nur langsam durchzusetzen. Dies fällt umso mehr ins Gewicht, als nach Schätzungen von ehemaligen Mitarbeitern der verantwortlichen Planungsbehörden zur Zeit nur etwa 5 % der Bewohner der Altstadt saudische Staatsangehörige sind; das Interesse an diesem Teil Djiddas nimmt allerdings zu.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges stand die Stadt im Schatten von Mekka, der in praktisch jeder Beziehung dominierenden islamischen Pilgerstadt. Djidda war Durchgangsstation, eventuell noch Sitz ausländischer Missionen, die aus religiösen Gründen nicht nach Mekka durften, und Händlerstadt mit internationalen Verbindungen, wurde aber nie — dieser Eindruck entsteht in der Retrospektive — als autonome Einheit anerkannt. Das schlägt sich auch in der Literatur nieder; in den Reiseberichten der letzten Jahrhunderte wird Djidda entweder als eine — wenn auch wichtige — Handelsstadt am Roten Meer gesehen, über die Mekka (oder eine andere Metropole wie Kairo) versorgt wird, oder die Stadt stellt eine Station auf dem Weg nach Mekka, für jeden Moslem (und manchen verkleideten Nicht-Moslem) die Klimax seiner Reise in diesen Teil der Welt, dar.

Diese Einstellung änderte sich erst, als der beginnende Ölboom und die damit einhergehende zunehmende Einwohnerzahl und kommerzielle Aktivität das Mekka-Geschäft, sei es Versorgung, sei es Pilgerverkehr, zu nur einem unter mehreren Faktoren für die Bedeutung dieser nun zum Haupthafen Saudi-Arabiens avancierten Stadt werden ließ.

Auch nach Beginn des phänomenalen ökonomischen Aufschwungs, der nach 1947 in Saudi-Arabien einsetzte, blieb die wissenschaftliche Literatur, die sich mit der Stadt selbst befaßt, im Umfang sehr gering. Herausragende Ausnahmen sind dabei die von BLUME (1976) herausgegebene Länderkunde sowie die Monographie über Djidda vom italienischen Geologen Angelo PESCE (1977), nach dem RATHJENS und v. WISSMANN 1947 eine erste Vorstellung der Stadt auf wissenschaftlicher Grundlage geliefert hatten.

Ursache für diese Lücke, die teilweise zu schließen ein Ziel der vorliegenden Arbeit ist, mag das in Saudi-Arabien extrem ausgeprägte Sicherheitsbedürfnis sein; so sind detaillierte Pläne der Innenstadt praktisch nicht erhältlich, topographische Karten, selbst im Maßstab 1:250 000, unterliegen in der Praxis der Geheimhaltung, Archive etc. sind unzugänglich. Wissenschaftlich fundierte Neugier stößt allenthalben auf Skepsis. Diese rein praktischen Schwierigkeiten finden natürlich auch in der vorliegenden Studie ihren Niederschlag.

Der arabische Name der Stadt, **جِدَّة**, läßt sich auf verschiedene Weise sowohl transskribieren als auch übersetzen. Im deutschen Sprachgebrauch sind die Schreibweisen Djidda oder Dschidda verbreitet, im Englischen Jeddah. Die korrekte wissenschaftliche Transskription liest sich nach EI (HARTMANN 1965, S. 571) Djudda oder auch Gudda. Die Übersetzungsvarianten des Namens reichen von Djadda = Großmutter (Volksethymologie wegen des hier verehrten Grabes von Eva) bis zu Djudda = Straße oder Weg (EI/HARTMANN 1965, S. 571) oder Flußufer/Flußbank (FAKAHANI S. 48). Im Folgenden wird die Schreibweise Djidda benutzt werden, die in der Bundesrepublik Deutschland als amtliche Schreibweise angewandt wird. Ledig-

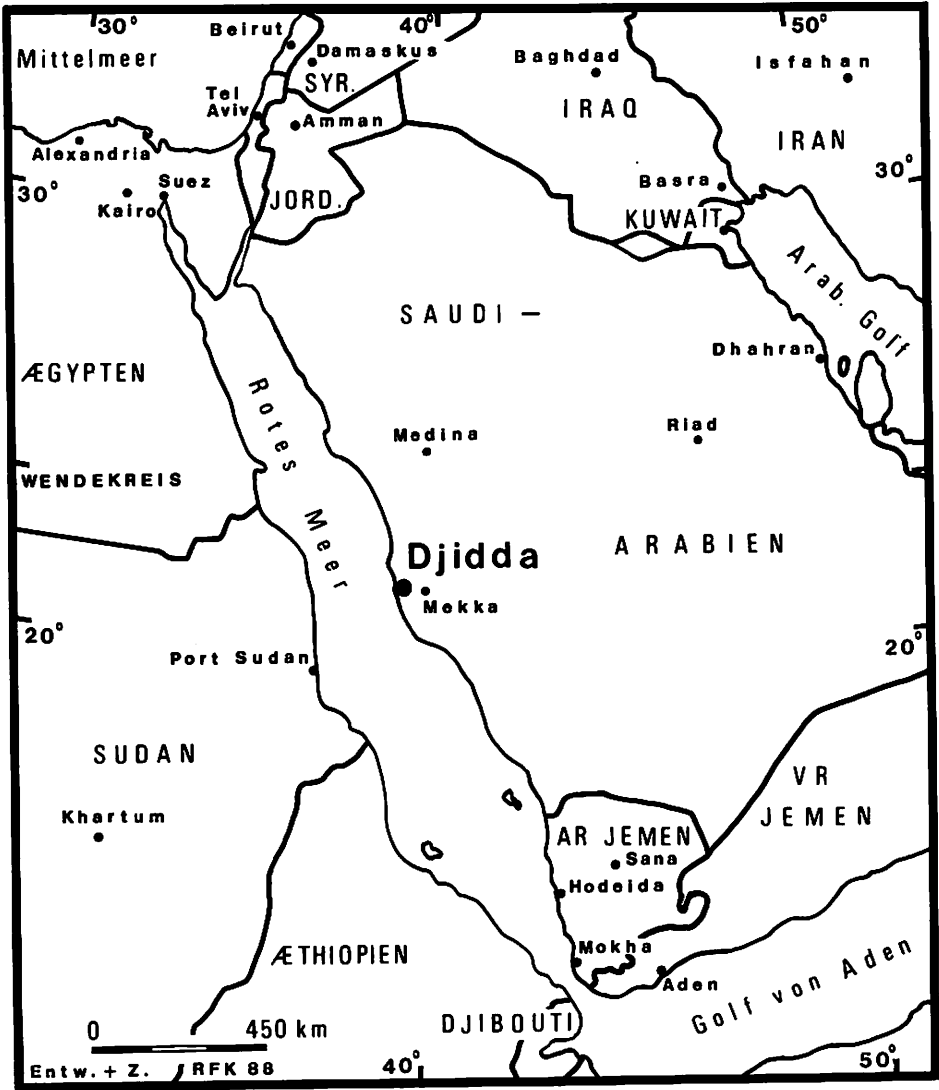


Abb. 1: Die Lage von Djidda

lich in wörtlichen Zitaten wird die jeweilige Schreibweise übernommen werden.

Ähnliche Uneinheitlichkeiten, die sich aus Schwierigkeiten der Transskription ergeben, treten auch bei anderen arabischen Ortsnamen und Begriffen auf. Im Zweifel wird hier die im Deutschen übliche Schriftform herangezogen (z.B. Riad anstatt ar-Riyadh). Bei Straßennamen steht Sh. für شارع = Straße.

1. RAHMENBEDINGUNGEN

1.1. Natürliches Umfeld

Die Stadt Djidda liegt an der Westküste der Arabischen Halbinsel, am Ostufer des Roten Meeres, bei 39°11' E / 21°29' N, auf halbem Weg zwischen dem Suez-Kanal und der Meerenge von Bab al Mandab. Die sudanesischen Gegenküste ist etwa 200 km entfernt. Die Stadt liegt in den Tropen, 280 km südlich vom Wendekreis des Krebses. Die Gesamtregion gehört zum altweltlichen Trockengürtel; die Stadt selbst wurde in der fast vegetationslosen, feuchtheißen Küstenebene der Tihama, die hier eine Breite von etwa 12 km hat, errichtet. Im Osten geht die Tihama — im Bereich der heutigen östlichen Stadtgrenze — in ein Hügelland über, bis schließlich nach rund 100 km das Terrain in einem Escarpment steil bis auf knapp 2400 m ansteigt. Von diesem Randgebirge aus fällt das Gelände nach Osten zum Zentrum der Arabischen Halbinsel und zum Golf hin ab (vgl. Abb. 2).

Die Küste dieses zentralen Teiles des Roten Meeres, dessen Wassertemperaturen im Sommer 30° erheblich übersteigen können, ist von Korallenriffen geprägt. Sie stellen an manchen Stellen auch heute noch eine Gefährdung für die Seefahrt dar, da auf Distanzen von 1 - 2 sm Gräben von über 700 m Wassertiefe zu Riffen aufsteigen, die bei Niedrigwasser trockenfallen. Der Tidenhub ist unbedeutend, jedoch können durch starke Windwirkung Wasserspiegelschwankungen im Meterbereich auftreten. Im Bereich des alten Hafens ermöglichte eine natürliche Lücke im mehrfach gestaffelten Korallenriffgürtel das Anlanden von Schiffen mit geringem Tiefgang.

Die Küstenebene ist weitgehend aus Korallenkalken aufgebaut, die in Djidda das traditionelle Baumaterial bilden (1).

Perennierende Wasserläufe gibt es in der Tihama nicht. Wegen der Porosität der Korallenkalke ist der brackische Grundwasserspiegel jedoch sehr hoch; bei Tiefbauarbeiten treten bis heute regelmäßig Grundwasserprobleme auf. Weite Teile der Neubaugebiete im Norden der Stadt waren vor 30 Jahren noch Brackwassersümpfe und Lagunen. Nach den ephemeren auftretenden Regengüssen stehen diese Gebiete auch heute häufig tagelang unter Wasser (ARAB NEWS vom 08.12.1988).

Die Korallenkalke der Tihama sind von einer Flugsandschicht überdeckt. Bei entsprechenden Windgeschwindigkeiten sind Sandstürme relativ häufig.

Das Klima muß in jeder Hinsicht als extrem bezeichnet werden (Abb. 3); "Its (Djiddas) climate is notoriously poor" (EI/HARTMANN 1965, S. 571). Im Sommer treten Spitztemperaturen von weit über 40° mit sehr hoher Luftfeuchtigkeit auf; das

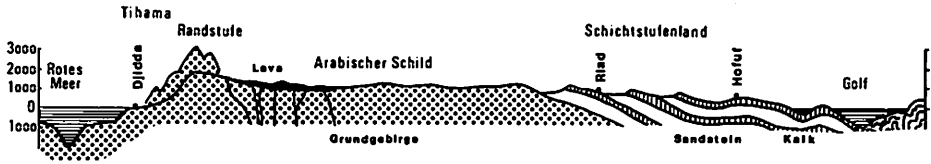


Abb. 2: Querschnitt durch die Arabische Halbinsel (nach v. WISSMANN)

Monatsmittel des wärmsten Monats (Juli/August) beträgt $31,8^\circ$, die relative Luftfeuchtigkeit im Jahresmittel 80 % mit geringen jahreszeitlichen Schwankungen. Die Durchschnittstemperatur des kältesten Monats liegt bei knapp 20° . Djidda, obwohl Küstenstadt, befindet sich in der Vollwüste; wegen der extremen Variabilität der Niederschläge sind die absoluten Mengenangaben des hauptsächlich im Winterhalbjahr auftretenden Niederschlages aber wenig aussagekräftig. Menge und Regelmäßigkeit des Niederschlages nehmen nach Osten zum Gebirge hin zu, im Gebirge selbst ist Regenfeldbau möglich.

Die Versorgung mit Trinkwasser stellte Djidda seit jeher vor erhebliche Probleme. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde ein erster Meerwasserkondensator in Betrieb genommen; noch vor dem 2. Weltkrieg mußte Wasser über 50 km von Brunnen aus dem Wadi Fatima im Süden der Stadt nach Djidda gepumpt werden. Heute stellen Meerwasserentsalzungsanlagen von hoher Kapazität die Trink- und Brauchwasserversorgung sicher.

Aus naturräumlicher Sicht ist die Lokalität Djidda nicht als "Gunstlage" zu bezeichnen, da sowohl Lebensmittel als auch Trinkwasser in einer lebensfeindlichen Umgebung aus großer Entfernung herbeigeschafft werden müssen bzw. lokal nur mit erheblichem Energieaufwand bereitgestellt werden können. Die Stadt verdankt ihre Existenz jedoch der Tatsache, daß an der Stelle, an der eine Lücke im Riffgürtel auftritt, auch ein Trockental die Verkehrsverbindung ins Hinterland ermöglicht.

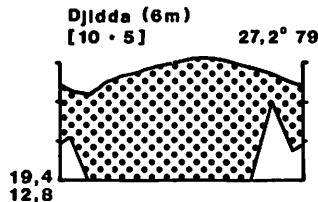


Abb. 3: Klimadiagramm Djidda (nach Klimadiagramm Weltatlas WALTER/LIETH 1960)

1.2. Kulturell-historisches Umfeld

Ungleich komplexer als die natürlichen sind die Rahmenbedingungen des kulturell-historischen Umfeldes; in weiten Bereichen hat die Analyse und Bewertung hier noch eine hypothetische Komponente.

Zunächst stellt sich die Frage, wie der Mensch in der Region auf die natürlichen Rahmenbedingungen reagiert und sich das vorhandene Potential hat zunutze machen können. Weiterhin ist das Wertesystem der jeweiligen Bevölkerung zu berücksichtigen.

Die Interaktion von Mensch und Umwelt in diesem Raum ergibt sich aus den "drei im Orient bisher wichtigsten sozialen Lebensformen, das Bauerntum, das Nomadentum und das Städtertum" (v. WISSMANN 1961, S. 25). Speziell in diesem Teil der Tihama spielt jedoch das seßhafte Bauerntum eine untergeordnete Rolle, sodaß sich die "orientalische Trilogie" de facto auf den Dualismus Nomade — Städter reduziert.

Die Rolle Djiddas ist ohne die ca. 70 km entfernte Stadt Mekka nicht zu verstehen. Nach v. WISSMANN (1961, S. 39) basierte "die örtliche Lagegunst von Mekka (...) einzig und allein auf der Heiligkeit seines Meteorsteins und dem Burgfrieden dieses Heiligtums, der inmitten anarchischen Landes einen Marktort hatte entstehen lassen." Dieser Zustand war bereits vor dem Entstehen der Stadt Djidda erreicht. Mekka in der Zeit vor Muhammad (vor 620) läßt sich also als eine Handelsstadt verstehen, deren physische Sicherheit durch eine religiöse Komponente garantiert wurde. In dieser Ausprägung war Mekka jedoch keine Singularität (v. WISSMANN 1961, S. 38). Erst das Aufkommen des Islam gibt Mekka eine Bedeutung, die diese Stadt, die vom Wohlwollen der nomadischen Bevölkerung des Umlandes abhängig war (v. WISSMANN 1961, S. 41), von anderen unterscheidet.

Diese religiöse Komponente bringt die wirtschaftliche Notwendigkeit mit sich, den Zugang zum Meer zu erleichtern, da die Pilgerfahrt nach Mekka für jeden Moslem unter bestimmten Bedingungen zur religiösen Pflicht erklärt wird. So entsteht im 7. Jahrhundert die Stadt Djidda, die den Personen- und Güterverkehr vom Roten Meer nach Mekka ermöglicht.

Wie bereits angedeutet, ist Djidda von externer Versorgung abhängig. Die Stadt lebte bis in die jüngste Vergangenheit von den Pilgerströmen nach Mekka. Zumindest teilweise bildeten die Pilger aber auch eine wichtige "Einkommensquelle" für die Nomaden des Umlandes; bis ins 20. Jahrhundert hinein waren Überfälle auf Pilger zwischen Djidda und Mekka keine Seltenheit.

Das Wertesystem der Bevölkerung in der betrachteten Region wird von zwei wesentlichen Komponenten geprägt: Islam und tribale Solidarität. Beide Aspekte überlagern sich bis heute in Saudi-Arabien. Der Versuch des Islam, die Stammessolidarität durch die Glaubensgemeinschaft zu ersetzen, hat gerade im Ursprungsland des Islam keinen nachhaltigen Erfolg gehabt (2). Das traditionelle Wertesystem, das nach VIRCHOW (1987, S. 559) "im Laufe der Entwicklung aus den beiden Subelementen Familie bzw. Stamm und Religion (synthetisierte)", gilt bis heute als Stütze der Herr-

schaftsstruktur in Saudi-Arabien. VIRCHOW (1987, S. 561 f) faßt die wesentlichen Elemente dieser Tradition folgendermaßen zusammen:

- Beziehungen zwischen den Individuen sind geleitet von dem Prinzip der Höflichkeit, der Freundschaft und des Respekts;
- Beachtung und Respektierung der Privatsphäre;
- der Lebenssinn wird durch Frömmigkeit erreicht;
- der begüterte Mann verteilt seinen Reichtum an arme Menschen;
- dem Mann werden in Anlehnung an das "Beduinen-Ideal" die Eigenschaften Mut, Tapferkeit, Potenz, Kühnheit im Umgang mit Fremden, Großzügigkeit innerhalb der Familie und des Stammes, Gastfreundschaft und Loyalität zum Islam abverlangt;
- von Frauen werden die Beachtung der islamischen Vorschriften, die Verrichtung der häuslichen Arbeiten und Bescheidenheit erwartet.

Durch seine Hafenfunktion ist Djidda vielfältigen externen Einflüssen ausgesetzt, die sich in einer gewissen "Internationalität" oder "Weltoffenheit" verglichen mit anderen Städten des Raumes niederschlagen. Hierbei spielt nicht zuletzt die Tatsache eine Rolle, daß vielen Pilgern die Mittel zur Heimreise fehlten, sodaß sie ihr Hab und Gut verkaufen (der Markt für afghanische Teppiche in Djidda war berühmt) oder sogar selbst bleiben mußten. Bei aller Abgrenzung der autochthonen Bevölkerung, die bis heute deutlich ist, bilden auch diese Einflüsse ein prägendes kulturelles Element der Stadt.

2. DIE STADT DJIDDA

2.1. Historische Entwicklung bis 1925

Der Legende nach wurde Djidda als Hafenstadt 646/7 n. Chr. an der Stelle eines bereits existierenden Fischerdorfes durch den Khalifen Uthman gegründet (JO&N, S. 8). Diese Neugründung erwies sich als notwendig, da der bisherige Hafenplatz Shuaiba (einige Kilometer südlich) offenbar zu stark durch Piraten bedroht war. Möglicherweise war Shuaiba die von DUNCAN (1987, S. 12 f) angesprochene, persische befestigte Siedlung, die bereits im 6. Jahrhundert über Kanäle aus dem Wadi Fatima mit Wasser versorgt wurde. Mekka als Zentrum des zwar erst knapp drei Jahrzehnte existierenden, sich aber vehement ausbreitenden Islam war jedoch wegen der zunehmenden internationalen Verflechtungen auf einen sicheren Hafen angewiesen. Die neue städtische Siedlung lag im Inneren einer flachen Bucht mit etlichen Korallenriffen, die von flachgehenden Schiffen in einer S-förmigen Fahrrinne durchquert werden konnte. Das außerordentlich klare Wasser und der geringe Seegang in der Bucht machten es möglich, bei Tage die Riffe auch unter der Wasseroberfläche deutlich zu erkennen. Aus diesem Grund segelten bis ins letzte Jahrhundert hinein die Küstenschiffe nur bei Tag und gingen bei Anbruch der Dunkelheit vor Anker.

Die Berichte über die Stadt sind bis ins 11. Jahrhundert hinein eher dürftig. 988 beschreibt *Ibn Hauqal* die Stadt dahingehend, daß sie "früher" reich gewesen sei, sodaß es außer Mekka nichts Vergleichbares im ganzen Hejaz (3) gegeben habe. Der Handel, von dem die Stadt lebt, sei von Persern kontrolliert worden. Seit jedoch ab 965 eine neue Familie in der Stadt das Sagen habe, seien die wohlhabenden Bürger emigriert und die wirtschaftliche Situation kritisch (PESCE 1977, S. 16).

Bei *al Makdisi* (um 1000) findet sich der erste Hinweis auf eine Befestigung der Stadt (PESCE 1977, S. 16 f). Auch er erwähnt eine frühere persische Dominanz. Die wirtschaftlich schwierigen Zeiten scheinen jedoch überwunden, Djidda gilt (erneut) als reiche Händlerstadt, die auch eine Moschee hat. *Al Makdisi* gibt als Quelle für den Reichtum die in Djidda erhobenen Zollsätze an.

Um 1050 wird das Bild etwas klarer durch die Beschreibungen des persischen Dichters und Reisenden *Naser Khusrow* (hier zitiert nach JO&N, S. 8, bzw. PESCE 1977, S. 25). Danach ist die Stadt von einem starken Wall umgeben und hat eine Bevölkerung von 5000 Männern. Aus dieser Angabe ist auf eine Gesamtbevölkerungszahl von über 20000 zu schließen, so daß Djidda als Großstadt bezeichnet werden muß, wenn man dieser Zahlenangabe folgt. Weiterhin erwähnt *Khusrow* den schönen Markt. Die Stadt habe zwei Tore, eines nach Osten gen Mekka und eines nach Westen zur See. Außer einer Moschee gäbe es außerhalb des Walles kein Gebäude. Regiert werde Djidda von einem Beamten des Emirs von Mekka, dessen Hauptaufgabe in der Erhebung der Pilgersteuer bestehe.

Um 1081 soll es nach *Ibn al Mujawir* (geb. 1204; PESCE, 1977, S. 18 ff) aus nicht ganz geklärter Ursache zu einem erneuten Exodus der reichen Kaufmannschaft gekommen sein. *Idrisi* (PESCE 1977, S. 17) berichtet um 1150, daß Djidda über eine eigene Handelsflotte verfüge. Im Rahmen seiner Pilgerfahrt 1183 beschreibt *Ibn Djubair* die Stadt (er nennt sie Dorf) relativ ausführlich (GÜNTHER 1988, S. 53 ff): Die Mauer existiert nur noch in Resten, die Siedlung besteht im wesentlichen aus einfachen Hütten, nur einige Rasthäuser / Herbergen sind aus Lehm oder Stein gebaut, wobei allerdings Ruinen auf eine ehemalige, festere Siedlung hinweisen. Zwei Moscheen werden erwähnt sowie ein Kuppelbau, in Erinnerung an Eva, die der Legende nach auf ihrem Weg nach Mekka hier gerastet haben soll. Von dem später vor den Toren Djiddas gezeigten Grab Evas ist noch nicht die Rede. Die Bevölkerung geht nach *Ibn Djubair* überwiegend auf die Prophetenfamilie zurück. Das Leben in der Stadt wird als außerordentlich hart und entbehrungsreich beschrieben. Zur Wasserversorgung dienten je 360 Zisternen innerhalb und außerhalb der Stadt.

Aus den dreißiger Jahren des 13. Jahrhunderts stammt die Beschreibung von *Ibn al Mujawir* (PESCE 1977, S. 18 ff) mit einem — eher abstrakten — Lageplan der Stadt. Hier erscheint erstmals das Grab Evas. Nach seiner Beschreibung hat Djidda wiederum eine mehr oder minder intakte Stadtmauer mit vier Toren. Er erwähnt die Zahl von 500 Zisternen zur Wasserversorgung allein in der Stadt. Erneut wird die Bedeutung der Pilgersteuer hervorgehoben, die allerdings 1190 kurzzeitig aufgehoben gewesen sein soll.

In der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts beginnen die Mamelukenherrscher von

Ägypten aus den Versuch, die Zolleinnahmen von Djidda an sich zu ziehen, was aber erst 1425 endgültig gelingt. Im 15. Jahrhundert profitiert Djidda erheblich von der Niederlage Konstantinopels: Die Schwarzmeerbäfen als Endpunkte des landgebundenen Asienhandels waren damit vom Mittelmeerraum abgeschnitten, so daß der Seeweg durch das Rote Meer wesentlich an Bedeutung gewann.

Dem Versuch des südarabischen Hafens Aden, den profitablen Indienhandel an sich zu reißen und die Waren von Aden aus auf dem Landweg (auf eigenen Karawanen) nach Norden zu transportieren, begegnen die indischen Kaufleute dadurch, daß nun nicht mehr in Südarabien umgeladen wurde, sondern die Schiffe das Rote Meer bis Djidda hinauffuhren (4). Haupteinnahmequelle wurde der Zoll (5-10 % ad valorem) auf Güter, die im wesentlichen im "transshipment" in Djidda umgeschlagen wurden. Dabei mußte ein Drittel jeder Schiffsladung aus Pfeffer bestehen. Waren vor der Jahrtausendwende die Perser im Handel in Djidda dominierend, so sind es im 15. Jahrhundert die indischen Kaufleute.

Das beginnende 16. Jahrhundert bedeutet einen Wendepunkt in der Geschichte des arabischen Seehandels im Indischen Ozean und seinen Randmeeren, und damit auch für Djidda: Fortan müssen sich die arabischen Seeleute und Händler in der einen oder anderen Weise mit den eindringenden Europäern auseinandersetzen, zunächst mit den Portugiesen. 1503 schreibt der Italiener *Lodovico de Varthema*, der Djidda in der Verkleidung eines Mameluken besuchte (PESCE 1977, S. 29), daß die Stadt keinen Wall mehr habe, aber sehr schöne Häuser ("wie in Italien"). Djidda sei Verkehrsknotenpunkt, den zu betreten Nicht-Muslimen jedoch nicht erlaubt sei. Etwa 500 Familien bilden die Einwohnerschaft. Auch wenn hierbei Sklaven, Tagelöhner, Bettler etc. nicht mitgezählt wurden, scheint doch — sofern die Zahlenangaben zuverlässig sind — ein erheblicher Rückgang in der Bevölkerung stattgefunden zu haben. Bei *de Varthema's* Besuch ankerten 100 Schiffe aller Größenordnungen im Hafen. Die Herrschaft über die Stadt lag bei den Mameluken, die sie durch den Scherifen von Mekka ausüben ließen. Diese Abhängigkeit zeigte sich auch darin, daß 1507 von den Mamelukensultanen versucht wurde, Djidda als Marine-Basis gegen die Portugiesen, die seit der Jahrhundertwende mit brutalen Methoden gegen die arabischen Seefahrer im Indik vorgehen, auszubauen.

1517 erscheint erstmals ein portugiesisches Kriegsschiff vor Djidda, die Portugiesen sehen jedoch angesichts der schwierigen Navigationsverhältnisse, der 1508/9 neu errichteten Stadtbefestigungen und der eigenen auf andere Ziele gerichteten Auftragslage von einem Angriff ab.

Im gleichen Jahr endet die Ära der Mameluken in Kairo; Ägypten und die abhängigen Gebiete fallen an das osmanische Reich, und noch 1517 ordnet der Sultan an, daß künftig auch christliche Händler in Djidda zu dulden seien (OCHSENWALD 1977, S. 314). Da sich der Scherif von Mekka freiwillig Sultan Selim I. unterworfen hat, erhält er faktisch einen souveränen Status. Dieses gute Verhältnis zwischen der Hohen Pforte und dem Scherifen dauert nahezu die nächsten 400 Jahre an (vgl. auch FAROQHI 1990, S. 200 ff).

1525 beschreibt ein türkischer Marineoffizier die in Djidda vorhandene Ausrü-

stung (ÖZBARAN 1978, S. 82 f). Die Zahl von 18 Kriegsschiffen unterschiedlicher Größe, knapp 300 Schußwaffen (vom Belagerungsgeschütz bis zur Handfeuerwaffe) sowie die zur Bedienung notwendigen Mannschaften und Handwerker (allein 1000 Seeleute) lassen nunmehr in Djidda einen bedeutsamen Marinestützpunkt vermuten.

Zu Ende des 17. Jahrhunderts wird erstmals versucht, die Wasserversorgung von Djidda durch ein Äquadukt aus den Bergen auf eine verlässliche Basis zu stellen. Die Leitung wird jedoch bald von Beduinen wieder zerstört, für die der Wassertransport auf Kamelen eine wichtige Einkommensquelle darstellt.

Anfang des 18. Jahrhunderts lassen sich erstmals europäische Händler in Djidda nieder. Bereits 1727 kam es nach OCHSENWALD (1977) jedoch zu einem Massaker, dem britische Kaufleute in der Stadt zum Opfer fielen.

1762 erreichte die dänische Expedition mit *Carsten Niebuhr* (1774-78/1983, S. 58 ff) Djidda. Die Stimmung in der Stadt Europäern gegenüber beschreibt NIEBUHR lakonisch mit den Sätzen: "Nirgendwo haben wir uns vor den Einwohnern einer Stadt so sehr gefürchtet wie in Dschidda. (...) Wir wagten kaum, ein Kaffeehaus oder die Marktstraßen aufzusuchen, und hüteten uns, dem Tor, das nach Mekka liegt, auch nur in die Nähe zu kommen. Hätten wir das getan, wären wir wohl gesteinigt worden."

Einmal jährlich kamen laut NIEBUHR Schiffe aus Indien und aus Suez nach Djidda. Hauptexportgut mit einer kaum zu überschätzenden Bedeutung ist jemenitischer Kaffee, der auf dem Seeweg aus den Häfen Mokha und Hodeida (vgl. Abb. 1) hierher geführt wurde. Djidda hat also die wirtschaftlichen Einbußen, die mit dem Verlust des Gewürzmonopols einhergingen, durch den Kaffeehandel zumindest teilweise kompensieren können (vgl. auch BECKER et alii 1979, S. 6). Es ist nicht ausgeschlossen, daß mit dem Bedeutungszuwachs des Kaffeehandels auch der Einfluß der jemenitischen Großhändler und speziell derer aus dem Hadramaut einhergeht, der bis heute anhält.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts verarmt die Stadt zunehmend, da sie sich gegen Angriffe der wahhabitischen Ikhwan-Krieger zur Wehr setzen muß.

Im Rahmen der militärischen Operationen Ägyptens unter Muhammad Ali gegen die Wahhabiten gelangen 1812 seit 300 Jahren erstmals neben türkischen wieder ägyptische Truppen nach Djidda.

1814 wird Djidda von der Pest heimgesucht.

Im gleichen Jahr kommt JOHANN LUDWIG BURCKHARDT (1829, S. 1 ff) hierher, der eine sehr detaillierte Beschreibung hinterlassen hat: Auf der Landseite ist der einigermaßen brauchbare Wall im Norden durch das Bab al Madina und im Osten durch das Bab Makka unterbrochen; ein drittes Tor im Süden war kurz zuvor verfüllt worden. Außerhalb des Bab Makka erstreckt sich die Stadt entlang der Mekka-Straße bereits nach Osten, während der Bereich innerhalb des 3000 Schritte langen Walles insbesondere im Nordosten erst teilweise bebaut ist. An einen inneren Kern aus Steinhäusern schließt sich ein Ring aus Hütten an, die ihrerseits aber nicht bis an den Wall reichen. Diese Hütten werden hauptsächlich von Afrikanern bewohnt. Die bevorzugte Wohnlage der wohlhabenden Kaufleute liegt an einer Straße parallel zum Hafen. Die Steinhäuser, aus Korallenblöcken errichtet und teilweise verputzt, sind allgemein zweistöckig und verfügen jeweils über Zisternen. Das Zisternenwasser reicht im Normal-

fall jedoch nicht zur ganzjährigen Versorgung aus und ist häufig zudem kaum genießbar. Darauf führt BURCKHARDT den schlechten Gesundheitszustand der Bewohner Djiddas zurück.

Die Bevölkerung der Stadt von etwa 12 - 15000 Einwohnern (mit steigender Tendenz) setzt sich überwiegend aus Fremden zusammen, die, obwohl teilweise bereits seit Generationen ansässig, ihren Aufenthalt in Djidda als temporär ansehen. Durch die Handelsbeziehungen mit Indien leben hier hauptsächlich Inder neben Hadramis (Bewohner des Hadramaut) und Ägyptern.

Neben dem Kaffeehandel ist der Handel mit Indien zum Hauptpfeiler der wirtschaftlichen Aktivität und Prosperität geworden. Der hohe Bedarf Ägyptens an Konsumgütern aus Indien schaffte die Voraussetzungen für diesen lukrativen Zwischenhandel, der durch die hohe Kapitalakkumulation in Djidda ermöglicht und von den jeweiligen Herrschern rigoros verteidigt wurde. Versuche indischer Händler, unter Umgehung Djiddas direkt nach Suez zu fahren, wurden häufig mit Gewalt vereitelt, indem — z.T. unter Bruch bestehender Abkommen — die an der Westküste Arabiens nach Norden fahrenden Schiffe gezwungen wurden, den Hafen von Djidda anzulaufen und die dortigen Zollabgaben zu entrichten. Die Kaufleute in Djidda selbst verfügten über etwa 250 eigene Schiffe.

Europäische Kaufleute sind bei BURCKHARDT's Besuch nicht in Djidda ansässig, allerdings haben sich die Zustände soweit verändert, daß die Beschränkungen, denen noch NIEBUHR ausgesetzt war, nicht mehr bestehen.

In seiner Beschreibung führt BURCKHARDT eine Liste von Geschäften in der Hauptstraße an, ohne allerdings den Verlauf dieser Hauptstraße explizit darzulegen; vermutlich handelt es sich um die West-Ost-Achse vom Hafen zum Bab Makka. Dabei dominieren Lebensmittelgeschäfte, Imbißbuden und Kaffeehäuser, während das Handwerk, das hauptsächlich von Ägyptern ausgeübt wird, nur in Seitenstraßen auftritt. Aus dieser Verteilung ergibt sich die Anpassung der Stadt an ihre Funktion als Durchgangsort für Pilger auf dem Weg nach oder von Mekka: Die hohe Zahl der Imbißmöglichkeiten, teilweise unter Anpassung an nationale Präferenzen (Bohnen als traditionelles Grundnahrungsmittel in Ägypten; türkische Läden) sowie einzelne Spezialgeschäfte (Textilläden zum Verkauf der rituellen Gewänder für die Pilger; ein Uhrenladen, da Pilger häufig aus Geldmangel ihre Wertgegenstände versetzen mußten) verdeutlichen diesen Umstand. Im übrigen weist BURCKHARDT auf das im Vergleich mit anderen Städten im Orient extrem hohe Preisniveau in Djidda hin.

Im 19. Jahrhundert wird Djidda zunehmend von europäischen Kaufleuten und Reisenden besucht, was sich in der Tatsache niederschlägt, daß sowohl Frankreich als auch Großbritannien seit 1825 konsularische Vertretungen in Djidda unterhalten.

Während des ganzen 19. Jahrhunderts scheint sich auch die Bevölkerungszahl in der Größenordnung von etwa 20000 Einwohnern bewegt zu haben.

Zur Zeit der ägyptischen Besetzung, die bis 1841 dauerte, wurden Wall, Fort und Türme restauriert und die Modernisierung insgesamt vorangetrieben. So wurden nördlich des Bab al Madina, des nördlichen Stadtores, Windmühlen errichtet, die aber nach Abzug der Ägypter sofort als "Teufelswerk" aufgegeben wurden. Inse-

samt folgte dem Abzug der Ägypter ein Rückgang im Handel und ein Rückfall in nahezu anarchische Zustände.

In den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts mehrte sich der Unwillen der Bevölkerung gegenüber den Europäern. So kam es 1851 zu einem Attentat auf den französischen Konsul, 1855 zu Unruhen wegen der — von Europa geforderten — Beschränkungen im Sklavenhandel, 1856 wurde ein Mordversuch auf den britischen Vizekonsul unternommen, und am 15.06.1858 schließlich wurden der britische und der französische Konsul sowie einige weitere Europäer ermordet, ohne daß die türkische Garnison, die noch aus 80 bis 100 Mann bestand, eingriff (OCHSENWALD 1977). Im Gegenzug wurde Djidda am 25.07.1858 von einem britischen Kriegsschiff unter Feuer genommen (5). Als direkte Konsequenz der Unruhen wird Djidda noch im gleichen Jahr ans Telegraphennetz angeschlossen.

Mit der Eröffnung des Suez-Kanals 1869 wächst die strategische Bedeutung der Stadt, so daß Djidda nun der Hohen Pforte direkt unterstellt wird und sich der Machtbereich des Scherifen auf Mekka beschränkt (PESCE 1977, S. 94).

HEINRICH v. MALTZAN (1865/1982; 1873) besucht Djidda 1860 als Pilger und erneut 1870 als Geschäftsmann. 1860 hatte die Stadt nach seiner Beschreibung etwa 15000 Einwohner, 1870 knapp 20000, bestehend aus einem Drittel Jemeniten, einem Drittel Hejazis (den Bewohnern des Hejaz) sowie einem Drittel Inder plus Hadramis. Zu den Hadramis gehörten 150 der etwa 200 Großhändler der Stadt. Hinzu kamen etwa 250 indische Kaufleute mit sehr guten Verbindungen in ihr Mutterland.

Der Aufbau der Stadt gleicht bei v. MALTZAN's erstem Besuch weitgehend dem Zustand, wie ihn BURCKHARDT beschrieben hat. Nach einer Cholera-Epidemie Anfang der sechziger Jahre hat jedoch 1864/65 eine internationale Sanitätskommission die Hütensiedlung aus der Stadt hinaus verlegen lassen. Die Hütten wurden überwiegend von den Suakim, einer muslimischen Bevölkerungsgruppe afrikanischer Herkunft, bewohnt. Prostitution und Alkoholgenuß bis zum Exzeß seien hier an der Tagesordnung.

Bis 1870 haben sich einige europäische Kaufleute in Djidda niedergelassen, insbesondere 13 griechische Händler, die im Lebensmittel- und Alkoholhandel tätig sind. Der Seehandel mit Indien ist zurückgegangen und einem hauptsächlich auf das Rote Meer beschränkten Warenaustausch gewichen. Dafür haben die Importe aus Europa zugenommen, im wesentlichen Textilien, Metallwaren, Porzellan, Glas, Papier, Waffen und Schmuck für den arabischen Markt. Von einer gewissen Bedeutung ist noch der Gewürzimport aus Ostasien. Die Rolle des "Tores nach Ägypten", des Hauptversorgungshafens für die Nilländer für Waren aus Südasien, hat Djidda inzwischen eingeübt.

Verwaltet wurde Djidda offiziell von einem Beamten des General-Gouverneurs vom Hejaz, die eigentliche Macht liegt aber (wieder) beim Scherifen von Mekka (v. MALTZAN 1873, S. 44 ff). Neben der britischen und der französischen Vertretung existierte bei v. MALTZAN's Besuch auch ein persisches Konsulat, und wenige Jahre später wird eine holländische Vertretung eröffnet.

Bis zum Ende des Jahrhunderts ist der Wall um die Stadt erneut zerfallen und streckenweise nur noch rudimentär feststellbar (PESCE 1977, S. 53 f).

1907 beginnt eine neue Ära in der Wasserversorgung der Stadt: die erste Seewasserdestillationsanlage aus Großbritannien nimmt ihren Betrieb auf (FARSI 1988, S. 17); 1928 folgen zwei weitere. Zu diesem Zeitpunkt waren jedoch die Zisternenanlagen noch funktionsfähig (RATHJENS/v. WISSMANN 1947, S. 85 ff).

1916 wird Djidda in den Ersten Weltkrieg hineingezogen, als am 09.06. die britische Marine die türkischen Stellungen beschießt. Eine Woche später kapituliert die Stadt, und Djidda wird zum Hafen für die von Großbritannien unterstützte Armee des Scherifen, der versucht, sich gegen das Osmanische Reich durchzusetzen (LAWRENCE 1926, passim; PHILBY 1925, passim; RIEEY 1972, S. 63).

Nachdem mit Ende des Ersten Weltkrieges die Türkei als Machtfaktor in der Region ausfiel, setzte sich der Kampf um Vorherrschaft im Hejaz zwischen dem Scherifen, der 1918 bis 1925 seinen Sitz in Djidda hatte (RIEY 1972, S. 63), und der Koalition aus den Al Sa'ud und den wahhabitischen Ikhwan aus dem Zentrum der Arabischen Halbinsel (Najd) fort. Während sich Scherif Hussein am 06.03.1924 in Djidda zum Khalifen erklärt, kann Abdul Aziz bin Abdul Rahman al Sa'ud (bekannt als Ibn Saud), der sich seit 1921 "Sultan of Najd and its Dependencies" nennt, am 13.10.1924 mit seinen Ikhwan-Kriegern in Mekka einziehen. 1925 wurde Djidda von Abdul Aziz belagert, bis König Ali, der Sohn von Scherif Hussein, floh und die Stadt aus Wassermangel kapitulieren mußte. Am 23.12.1925 betraten die Wahhabitiden die Stadt. Seit dem 08.01.1926 führte Abdul Aziz den Titel "Sultan of Najd and its Dependencies and King of the Hejaz".

2.2 Djidda als Teil des Königreiches Hejaz und Saudi-Arabiens

Die Einnahme von Djidda und die Eingliederung der Stadt in den Herrschaftsreich der Al Sa'ud war insofern von großer Bedeutung, als nunmehr die Kontrolle über den Pilgerverkehr wieder in einer Hand lag. Dem Königshaus flossen damit Einnahmen in der Größenordnung von jährlich etwa 4-5 Mio £ zu; die Zahl der Pilger, die aus dem Ausland kommend über Djidda nach Mekka wallfahrten, lag zwischen 1926 und 1929 im Durchschnitt bei 130000 (SAFRAN 1985, S. 60). Die daraus resultierenden direkten Abgaben und Einkünfte, die der lokalen Sitte entsprechend in den Privatbesitz des Königs einfließen, mußten zu etwa 80 % wieder an lokale Machthaber und Stammesführer im ganzen Reich weitergegeben werden, um deren Loyalität zu sichern und innenpolitische Stabilität zu garantieren. Von einem staatsbürgerlichen oder nationalen Bewußtsein kann keine Rede sein; die persönliche Loyalität des Einzelnen gehört dem Clan oder dem Stamm, dessen Führer die politische Gesamtausrichtung der Gruppe nach jeweiliger Zweckmäßigkeit definiert.

Dementsprechend führte der Rückgang der Pilgerzahlen ab 1929 (1930: 80000; 1931 nur noch 40000 ausländische Pilger), der hauptsächlich auf die Weltwirtschaftskrise zurückging, nicht nur zu einer Finanzkrise für den Staat, sondern auch zu erheblichen Loyalitätsproblemen. Die ausländischen Kredite, mit denen König Abdul Aziz diese Krise meistern konnte, kamen aus der Sowjetunion (HOTTINGER 1988, S. 225 f).

Am 20.05.1927 erkannte Großbritannien im Vertrag von Djidda Abdul Aziz als

König von Hejaz und Najd an. Die Staatsgewalt stand noch unter starkem Einfluß der militant-religiösen Ikhwan, den wahhabitisch-puristischen Glaubenskriegern, die die Gründung des Reiches militärisch ermöglichten. 1928 zerstörten diese Ikhwan aus puristischen Motiven das Grabmal Evas in Djidda (EI/HARTMANN 1965, S. 573) und zogen sich damit den Unwillen insbesondere der nordafrikanischen Muslime zu, für die die Heiligenverehrung einen hohen Stellenwert hatte und hat (6).

Im gleichen Jahr wird die Kapazität der Trinkwassergewinnungsanlagen durch die Installation zweier neuer Kondensatorsysteme ausgebaut (FARSI 1988, S. 17). Die Bevölkerungszahl Djiddas Ende der 20er/Anfang der 30er Jahre lag bei etwa 30000 (LESCH 1931, S. 108). Gleichzeitig bildet sich die Straße nach Mekka, außerhalb der Stadtmauer, beginnend am Bab Makka als eine Stadtentwicklungsachse in Richtung Osten heraus (BLUME 1976, S. 240). In funktionaler Hinsicht konzentrierte sich hier ein Teil der direkt mit dem Pilgerverkehr nach Mekka zusammenhängenden wirtschaftlichen Aktivitäten, wie Karawansereien und Rasthäuser. 1929 entstand der erste Betonbau in der Stadt (FARSI 1988, S. 15).

Nachdem mit königlichem Erlaß vom 22.09.1932 das Königreich von Hejaz und Najd zum Königreich Saudi-Arabien vereinigt wird (7), hält in den 30er und frühen 40er Jahren die Moderne immer mehr Einzug in Djidda. 1941 gibt es erste Ansätze einer Elektrifizierung (FARSI 1988, S. 15; FAKAHANI S. 235), und auch die ersten Automobile verändern die Stadt:

"Towards 1940 the wall, which had undergone extensive repairs in the early 19th century, was still in fairly good condition, rising to a height of three or four metres. It was built with large stones and retained in places small, halfwrecked turrets. In plan, its contour was in the shape of an irregular hexagon. Entrance to the town was through battlemented gateways opening on each side. To the north, Bab al-Medina (Medina Gate) was flanked a short distance to the east by Bab al-Jadid (New Gate) which had been opened when the former one had proved too narrow for the transit of cars. The Medina Gate was therefore used only for pedestrians and riders. On the east side there was Bab Mecca (Mecca Gate) whence departed the road to the Holy City. The Mecca Gate was also too narrow for cars, which could only leave the city through Bab al-Jadid. For this purpose the Mecca Road made a sharp turn around the northern wall and ended up in front of Bab al-Jadid" (THE JEDDAH GUIDE, S. 32).

Der Sprung in die Neuzeit folgte aber erst nach dem Abbruch der Stadtmauer 1947, als die nach dem Zweiten Weltkrieg in größerem Stil aufgenommene Ölförderung (erste Ansätze seit 1938) die Finanzlage des Staates nachhaltig zu verbessern begann.

2.3. Die Entwicklung nach 1945 (8)

Das Ende des Zweiten Weltkrieges fällt fast zusammen mit dem Beginn der rentablen Ölproduktion in Saudi-Arabien. Mit den Öleinnahmen konnten die Staatsfinanzen erstmals auf eine solidere Grundlage gestellt werden, sodaß König Abdul Aziz kurz vor seinem Tod (1953) die Abschaffung der Pilgersteuer anordnen konnte

(1952). Diese Maßnahme schlägt sich in der Pilgerstatistik (Abb. 5) deutlich nieder. Während der Regierungszeit seines Sohnes und Nachfolgers König Saud Bin Abdul Aziz verschlechterte sich jedoch trotz der Öleinnahmen die Haushaltssituation drastisch; bis 1958 erreichte die Verschuldung 480 Mio US \$, was einem Staatsbankrott gleichkam. In der folgenden Auseinandersetzung zwischen König Saud und seinem Bruder Faisal, die erst 1964 mit der endgültigen Demissionierung Saud's endete, spielte Djidda insofern eine politische Rolle, als hier die Machtbasis für Faisal zu suchen war (SAFRAN 1985, S. 100 ff); über die Geistlichkeit von Djidda wurde die Entmachtung Saud's in die Wege geleitet. Hier deutet sich ein Element der Innenpolitik Saudi-Arabiens an, das seit der Reichsgründung wirksam war und das bis heute eine gewisse Rolle spielt, nämlich der Antagonismus zwischen der Bevölkerung des Najd, des zentralen Teils von Saudi-Arabien, und der des Hejaz; dieser Antagonismus mag auch interpretierbar sein als der Gegensatz zwischen der beduinischen Tradition des Inlandes und der liberaleren, kosmopolitischen Tradition der Handelsstädte des Hejaz.

Während der Regierungszeit von König Faisal kam es zur Vervielfachung des Ölpreises. Damit wurde eine stürmische Entwicklung ausgelöst, die weltweit ihresgleichen sucht, und die wohl insofern als einmalig betrachtet werden kann, als bei der Realisierung von wirtschaftlichen Projekten in Saudi-Arabien Kapital in der Praxis kein limitierender Faktor mehr war. Damit Hand in Hand geht jedoch eine Intensivierung der Auseinandersetzung des Staates mit den konservativen Vertretern der Geistlichkeit, ein Prozeß, der insbesondere nach der Errichtung der Islamischen Republik Iran an Intensität gewann und der bis heute andauert (9).

1975 wurde König Faisal ermordet. Nach HOTTINGER (1988, S. 296) muß dabei Blutrache als das wahrscheinlichste Motiv angenommen werden: 10 Jahre zuvor war ein Bruder des Attentäters bei einer Demonstration, die sich gegen die Einführung des Fernsehens als unislamische, ja teuflische Institution wandte, von Sicherheitskräften erschossen worden. Die Familie machte den König persönlich für die Tat der Sicherheitskräfte verantwortlich und nahm Rache.

Nachfolger wurde der zu dieser Zeit bereits schwer kranke Bruder Khalid Bin Abdul Aziz, der den größten Teil der Amtsgeschäfte seinem Bruder und Kronprinzen Fahd Bin Abdul Aziz übertrug, bis dieser nach dem Tod von König Khalid im Juni 1982 selbst die Herrschaft übernahm.

Inzwischen stellte Riad, durch administrative Maßnahmen massiv gefördert, das eigentliche politische Zentrum des Landes dar (vgl. PAPE 1977). Der Ausbau dieser zentralen Funktion wird nach wie vor bewußt — und hauptsächlich auf Kosten von Djidda — gefördert und verstärkt. Marksteine dieser Entwicklung waren und sind die Verlegung der Botschaften nach Riad bis 1985 sowie die Verlegung des Außenministeriums. In der zweiten Hälfte der 80er Jahre wurden die Geschäftsbanken gedrängt, ihre Zentralen ebenfalls von Djidda nach Riad zu verlegen. Dessen ungeachtet hält sich der königliche Hof und mit ihm der überwiegende Teil der Regierung traditionell mehrere Monate im Jahr in Djidda auf. Trotz einer Anzahl von Palästen des Königs oder von Prinzen kommt der Eindruck einer "Residenzstadt" in Djidda jedoch nicht

auf, da die Herrscherfamilie aus Sicherheitsgründen öffentlich kaum in Erscheinung tritt und die Repräsentationsbauten weiträumig hermetisch abgeriegelt sind.

In der zweiten Hälfte der 40er Jahre setzte ein starkes Bevölkerungswachstum in Djidda ein. Hierzu trug nicht nur die Bevölkerungszunahme im eigenen Lande bei, sondern auch die erhöhten Pilgerzahlen, von denen immer ein Teil zumindest für eine gewisse Zeit in Djidda blieb, sowie die steigende Zahl ausländischer Spezialisten, und schließlich Jemeniten und Ostafrikaner. Gerade für jemenitische Staatsangehörige wurde Djidda zum Zuwanderungszentrum. Teilweise handelte es sich dabei um politische Flüchtlinge, teilweise aber auch um Arbeitskräfte, die durch das hohe Lohnniveau und die für Jemeniten sehr erleichterten Einreisebedingungen angelockt wurden und werden (10).

1984 sollen 42,1 % der Bewohner Djiddas keine Saudis gewesen sein (StBA 1984, S. 17). 1989 nannte der Bürgermeister Djiddas Verf. gegenüber die Zahl von circa 35 %; diese Angabe erscheint jedoch zu niedrig gegriffen. Als realistisch sind Schätzungen von 45-50 % Ausländeranteil an der Stadtbevölkerung zu werten.

Ähnliche Unsicherheiten ergeben sich bei der Angabe der Gesamteinwohnerzahl. Eine Volkszählung 1974 ergab 561 000 Einwohner in Djidda (StBA 1984, S. 16); 1988 veröffentlichte die Presse die Zahl von 1,25 Mio Einwohnern, wobei zweifellos eine nicht unbeträchtliche Dunkelziffer von illegalen Einwohnern (im allgemeinen illegale Aufenthaltsverlängerung nach der Pilgerfahrt) hinzuzurechnen ist. Bis zu

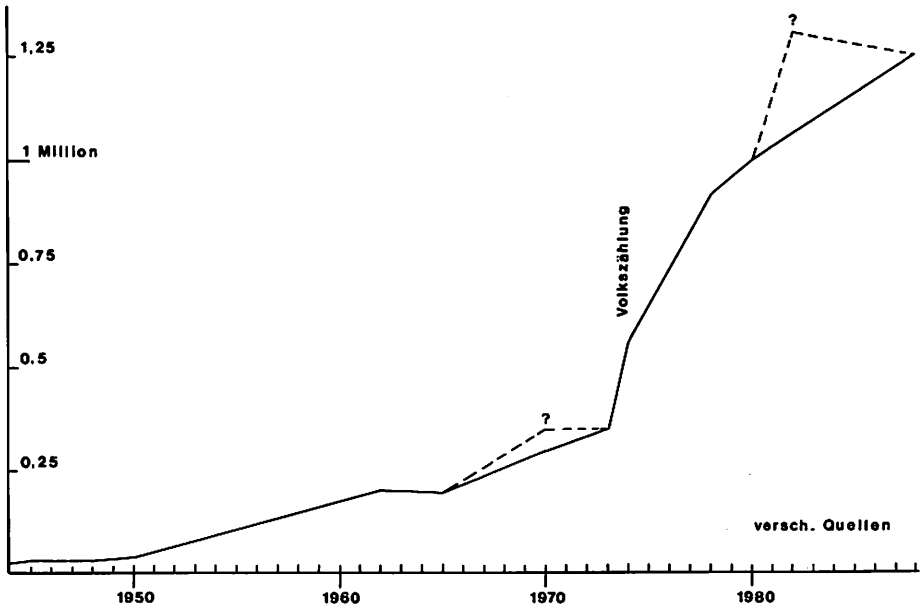


Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung von Djidda 1944-1988

einem gewissen Grad wird diese Praxis des "Überziehens der Aufenthaltsgenehmigung" faktisch auch geduldet beziehungsweise nicht rigoros verfolgt, um den Arbeitsmarkt gerade im Bereich niedrig bezahlter manueller Tätigkeiten nicht zu sehr zu strapazieren.

Aus verschiedenen Quellen, ausgehend von einer Einwohnerzahl von etwa 25 000 zum Kriegsende, ergibt sich das in Abb. 4 dargestellte Bild; der extreme Anstieg der Bevölkerungszahl von Djidda zwischen 1973 und 1982 spiegelt die wirtschaftliche Boomphase wider. Wurden in den frühen 70er Jahren die Planer, die für die Zeit zwischen den Jahren 1990 und 2000 mit einer Einwohnerzahl von etwa 2 Mio rechneten und die Pläne entsprechend auslegten, noch für Illusionisten gehalten, so rückte diese Antizipation zu Beginn der 80er Jahre durchaus in den Bereich des Möglichen (frdl. mündl. Mitteilung von Zaki FARSI, Dez. 1988). Unter dem Eindruck der sich verlangsamenden wirtschaftlichen Entwicklung muß jedoch jetzt davon ausgegangen werden, daß Djidda um das Jahr 2000 wohl kaum 2 Mio Einwohner haben wird.

Auf einige Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Bevölkerungskurve muß allerdings aufmerksam gemacht werden. Aus den verwandten Quellen geht nicht hervor, ob die jeweilige Angabe auf Schätzungen oder Fortschreibungen etwaiger empirischer Daten beruht. Auch ist nicht klar, ob und wenn ja bei welchen Daten illegale Zuwanderer zumindest größenordnungsmäßig mit erfaßt wurden; daher ist es ohne weiteres möglich, daß die tatsächliche Einwohnerzahl z.B. zwischen 1962 und der Volkszählung von 1974 oberhalb der dargestellten Kurve lag. Weiterhin stellt die Graphik lediglich eine gradlinige Verbindung teilweise recht weit auseinanderliegender Einzeldaten dar. So ist für das letzte Jahrzehnt aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung anzunehmen, daß die Bevölkerung bereits etwa 1985 ihr heutiges Niveau von 1.25 Mio erreicht hatte und seitdem nahezu konstant blieb, da sich seither die Abwanderung der Europäer/Amerikaner und die Zuwanderung und natürliche Vermehrung der restlichen Bevölkerung in etwa die Waage gehalten haben.

Im gleichen Maße, wie die Bevölkerung von Djidda wuchs, erhöhte sich auch die Zahl der Pilger, die über Djidda nach Mekka reisten (Abb. 5), ein Faktor, der sich auch in der Planung niederschlug. So wurden Mitte der 70er Jahre für das Jahr 2000

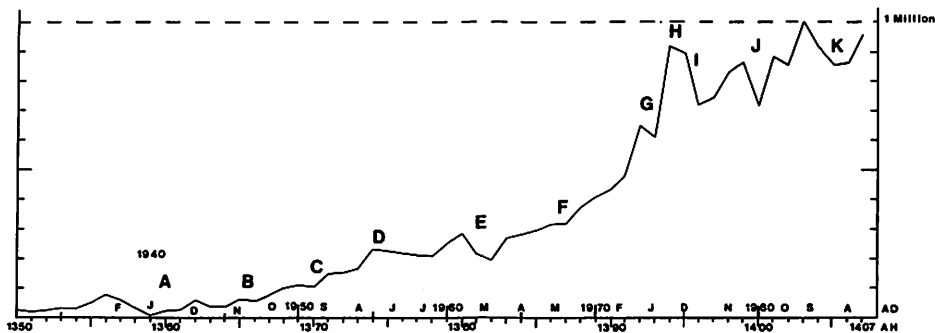


Abb. 5: Pilgerstatistik 1932-1987 (1350-1407 A.H.)

circa 1,7 Mio Pilger-Fluggäste erwartet, die innerhalb von etwa 6 Wochen über den Internationalen Flughafen ein- und ausreisen (HOCHTIEF-Nachrichten 3/84, S. 12).

Bei der Analyse der Pilgerstatistik von 1932 bis 1987 (Abb. 5; Quelle: KSA, Pilgrims Statistic 1987), die diesen Anstieg deutlich erkennen läßt, ist zu berücksichtigen, daß der Pilgermonat der letzte Monat im islamischen Kalender ist; die Hajj (Pilgerfahrt) findet also kurz vor Neujahr statt. Die Monate christlicher Zeitrechnung, in denen die Hajj jeweils abließ, sind in Abb. 5 mit ihren Anfangsbuchstaben oberhalb der Basislinie dargestellt (z.B. 1940 — Januar). Da das islamische (Mond-)Jahr um etwa 11 Tage kürzer ist als das gregorianische, verschiebt sich die Hajj im Laufe der Jahre immer mehr zum Beginn des gregorianischen Jahres hin.

Für einzelne Unregelmäßigkeiten im Kurvenverlauf lassen sich Erklärungen politischer und/oder wirtschaftlicher Art finden; wegen der Vielzahl der Herkunftsländer der Pilger können diese Erklärungen jedoch nur Hinweischarakter haben; eine umfassende Beurteilung der Kausalität von Rückgang, Stagnation oder überproportionalem Zuwachs in den Pilgerzahlen kann danach nicht erfolgen, zumal die Ausschläge ab Mitte der 70er Jahre immer stärker werden. Ab 1988 (1408 A.H.) greift eine von Saudi-Arabien über die OIC (Organization of the Islamic Conference) erwirkte Kontingentierung der Pilgerzahlen (pro 1 Mio Einwohner islamischen Glaubens darf das Land 1000 Pilger zur Hajj entsenden).

Interpretationsmöglichkeit von Abb. 5:

- A Rückgang durch Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges
- B Rückgang durch Nahostkrieg von 1948
- C Anstieg wegen Aufhebung der Pilgersteuer
- D Stagnation durch Nahostkrieg von 1956; Hajj im Hochsommer!
- E Krise Saud-Faisal; Krieg im Jemen
- F Stagnation durch 6-Tage-Krieg 1967
- G Rückgang nach Yom Kippur Krieg 1973
- H Rückgang durch erste Ölkrise
- I Rückgang wegen Ermordung von Faisal (?)
- J starker Rückgang durch zweite Ölkrise und Golfkrieg
- K Rückgang durch wirtschaftliche Stagnation/Ende der Boomjahre (?)

Der Bevölkerungszuwachs sowie die Steigerung der Pilgerzahlen gingen einher mit einer geradezu hektischen Planungs- und Bautätigkeit: "At any rate the dust from the explosion (beim Abriß der Stadtmauer 1947; Anm. d. Verf.) had hardly settled before a convulsive building boom — the first of several — started in earnest" (THE JEDDAH GUIDE, S. 35). Bereits in den 40er Jahren wurde die Straße nach Mekka asphaltiert (heute als "Old Mecca Road" bezeichnet), um die Altstadt herum, etwa entlang des alten Mauerrings, entstand die Sh. al Malik Abdul Aziz, sowie parallel dazu im Abstand von etwa 2,5 km eine weitere Ringstraße (die heutige Sh. al Malik Khalid/ King Khalid St.) mit einer Reihe von radialen Verbindungen, ausgehend vom Maydan al Bayah vor dem ehemaligen Bab al Madina (Abb. 6).

Schon 1950 war die Stadt auch über die äußere Ringstraße hinausgewachsen, vor allem entlang der Mekka-Straße nach Südosten und der Medina-Straße nach Norden.

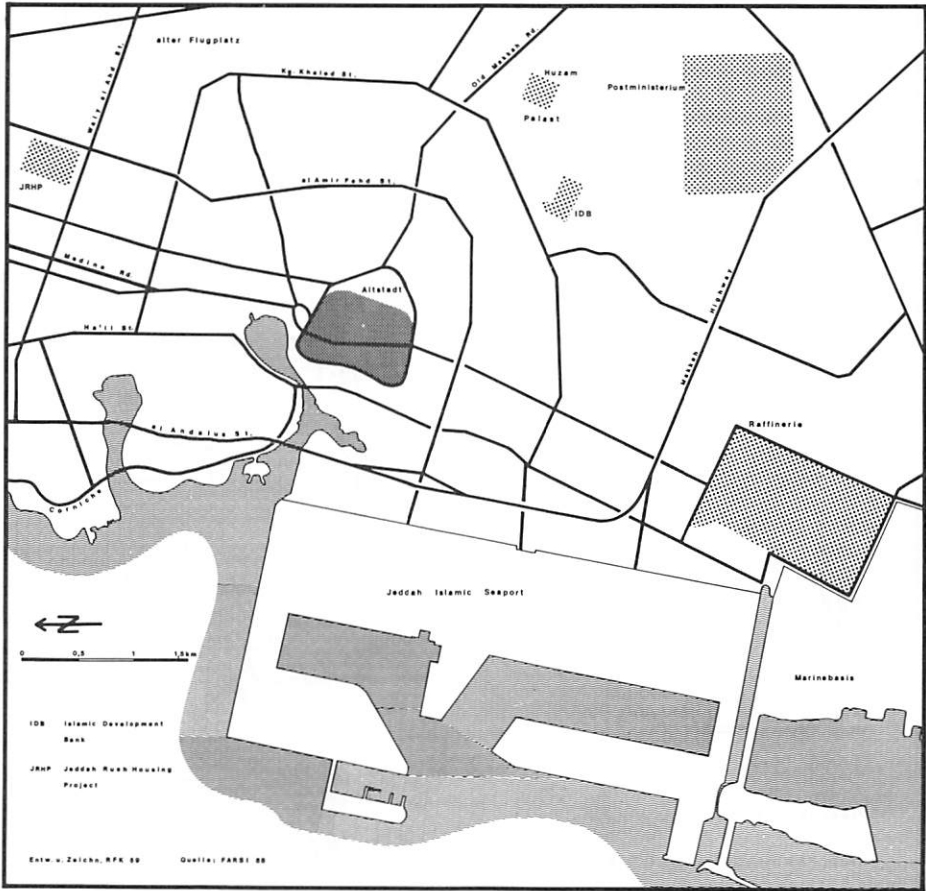


Abb. 6: Ringstraßen um die Altstadt

Diese Stadtausdehnung erfolgte zunächst in Lehmziegelbauweise. Nachdem aber 1953 eine Schichtflut weite Teile dieser Siedlungen zerstört hatte, setzte sich auch hier der Betonbau durch (FAKAHANI, S. 62). Im Nordosten der Stadt lag der Flughafen; bereits 1938 als Rollfeld benutzt, wurde er 1956 mit der Eröffnung von ausgedehnten Pilgerunterkünften fertiggestellt, bildete jedoch bald durch seine Nähe zur Innenstadt und seinen großen Flächenbedarf ein erhebliches Hindernis für die weitere Stadtentwicklung. Erst mit Eröffnung des neuen King Abdul Aziz International Airport

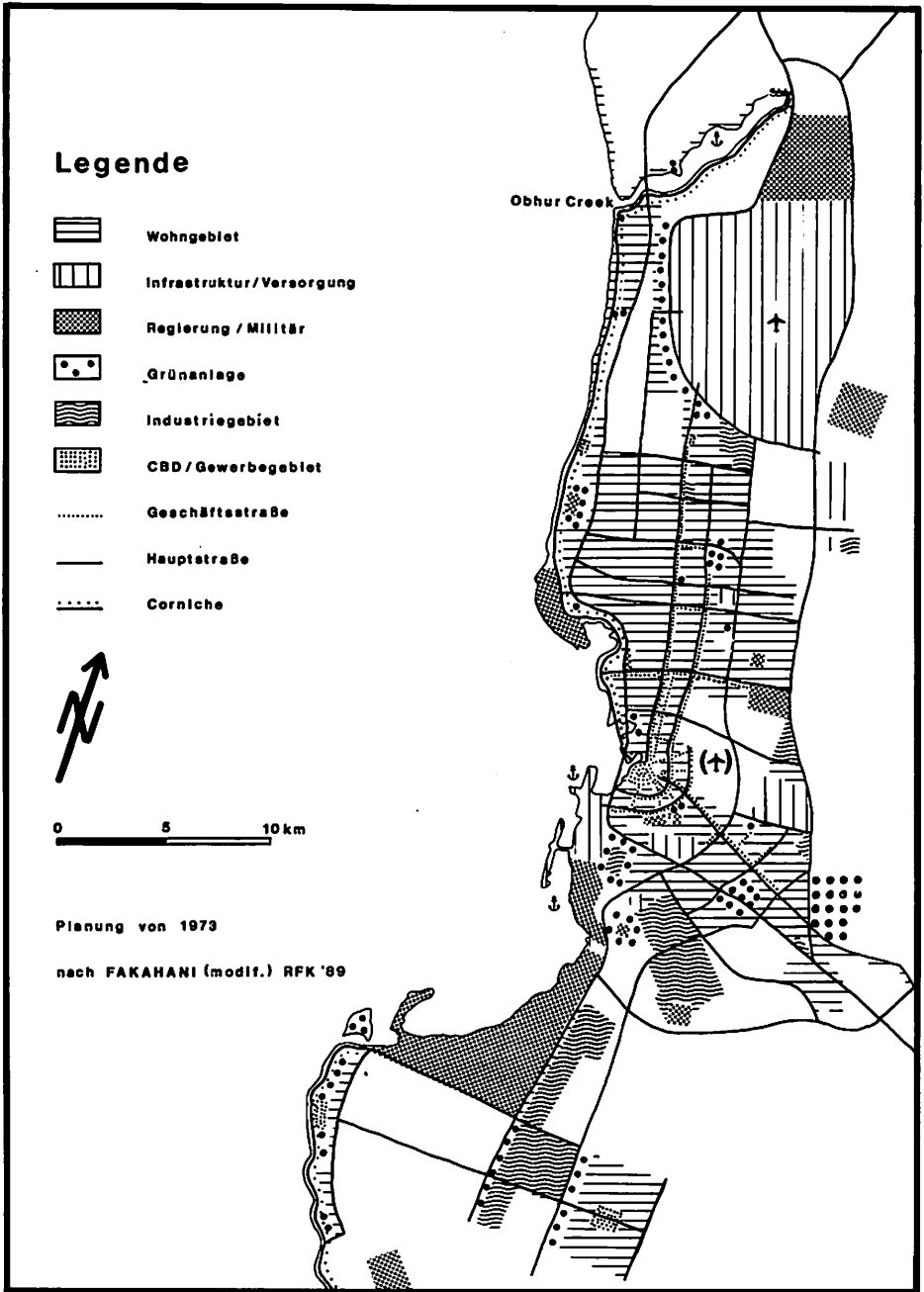


Abb 7: Flächennutzungsplan von Djidda 1973

(KAIA) am 31.5.1981 konnte das alte Flughafengelände, das inzwischen von allen Seiten von der ausgedehnten Stadt umfaßt wurde, zumindest in die Verkehrsplanung der Stadt einbezogen werden (11).

1973 wurde der Flächennutzungsplan (Masterplan), der 1971 bis 1973 vom britischen Consultant Robert Matthew, Johnson Marshall & Partners (RMJM) vorbereitet worden war, verabschiedet (DUNCAN 1987; RUSSELL 1981, S. 220; zur Stadtplanung in Saudi-Arabien allgemein siehe auch AL HATHLOUL 1985; vgl. Abb. 7). Dieser Plan ging von einem Flughafenneubau im Norden der Stadt (ursprüngliche Pläne zur Verlegung nach Süden erwiesen sich als nicht durchsetzbar), einem Hafenneubau unter Einschluß der ab 1960 neu gebauten Teile und einer Stadtentwicklung in Richtung Norden aus. Für 1991 wurde dabei eine Bevölkerung von 1,65 Mio prognostiziert (RUSSELL 1981, S. 220). Im Mittelpunkt der Planung stand die Überlegung, durch Aufschüttungen im Bereich des alten Hafengebietes westlich der Altstadt Raum für leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen für den Straßenverkehr zu schaffen. Damit sollte und konnte eine weitere Zerschneidung der historischen Altstadt vermieden werden. Weiterhin wurde ein Freizeitgelände konzipiert, das sich an der Küstenstraße Corniche über mehr als 100 km hinziehen sollte, vom Obhur-Creek 40 km nördlich vom Zentrum bis 60 km weit südlich der Stadt, lediglich unterbrochen durch Versorgungseinrichtungen (Seewasserentsalzungsanlage), einige Paläste, Marine- und Coast Guard Installationen und den Frachthafen Jeddah Islamic Port (JIP). Im Norden (Nordcorniche) ist der Ausbau weitgehend abgeschlossen und von der Bevölkerung vollständig angenommen worden. Im Süden der Stadt geht der Bauzustand derzeit (1990) über die Anlage der Straßen und der Straßenbeleuchtung kaum hinaus. Der für die Stadterweiterung vorgesehene Bereich wurde mit großen Schnellstraßen (12), zum Teil ohne niveaugleiche Kreuzungen, erschlossen.

Nach der grundsätzlichen Annahme des Masterplanes (13) ergab sich die wohl für Stadtplaner auf der ganzen Welt einmalige Situation, daß praktisch am Tag nach der schrittweise erfolgten detaillierten Ausarbeitung und Genehmigung der Teilpläne mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte, da die Finanzmittel keinen limitierenden Faktor bildeten. Daher konnten bis 1983 die Infrastrukturmaßnahmen weitestgehend abgeschlossen werden; das Netz der Erschließungsstraßen liegt heute praktisch so vor, wie es im Stadtentwicklungsplan konzipiert worden war; teilweise sind auch bereits die Wohngebiete erschlossen, ohne daß eine tatsächliche Bebauung absehbar wäre (14).

Zumindest rückschauend betrachtet erwies sich bei dieser Strategie jedoch als Nachteil, daß in den Ausbaugebieten kein organisches Wachstum zustande kam; die einzelnen Baukomplexe (Gewerbegebiete, Wohnanlagen, einzelne Wohnblocks etc.) stehen, häufig von einer hohen Mauer umgeben, isoliert und sind vielfach von größeren Ödlandflächen umgeben.

Trotz der bemerkenswerten Ausdehnung der Stadt ist das System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unterentwickelt. Die vorhandenen Buslinien (15) werden nur gering und überwiegend von südasiatischen Gastarbeitern genutzt. Die großen Busse selbst sind, den saudi-arabischen Vorschriften entsprechend, in einen vorderen

Teil für männliche und einen hinteren, kleineren Teil für weibliche Fahrgäste unterteilt; die kleineren Busse nehmen keine weiblichen Fahrgäste mit.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Werte- und Verhaltensmuster der hier ansässigen muslimischen Bevölkerung wurde bewußt auf eine Betonung des ÖPNV verzichtet: Die Vorstellung, eventuell mit der eigenen Familie mit Fremden zusammen in einem Bus fahren zu müssen, wird als abstoßend empfunden. Der hohe Stellenwert der abgeschlossenen Privatsphäre und die in der saudischen Gesellschaft offiziell propagierte Segregation zusammen mit dem hohen Sozialprestige des Autofahrens (16) führen dazu, daß der ÖPNV von saudi-arabischen Bürgern praktisch nicht genutzt wird. Hinzu kommt, daß das im Durchschnitt für die Saudis immer noch recht hohe Einkommensniveau und die niedrigen Treibstoffkosten (1989 etwa 27 Pf./l) ökonomisch keinen Druck in Richtung auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausüben und ökologische Erwägungen (noch) von untergeordneter Bedeutung sind.

An dieser von den Planern zutreffend antizipierten Haltung der saudischen Bevölkerung hat bislang die Tatsache, daß zur Rush-Hour auch die breitesten Schnellstraßen durch hohes Verkehrsaufkommen blockiert sind, nichts ändern können. Verstärkt wird die Tendenz zum Individualverkehr durch ein technisches Problem: Bislang stehen keine Klimaanlage zur Verfügung, die in der Lage wären, in einem Autobus im Liniendienst, das heißt bei häufigen Stops und zum Teil längeren Türöffnungszeiten, die Temperaturen im Inneren des Busses auch bei Außentemperaturen von bis zu 50° und direkter Sonneneinstrahlung auf Dauer erträglich zu halten.

Es stellt sich allerdings die Frage, ob nicht unter Umständen ein automatisiertes Transportsystem für die Beförderung der Pilger vom Hajj-Terminal am KAIA nach Mekka und zurück sinnvoll wäre. In Zukunft wird hier möglicherweise der Einsatz von Magnetschwebebahnen in Frage kommen, deren Entwicklung und Erprobung derzeit von saudischer Seite hauptsächlich mit Blick auf eine mögliche Verbindung Mekka — Medina mit Aufmerksamkeit verfolgt wird.

Zum heutigen Zeitpunkt erscheint die Errichtung eines leistungsfähigen, straßenunabhängigen ÖPNV-Systems — von sozialen und Status-Problemen abgesehen — nur mit ungeheurem Aufwand möglich, da die weiträumige Bereitstellung der Infrastruktur keinen echten CBD hat aufkommen lassen, so daß allein für den Kernbereich Entfernungen von 10-15 km zu überwinden sind (vgl. FARSI 1988, S. 56 ff — Verteilung zentraler Funktionen in Djidda).

Das Stadtgebiet ist heute gekennzeichnet durch eine große Anzahl von Bauruinen. Herausragendes Beispiel hierfür ist das Jeddah Rush Housing Project (JRHP, Jeddah Towers, vgl. Abb. 6; FARAHAT/CEBECI 1981), eine Wohnanlage mit 1936 Appartements in 32 Wohntürmen, die 1979/80 fertiggestellt wurde und seitdem leersteht, trotz ihrer vergleichsweise zentralen Lage am alten Flughafen. Die Nutzung dieser knapp 2000 Wohnungen, das heißt über 10 000 Personen als Bewohner, würde das vorhandene Wasser- und Abwassernetz derzeit überlasten. Beim Bau wurden aber auch soziale Aspekte nicht ausreichend berücksichtigt: In einem Mietshaus kann die Privatsphäre nicht in der Weise gewahrt werden, wie dies in einem Einzelhaus möglich wäre. Allein die Vorstellung, die Frau des Hauses müßte mit einem Fremden

zusammen den gleichen Fahrstuhl benutzen, führte zur Ablehnung dieser Art von Wohnungen in weiten Kreisen der Bevölkerung (17). Ob die nachlassende Einkommenslage, die mittelfristig nicht mehr jedem Saudi den Bau eines eigenen Hauses ermöglichen wird, verbunden mit dem zunehmenden "Ausbrechen" junger Paare aus der noch weit verbreiteten Großfamilie, hier zu einem Umdenken führen wird, ist derzeit nicht absehbar. Bislang haben sich jedoch die zuständigen Behörden (Deputy Ministry of Housing) nicht dazu bereithalten können, diese Wohnungen mit einer Einheitsgröße von 232 qm nicht-saudischen Bewohnern zur Verfügung zu stellen (FARAHAT/CEBECI 1981, S. 305).

1948 konnten lediglich zwei Schiffe gleichzeitig im Hafen von Djidda anlegen. Im Rahmen der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung erwies sich jedoch auch die bis 1960 erfolgte Hafenerweiterung als unzureichend. So wurde vom seit 1961 zuständigen Transportministerium ein mehrstufiges Hafenausbauprogramm mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von 575 Mio £ (BARNARD 1976, S. 40) vorgelegt. Die erste Phase konnte bis 1972 abgeschlossen und der JIP eröffnet werden. 15 Jahre später war der Hafenausbau beendet (vgl. Abb. 6). Heute stehen 58 Liegeplätze plus 4 Tankerliegeplätze zur Verfügung, wobei lediglich 12 Liegeplätze weniger als 11 m Wassertiefe aufweisen (OCSC 1988, S. 18).

Ein so dimensionierter Hafenausbau erwies sich in der Boomphase, insbesondere nach der Wiedereröffnung des Suez-Kanals 1975, als nötig. Wartezeiten vor dem Hafen von über 100 Tagen waren keine Seltenheit: BLAKE (1978, S. 99) nennt für Herbst 1976 Wartezeiten für den Hafen von Djidda von 120 bis 175 Tagen. In dieser Zeit lohnte es sich, insbesondere Baumaterialien per Helikopter zu entladen (THE MIDDLE EAST 8/1978, S. 72). Ende der 70er Jahre reduzierten sich die Wartezeiten, und mit dem Ende des wirtschaftlichen Booms 1982/83 sank die Auslastungsquote. Heute wird die Auslastung des JIP auf etwa ein Drittel seiner maximalen Kapazität geschätzt.

Um diesem Trend entgegenzuwirken, wurde im November 1988 erstmals transshipment, das heißt Entladung im JIP und erneute Verladung auf ein anderes Schiff, genehmigt (ARAB NEWS vom 25.01.1989). Diese Maßnahme bot sich seit langem an, da Djidda wegen seiner verkehrsgünstigen Lage von vielen Liniendiensten regelmäßig angelaufen wird. Dennoch war in den ersten Monaten seit Eröffnung dieser Möglichkeit die Reaktion der Reeder zurückhaltend, da bislang keine Sicherheit über die Handhabung und die Durchführungsbestimmungen herrscht.

1987/88 (1408 A.H.) wurden 11,8 Mio t via JIP importiert und 1,1 Mio t, hauptsächlich Weizen, exportiert (SAUDI ECONOMIC SURVEY vom 11.01.1989, S. 6), bei einer Maximalkapazität von 37 Mio t pro Jahr (ARAB NEWS vom 24.07.1988) (18).

Tab. 1 zeigt, aufgeschlüsselt nach Produktgruppen, die Im- und Exporte Saudi-Arabiens, die über den JIP abgefertigt wurden, und die 1986/87 über 50 % der Gesamtimporte nach Saudi-Arabien ausmachten. Die hohe Zahl der Tierimporte ist dadurch zu erklären, daß im Rahmen der Pilgerfahrt nach Mekka das Opfer eines Tieres, in der Regel eines Hammels, zwar nicht verbindlich vorgeschrieben, aber doch dringend empfohlen ist (19).

	Jeddah Islamic Port	King Abdul Aziz	Jubail Commercial Port	King Fahd	Yanbu Port	King Fahd	Jizan Port	Total		Percent change
		Port at Dammam		Industrial Port at Jubail		Industrial Port at Yanbu		1407	1406	
A. Imports										
1. Foodstuffs	6.752.230	2.260.636	672.318	—	2.047.395	—	564.293	12.296.872	10.712.155	+ 14.8
2. Construction materials	4.540.304	2.493.679	506.560	1.746.930	432.201	—	81.719	9.801.393	12.162.420	- 19.4
3. Vehicles (in tons)	223.641	146.970	3.017	—	2.352	—	8.336	384.316	442.366	- 13.1
4. Equipment	118.390	75.739	24.270	—	—	—	6.479	224.878	201.394	+ 11.7
5. Industrial products	—	—	—	75.927	—	21.926	—	97.853	89.170	+ 9.7
6. General cargo	2.238.991	818.256	254.802	3.395	139.643	3.381	482	3.458.950	3.495.070	- 1.0
Total Imports	13.873.556	5.795.280	1.460.967	1.826.252	2.621.591	25.307	661.309	26.264.262	27.102.575	- 3.1
B. Exports										
1. Fertilizers	26	155.944	—	424.705	—	—	—	580.675	711.762	- 18.4
2. Sulfur	—	—	—	612.029	—	83.683	—	695.712	879.992	- 20.9
3. Industrial products*	—	—	—	15.064.236	—	16.897.021	—	31.961.257	24.486.561	+ 30.5
4. Solid petrochemicals	—	—	—	—	—	171.420	—	171.420	261.196	+ 34.4
5. Wheat	775.476	854.546	—	—	—	—	—	1.630.022	—	—
6. Other agricultural products	14.321	42.513	—	—	—	—	—	56.634	—	—
7. General cargo	565.064	584.241	366.296	76	3.986	2.161.847	255	3.681.735	1.518.357	+ 142.5
Total Exports	1.354.887	1.637.244	366.296	16.101.046	3.986	19.313.971	255	38.777.655	27.857.868	+ 39.2
Livestock imports (number of heads)	3.698.511	973.593	—	—	1.566	—	17.376	4.691.046	5.004.221	- 6.3
Vehicle imports (number)	85.770	29.431	731	—	90	—	6.595	122.617	154.993	- 20.9

* Including refined petroleum products, gas liquids and liquid petrochemicals.

Tab. 1: Umschlag der Haupt-Seehäfen Saudi-Arabiens
(Quelle: Saudi Economic Survey, 28.09.1988, S. 20)

Trotz der großen Entfernungen in Saudi-Arabien (Djidda — Riad etwa 1100 Straßen-Kilometer) ist es ökonomisch sinnvoll, auch den zentralen Bereich der Arabischen Halbinsel und die Ostregion über den Hafen von Djidda zu versorgen, da heute praktisch jeder Punkt des Landes von hier aus per LKW innerhalb von drei Tagen erreichbar ist. Dies fiel umso mehr ins Gewicht, als bis zum Sommer 1988 durch die Kriegseignisse im Golf die dortigen Häfen nur unter erschwerten Bedingungen und unter Zahlung sehr hoher Versicherungsprämien angelaufen werden konnten.

2.3.1 Mittelfristige Planung und wirtschaftliche Entwicklung

Um die oben dargestellte Entwicklung zu ermöglichen und den Einsatz der Ölgelder dafür zu koordinieren, wurde 1961 der Oberste Planungsrat geschaffen (1965 durch die Central Planning Organization abgelöst). Zielvorgabe der nationalen Planung, deren Implementierung den Fachministerien obliegt, war von Beginn an der Ausbau der Infrastruktur, Ausbau der sozialen Dienste sowie die Diversifizierung der Wirtschaft (StBA 1984, S. 64). Dabei sollte der Staat die Rahmenbedingungen schaffen und die Privatwirtschaft zum Hauptträger der wirtschaftlichen Entwicklung werden.

Der erste Fünf-Jahresplan (1970/71-1975/76) mit einem Budget von SR 61 Mrd. (wegen steigender Öleinnahmen konnte der ursprüngliche Ansatz von SR 41,3 Mrd. noch aufgestockt werden) sah lediglich 3,6 % der Gesamtinvestitionssumme für den industriellen Sektor vor (SCHLIEPHAKE 1985, S. 95); eindeutiger Schwerpunkt waren hier Infrastrukturmaßnahmen. Der zweite Fünf-Jahresplan (1975/76 — 1979/80), dessen Gesamtvolumen von SR 623 Mrd. mehr als das Zehnfache des vorigen umfaßte, schenkte der industriellen Entwicklung, insbesondere im Bereich Petrochemie, größere Aufmerksamkeit, wenngleich wie zuvor Projekte aus dem Bildungs-, Sozial- und Verkehrsbereich im Vordergrund standen. Zentrale Bedeutung gewann die Errichtung der neuen Industriestädte Jubail und Yanbo, mit denen versucht wurde, die Anforderungen an eine leistungsfähige Industriestadt mit den Voraussetzungen für ein angenehmes und an den islamischen Vorschriften ausgerichtetes Leben zu vereinbaren.

Der Ausbau dieser beiden Städte stand auch im Mittelpunkt des dritten Fünf-Jahresplanes (1980/81-1984/85), der ein Gesamtvolumen von SR 782,2 Mrd. für zivile Investitionen umfaßte. In diesem Plan zeigte sich erstmals auch der Versuch, die hohe Zahl nicht-saudischer Arbeitskräfte einzudämmen und durch saudische Staatsangehörige zu ersetzen (SCHLIEPHAKE 1982 a; 1985).

Konnte im ersten Plan die Mittelzuweisung nach oben korrigiert werden, so ist beim vierten Fünf-Jahresplan, der seit März 1988 in Kraft ist, eine Korrektur nach unten notwendig. Das Gesamtbudget wurde mit SR 1000 Mrd. angesetzt (ARAB NEWS vom 15.02.1986), davon SR 687,5 Mrd. für zivile Entwicklungsprojekte unter der Annahme jährlicher Einnahmen von SR 200 Mrd. bei ausgeglichenem Staatshaushalt. Beide Annahmen haben sich jedoch als unzutreffend erwiesen. Nach einer Phase extremer Liquidität muß Saudi-Arabien inzwischen sparen; der Staatshaushalt ist bereits seit dem Haushaltsjahr 1983/84 (20) defizitär (in den ersten Jahren bis 1987

erfolgte die Deckung aus den Staatsreserven; seit 1988 werden Kredite aufgenommen); das Budget für 1989, das sich nur um SR 0,2 Mrd. von dem des Vorjahres unterscheidet, umfaßt einen Gesamtbetrag von SR 141,2 Mrd., von denen SR 25 Mrd. über Kredite finanziert werden sollen (vgl. auch LOONEY 1989).

Der hohe Stellenwert, den der Infrastrukturausbau in den ersten beiden Fünf-Jahres-Plänen innehatte, wirkte sich direkt und unmittelbar auf den Ausbau der Städte in Saudi-Arabien aus. CORDES / BONINE (1983) haben am Beispiel einer Reihe von Städten am Golf, aber auch für Riad und die Industriestadt Yanbo die urbane Entwicklung, die durch das Erdöl induziert wurde, mit dem Begriff der "oil urbanization" bezeichnet (vgl. auch WIRTH 1988). Es liegt auf der Hand, daß die Infrastrukturentwicklung in Djidda ohne das Ölgeld undenkbar gewesen wäre. Dennoch erscheint es problematisch, den Begriff der "oil urbanization" auch auf Djidda anwenden zu wollen, da im Gegensatz insbesondere zu den Städten der Golfregion (21), Djidda bereits Jahrhunderte vor der Entdeckung des Öls eine der wichtigsten urbanen Siedlungen der Arabischen Halbinsel mit ausgeprägter Stadtkultur gewesen ist. Der mit dem Erdöl verbundene Wirtschaftsboom führte in den Fällen echter oil urbanization zu einer *q u a l i t a t i v e n* Veränderung der Siedlung, im Falle Djiddas jedoch eher zu einer *q u a n t i t a t i v e n* Umwandlung.

Wenn die Altstadt heute im Stadtbereich kaum mehr in Erscheinung tritt, so ist das unter wirtschaftlichen Aspekten in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die Altstadt aus Kapazitätsgründen ihre Funktion der zentralen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen nicht mehr erfüllen kann — ein qualitativer Funktionswandel der Stadt insgesamt ging damit nicht einher.

Im übrigen ist die Entfernung zu den Ölfeldern im Osten der Arabischen Halbinsel und den Exportraffinerien so groß, daß Djidda als urbaner Bezugspunkt der Ölindustrie nur insoweit von Bedeutung war, als hier Teile der Regierungsdienststellen ihren Sitz hatten, auf die die Ölindustrie angewiesen war. Mit der zunehmenden Zentralisierung der Staatsverwaltung in Riad nimmt somit die Bedeutung Djiddas in dieser Hinsicht ab.

Die starke Expansion Djiddas geht auf die massive Ausweitung der bereits etablierten Funktion als Handelsstadt zurück, weniger auf einen Funktionswandel. Die Ausweitung der Handelsaktivität ihrerseits wurde jedoch durch die wirtschaftliche Entwicklung im Hinterland, die auf das Erdöl zurückzuführen ist, induziert.

3. DIE ALTSTADT

Nukleus der rapiden Stadtentwicklung war der alte Stadtkern, der mit einer Ausdehnung von etwa 1000 x 800 m heute im Stadtbild nahezu untergeht. Es handelt sich dabei um den Bereich, der bis 1947 vom Mauerring umgeben war. Dieses Areal, das heute zur Municipality "al Balad" gehört, war in vier Stadtviertel unterteilt (Abb. 8):

Mahallat ash Sham (syrisches Viertel) im NW;

Mahallat al Mazloun (Viertel der Mißhandlungen) (22) im NE;

Mahallat al Bahar (Meer-Viertel) im SW;

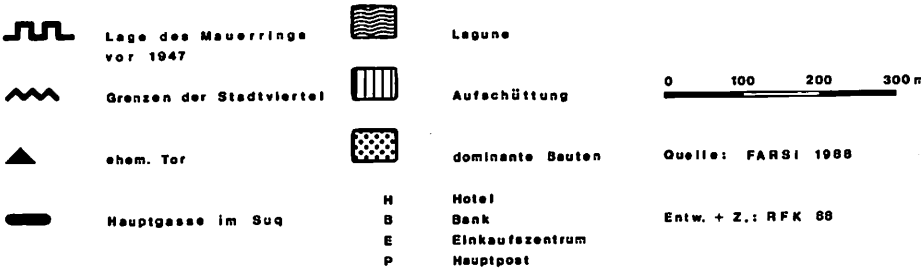
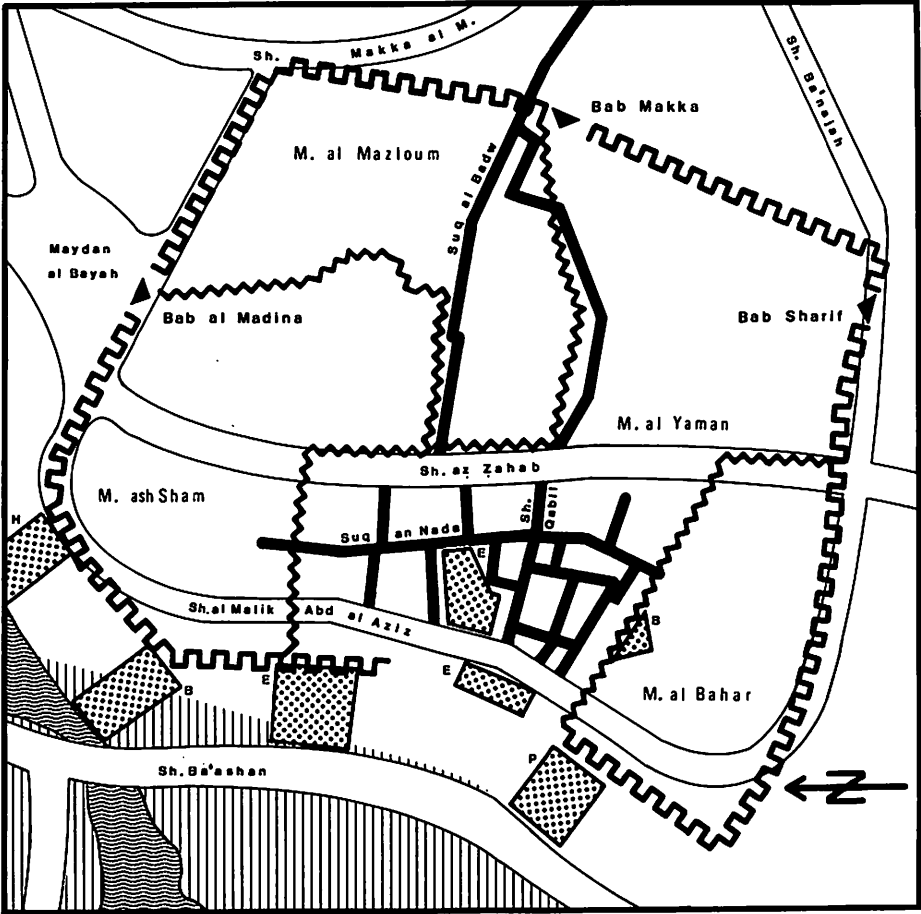


Abb. 8: Die Altstadt von Djidda

Mahallat al Yaman (jemenitisches Viertel), das sich im Südosten bis an den alten Hafen erstreckt (FARSI 1988, S. 48 f).

Das so umschriebene Gebiet ist durch die Nord-Süd-verlaufende Sh. az Zahab (Straßendurchbruch ab 1965) in eine westliche und eine östliche Hälfte geteilt. Die Sh. az Zahab, die mittlerweile als Einbahnstraße nur in nördlicher Richtung befahrbar ist, und die parallel zum ehemaligen Ufer verlaufende gegenläufige Einbahnstraße Sh. al Malik Abd al Aziz, die im Bereich der südlichen Stadtmauer nach Osten abbiegt, sind die einzigen modernen Durchgangsstraßen im Bereich der Altstadt. Das weitgehende Freihalten des Stadtkernes vom Autoverkehr wurde ermöglicht durch die Entscheidung der Planungsbehörde, den alten Hafenbereich, der wegen der geringen Wassertiefe und der Korallenriffe wirtschaftlich den Anforderungen des 20. Jahrhunderts nicht mehr gewachsen war, aufzufüllen und das gewonnene Areal für die Nord-Süd-verlaufenden Hauptverkehrsachsen (z.B. Sh. Ba'ashan) zur Verfügung zu stellen. Gerade im westlichen Teil der Altstadt konnte jedoch das Eindringen von modernen Zweckbauten nicht gänzlich verhindert werden. So weist WIRTH (1974/75 a, S. 238) am Beispiel Djiddas darauf hin, daß hier ein typischer Prozeß abgelaufen ist, indem sich im Zuge der Modernisierung Ladenstraßen gebildet haben, die von westlichen Vorbildern kaum zu unterscheiden sind.



Abb. 9: Holzverkleidete Fenster und Balkons in der Altstadt

Der östliche Teil der Altstadt, der einige Meter höher liegt als der Rest der Stadt, ist stark durch ältere Bausubstanz geprägt: Aus Korallenkalkblöcken errichtete Hochhäuser von drei bis fünf Stockwerken, mit Holzbalkendecken aus Palmstämmen und umfangreichem Holzgitterwerk an den Fenstern (Mashrabiya; in Djidda als *Roshan* bezeichnet) sind hier typisch. Wenngleich heute eine große Anzahl nicht mehr oder nur noch partiell genutzt ist, so ist doch die Wohnnutzung daran zu erkennen, daß sehr häufig in das Holzgitterwerk der Mashrabiya Öffnungen zum Einbau von Klimaanlage ausgegärt wurden. FARSI (1988, S. 14) weist darauf hin, daß der Baustil stark osmanisch beeinflusst ist und bietet Beispiele für Häuser des "türkischen" Stils, ausgezeichnet insbesondere durch Erker im Holzgitterwerk, und solche "ägyptischen" Stils mit größeren Fenstern und Balkons. Die meisten dieser Korallenkalkbauten stammen in ihrer heutigen Form aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Entstanden ist der Stil nach FARSI im 16. Jahrhundert (Abb. 9).

Der zum Mahallat al Yaman gehörige westliche Teil der Altstadt bildet heute das kommerzielle Zentrum des Suq, wobei als Mittelpunkt die Kreuzung der Nord-Südverlaufenden Gasse Suq an Nada mit der West-Ost, vom alten Hafen zum Bab Makka verlaufenden Sh. Qabil zu bezeichnen ist. Die Sh. Qabil kreuzt die Sh. az Zahab in einer breiten Unterführung und setzt sich als Bazargasse (Suq al 'Alawi) nach Osten bis über den ehemaligen Standort des Bab Makka hinaus fort. Nach Norden verläuft parallel dazu im östlichen Stadtteil die Gasse des Beduinen-Marktes (Suq al Badw). Während im östlichen Stadtteil die kommerzielle Aktivität stark linear auf diese beiden Straßenzüge konzentriert und beschränkt ist, hat sie im westlichen Teil flächenhaften Charakter.

Der Baubestand im Westteil der Altstadt wirkt weit weniger spektakulär als im Ostteil. Es dominieren Flachbauten neben Betonhochhäusern der 50er und 60er Jahre, während vom alten Hafengelände aus hypermoderne shopping malls, Bankpaläste und moderne Wohnhäuser in die Altstadt vordringen (23). Zum Opfer gefallen sind diesen Gebäuden, zu denen auch die beiden Komplexe von Hauptpost und Fernmeldeministerium gehören, praktisch alle Hafen-, Zoll- und Quarantäne-Anlagen einschließlich der Zollschruppen aus dem 19. Jahrhundert.

Unmittelbar östlich der Sh. al Malik Abd al Aziz hat sich als Ergebnis dieser baulichen Durchdringung in weiten Bereichen eine Mischform aus traditionellem Suq und moderner shopping mall entwickelt. So unterscheidet sich das Erdgeschoß des Queen's Building mit seiner großen Zahl von Einzelgeschäften aus den Bereichen Foto/Film/Kameras/Optik/Elektronik außer im Warenangebot nur dadurch vom nördlich anschließenden Textil-Suq, daß das Queen's Building insgesamt klimatisiert ist. Die Türen der Einzelgeschäfte können offen stehen, während die nördlich davon verlaufenden Gassen zwar überdacht oder überbaut sind, jedoch nicht insgesamt klimatisiert werden können, so daß die Geschäfte einzeln gekühlt werden müssen. Die Türen sind daher meist geschlossen (24).

Im Rahmen der Planungsarbeiten für den Stadtentwicklungsplan hat sich RMJM auch detailliert mit Fragen der Konservierung der Altstadt und der Erhöhung ihres Wohnwertes befaßt (RMJM 1979/80 a+b; RUSSELL 1981). Dabei wurde für das vor-

gesehene Erhaltungsgebiet von 51,1 ha, was dem Altstadtbereich weitgehend entspricht, eine Wohnbevölkerung von 45 000 und eine Arbeitsbevölkerung von 65 000 Personen angestrebt.

Das Erhaltungsgebiet wurde von der Stadtverwaltung nach Osten hin noch ausgedehnt und umfaßte schließlich 57,9 ha. Dabei wurden 537 Einzelgebäude und 62 Gebäudekomplexe im Detail erfaßt und auf die Möglichkeit und den Umfang der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen untersucht. Allerdings gibt es offenbar bis heute keine Möglichkeit für die Besitzer der jeweiligen Gebäude, zur Erhaltung staatliche Zuschüsse in Anspruch zu nehmen, so daß auch Baumaßnahmen geringen Umfangs aus finanziellen Gründen teilweise nicht haben erfolgen können. Um jedoch Grundstücksspekulationen im Zusammenhang mit "zufälligen" Brandschäden in der Altstadt zu unterbinden, sah sich die Stadtverwaltung zeitweilig gezwungen, grundsätzlich Baugenehmigungen auf Brandgrundstücken zu verweigern (frdl. mündl. Mitteilung). Damit konnte offenbar ein "warmer Abriß" zur Erzielung höherer Renditen durch moderne Neubauten in Grenzen gehalten werden.

Zur Wohnwertverbesserung bemühte sich RMJM um die Begrünung und Auflockerung der Altstadt, verbunden mit der grundsätzlichen Verbesserung der Infrastruktur. In diesem Zusammenhang wurden die Gassen mit Granit- und Marmorplatten gepflastert und mit stilistisch der Umgebung angepaßten Lampen beleuchtet (vgl. Abb. 17). Die gleichzeitige Einschränkung des Straßenverkehrs führte jedoch zu einem Zielkonflikt mit den Sicherheitsbehörden, die darauf drängten, auch den Altstadtbereich weitgehend per Kfz überwachen zu können. Als Kompromiß wurde eine Reihe von Stichstraßen mit Wendemöglichkeit angelegt (RMJM 1979/80 b, Abb. 6.1).

3.1. Charakteristika der islamisch-orientalischen Stadt

Die Frage nach den Charakteristika der islamisch-orientalischen Stadt im allgemeinen und des Bazars als ihrem kommerziellen Zentrum im besonderen wird seit etwa 30 Jahren in zunehmendem Maße von geographischer Seite aus untersucht, wobei sich die hauptsächlich deskriptive Betrachtungsweise zu einer mehr funktionalen hin verschoben hat. Traditionell wird dabei die Frage, ob das Verbreitungsgebiet des Islam mit dem Auftreten eines bestimmten, durch genügend Merkmale festlegbaren Typus von Stadt zu korrelieren ist, bejaht (25) (zusammenfassende Darstellung dieses Typus von Stadt bei WIRTH 1975 b; weiterhin HOURANI 1970; WIRTH 1974/75a; FISHER 1983).

Die Struktur der islamisch-orientalischen Stadt ist nach STERN (1970, S. 26) charakteristischerweise sehr lose und zeichnet sich durch das Fehlen umfassender städtischer Institutionen aus. Damit bestätigt STERN Max WEBER (1921/22, S. 57), der am Beispiel Mekkas auf die Bedeutung der Sippenchefs innerhalb der Stadt aufmerksam macht und für die Neuzeit (ab der türkischen Besetzung im 16. Jahrhundert) folgende konkurrierende Autoritäten nennt, die in kein hierarchisches System eingepaßt sind, und deren Einfluß vielfach wohl in der jeweils zur Verfügung stehenden "militärischen" (26) Macht bestand:

- Madjlis als kollegialer Verwaltungsrat;
- türkischer Gouverneur;
- vier Qadis der orthodoxen Schulen;
- Scherif als Haupt der städtischen Adelskorporationen;
- Zünfte;
- Stadtviertel mit ihren Ältesten.

Keine von diesen Institutionen konnte von sich behaupten, eine umfassende und anerkannte Autorität in der ganzen Stadt darzustellen. Ob es auch in Djidda derartige konkurrierende Autoritäten gegeben hat, läßt sich nach dem gegenwärtigen Forschungsstand noch nicht abschließend beurteilen, einige Indizien deuten aber darauf hin.

Es gilt als gesichert, daß die Religion des Islam wesensmäßig an die Stadtkultur gebunden ist (STERN 1970, S. 25; GOTTSCHALK 1971, S. 150 f; Freitagsgebet als individuelle Pflicht muß in Anwesenheit von mindestens 40 Männern stattfinden; ökonomische Orientierung der Offenbarungen des Koran — LdiW II 1974, S. 12).

Schon 1927 wies jedoch SPIES (S. 396) auf den sozialen Aspekt des islamischen Rechtes allgemein und speziell des Eigentumsrechtes hin. Er führt diese soziale Komponente auf das auch in der Stadt wirkende Wertesystem des nomadischen Sippenverbandes zurück. Wenn auch nicht klar ist, wann die Mekkaner Gesellschaft, die für Muhammad das soziale Umfeld bildete (Medina war eher agrarisch strukturiert), seßhaft geworden ist, so bestätigt die These von SPIES letztlich die Auffassung von Ibn Khaldun, der diesen "esprit de corps" ('asabiya) des Nomadenverbandes als die staatsbildende Idee schlechthin ansieht, die aber bei längerer Seßhaftigkeit notwendigerweise verfällt.

Der islamische Stadtbegriff beinhaltet lediglich "eine Ansiedlung, in welcher seine (des Gläubigen — Anm. d. Verf.) religiösen Verpflichtungen voll erfüllt, seine gesellschaftlichen Ideale voll verwirklicht werden konnten" (GRUNEBaum 1955, S. 139) (27), während ABU LOUGHOD (1967, S. 386 f) die soziologischen Aspekte der islamisch-orientalischen Stadt als ein System weitverbreiteter, interferierender Gruppen in den Vordergrund stellt und an anderer Stelle darauf hinweist, daß der traditionelle Kriterienkatalog zur Definition der islamisch-orientalischen Stadt, wie ihn auch Grunebaum übernimmt, ausschließlich aus der Betrachtung nordafrikanischer Städte entwickelt wurde, jedoch häufig ohne Überprüfung der Übereinstimmungen auf alle Städte des islamischen Kulturkreises übertragen wird (ABU LUGHOD 1987, S. 158). Dabei ist "Stadt" kein politischer Funktionsbegriff, wie er sich in der abendländischen Tradition aus der griechischen Polis entwickelt hat. Dementsprechend sind die für die bauliche Strukturierung der Stadt relevanten Rechtsvorschriften abgeleiteter Natur und aus der islamischen Rechtspraxis und Kasuistik hervorgegangen. Nach HAKIM (1986, S. 19 ff) dominieren dabei die folgenden Grundelemente:

- keine Schädigung anderer;
- gegenseitige Abhängigkeit;
- Respektierung der Privatsphäre;
- Mindestbreite (ca. 3.5 m) und Mindesthöhe (beladenes Kamel) einer Straße (wohl i.w. Durchgangsstraße);
- Verbot, den Zugang zu Trinkwasser zu verbauen.

Auch hier tritt der Aspekt des **H a n d e l s** und der wirtschaftlichen Aktivitäten allgemein deutlich hervor.

In den Wohngebieten der islamisch-orientalischen Stadt, die klassischerweise circa 75 % des Stadtgebietes ausmachen, stellt der "semi-private space" nach HATHLOUL (1985, S. 208) ein "essential element in traditional environments" dar. Mit diesem "halb-privaten Bereich" bezeichnet HATHLOUL die Räume im Stadtgebiet, die zwar formal nicht abgeschlossener Privatbereich sind, jedoch auch nicht im Bereich der Hauptpassantenströme liegen. Die Bedeutung dieses "semi-private space" wird auch von ABU LUGHOD (1987, S. 167 ff) hervorgehoben. ABU LUGHOD sieht diesen Raum praktisch als die Erweiterung des abgeschlossenen Privatbereiches und seine Anwohner als erweiterte Familie an. Auch wenn diese These offenbar vor dem Hintergrund eines Sackgassengrundrisses entwickelt wurde, den es in Djidda nicht gibt, erscheint die Grundidee übertragbar (vgl. Kapitel 3.2.2).

Zusammenfassend ergibt sich daraus eine Kombination formaler, funktionaler und sozialer Merkmale, die jedoch offenbar zeitlichen Wandlungen unterworfen sind. Der exakte Zeitpunkt der Veränderung ist retrospektiv vielfach nicht festlegbar. Als frühester Zeitraum, zu dem von einer islamisch-orientalischen Stadt gesprochen werden kann, muß wohl die Periode angenommen werden, zu der die Stadt in ihrer Baustruktur den durch das islamische Wertesystem geforderten Bedingungen (vgl. HAKIM 1986) gerecht geworden ist, im Idealfall also seit ihrer Gründung. Es kann davon ausgegangen werden, daß dies für Djidda zutrifft, da die Stadt speziell zu dem Zweck gegründet worden sein soll, als Hafen für die heilige Stadt Mekka zu dienen. Reste einer möglichen, älteren Fischersiedlung sind nicht mehr erkennbar.

Die technischen und infrastrukturellen Innovationen des letzten und insbesondere dieses Jahrhunderts sowie die damit einhergegangenen soziologischen Umschichtungen haben viele, wenn nicht alle Städte auch des islamischen Kulturkreises von Grund auf verändert (vgl. GEERTZ 1989, der auf den Prozeß der sozialen Veränderung bei der Betrachtung der modernen Stadt in diesem Raum in struktureller und formaler Hinsicht aufmerksam macht). Durch Städtewachstum und Anpassung an moderne Individual- und Massenverkehrsmittel verlieren die historischen Stadtkerne zumindest flächenmäßig im Gesamtstadtbild allgemein an Bedeutung. Dies trifft auch für die Städte des islamisch-orientalischen Kulturkreises zu, so daß der Begriff der islamisch-orientalischen Stadt nunmehr zwei Phänomene umfaßt, bei sicherlich fließenden Übergängen:

- die **k l a s s i s c h e** islamisch-orientalische Stadt (v o r Eintritt der massiven Veränderung durch die Neuzeit, wie etwa Kairo im 17. und 18. Jahrhundert bei RAYMOND 1973/74 beschrieben wird) und
- das **u n s h e u t e** entgegnetretende Phänomen "Stadt" im islamisch-orientalischen Kulturkreis unter Berücksichtigung der Frage nach Funktion und Bedeutung von tradierten Strukturen aus der "vor"-modernen Periode (28).

Die Betrachtung beider Bereiche gehört zum Aufgabengebiet der Stadtgeographie.

3.2. Bestandsaufnahme in ausgewählten Bereichen

3.2.1 *Der Suq*

Nach HAKIM (1986, S. 57) (29) bildet der Suq zur Versorgung der Stadt- und Umlandbevölkerung im islamischen Selbstverständnis ein konstitutives Element für das Phänomen "Stadt" (Madina). Der Suq stellt "den Ort des Einkaufs ganz allgemein" dar (WIRTH 1974/75 a, S. 206), der nach DETTMANN (1969 b, S. 64) durch ein "ausgewogenes Verhältnis zwischen Produktion, Groß- und Einzelhandel" gekennzeichnet ist. Gleichzeitig wird der Begriff jedoch nicht nur für den Einkaufsbereich in toto herangezogen, sondern auch zur Bezeichnung einzelner, meist durch Warengruppen oder Nationalität der Anbieter spezifizierte Teilbereiche (siehe Suq al Badw = Beduinen-Markt im östlichen Teil von Djidda, Abb. 8).

Der Suq von Djidda zerfällt heute in zwei deutlich voneinander zu unterscheidende Teilbereiche, die durch die Sh. az Zahab getrennt werden. Wirtschaftlich dominant ist dabei der westliche Teil, der eine eher flächenhafte Ausprägung hat. Die Hauptorientierung des Marktgebietes ist west-östlich (so auch BLUME (1976, S. 240); anders SCHARABI (1985, S. 92 ff), der unzutreffend die Parallele zur Sh. al Malik Abd al Aziz, nämlich die Straße Suq an Nada, als die Hauptorientierungsrichtung ansieht). Die west-östliche Richtung entspricht dem Weg der im Hafen anlandenden Reisenden in Richtung Mekka bzw. umgekehrt. So führt auch der im östlichen Teil linear ausgeprägte Markt direkt zum Bab Makka (und darüber hinaus). Die Straße Suq an Nada hingegen verliert sich nach Norden in ehemals reinen Wohngebieten.

Wie die Kartierungen (Abb. 10 und 11) zeigen, dominiert der Bereich des *H a n d e l s* gegenüber dem des *H a n d w e r k s*; überhaupt ist die äußerst geringe Zahl von Produktions- und Reparaturwerkstätten auffällig. Selbst in abgelegenen und für ein "zufälliges" Publikum kaum erreichbaren, also für Händler als Geschäftsstandort relativ unattraktiven Standorten findet keine Warenproduktion (mehr) statt. Diese Besonderheit ist im wesentlichen auf wirtschaftliche Gründe zurückzuführen. Wie von langjährigen Bewohnern der Stadt mitgeteilt wurde, ist das Handwerk Anfang der 70er Jahre praktisch vollkommen aus dem Altstadtbereich verschwunden, als durch den wirtschaftlichen Boom in Saudi-Arabien in anderen Bereichen, hauptsächlich in den Sektoren Ölindustrie und Bauwirtschaft, wesentlich höhere Einkommen erzielt werden konnten. Die Quellenlage erlaubt es jedoch leider nicht, diese Strukturveränderungen auch quantitativ zu erfassen. RATHJENS/v. WISSMANN (1947, S. 80), die 1927 Djidda besuchten, nennen das Handwerk noch in einem Atemzug mit dem Handel und weisen auf die Branchensortierung in beiden Bereichen hin: "Die einzelnen Handwerke sind ebenso wie die Verkäufer gewisser Warengruppen in bestimmten Teilen des Suq konzentriert, wie es überall im Orient Brauch ist."

Heute sind handwerkliche Betriebe überwiegend im südlich an die Altstadt angrenzenden, hauptsächlich von Afrikanern und Jemeniten bewohnten Teil der Stadt anzutreffen, sowie — was sich aus der Natur der Sache ohne weiteres ergibt — spe-

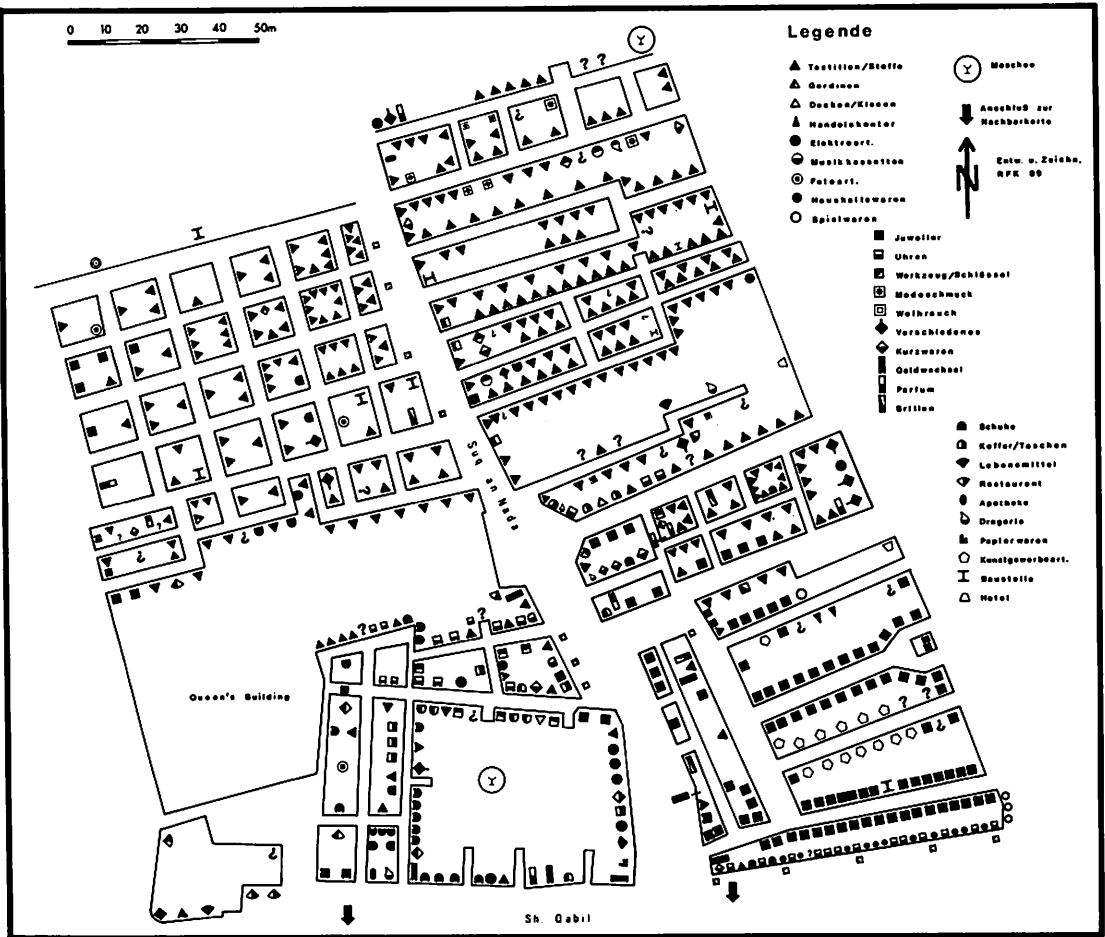


Abb. 10: Geschäftskartierung im Sog (nördl. Teil)

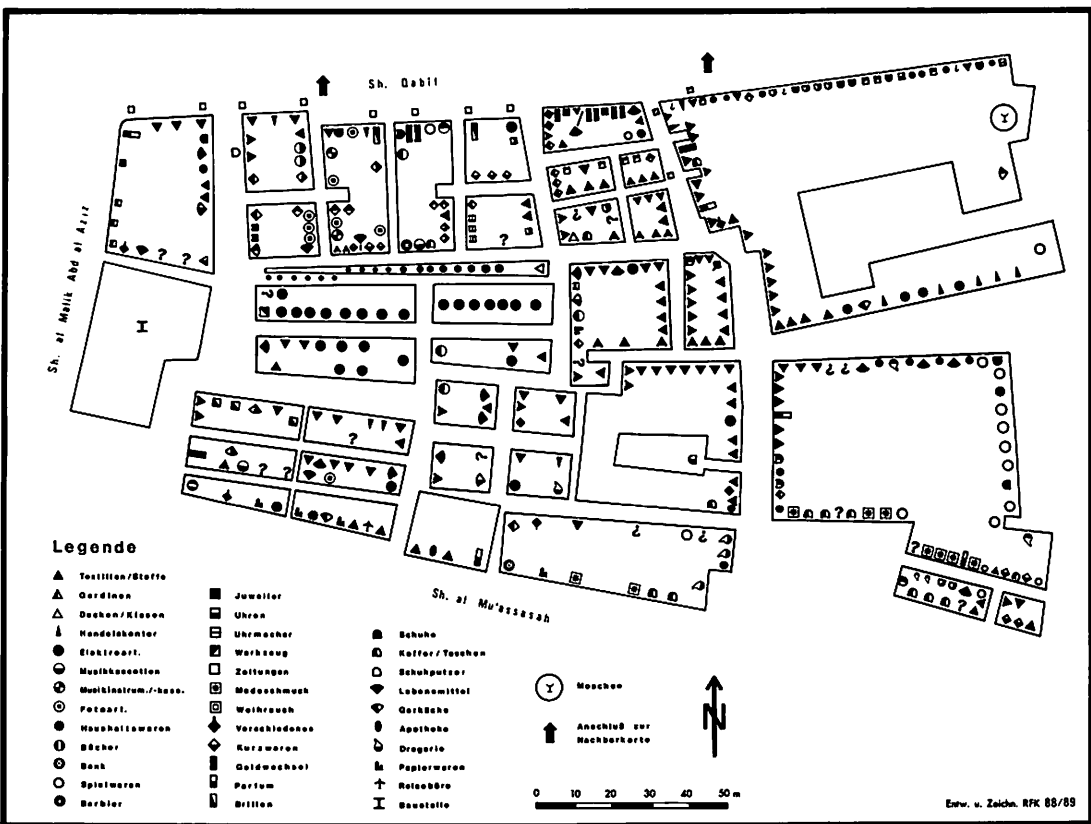


Abb. 11: Geschäftskartierung im Suq (südl. Teil)

ziell im Autoreparaturhandwerk an den Ausfallstraßen im Osten und im Süden (30).

Der starke Rückgang des Handwerks hat vermutlich nicht nur Gründe auf der Anbieterseite, indem in anderen Bereichen größere Gewinnspannen zu erzielen waren, sondern gleichermaßen auf der Nachfrageseite. Es ist nicht nur in Saudi-Arabien zu beobachten, daß während des Prozesses der Industrialisierung und Entwicklung der Stellenwert ausländischer Produkte steigt, selbst wenn diese Waren im Vergleich zu einheimischen nicht höherwertig, eventuell sogar minderwertig sind (vgl. KRAUSE 1985, S. 69 f). Dies wirkt umso mehr, als durch die generell hohe Liquidität große Teile der Bevölkerung nicht über den Preis genötigt werden, einheimische (und damit meist billigere) Waren zu kaufen. Erst in den letzten Jahren im Zusammenhang mit den ersten greifbaren Erfolgen der Diversifizierung der saudi-arabischen industriellen Basis verbreitet sich in einzelnen Bereichen, derzeit noch überwiegend im industriellen Sektor (hier zum Beispiel durch Importzölle etc. forciert), eine gewisse "buy-Saudi-Mentalität".

3.2.1.1 Branchensortierung im Suq

Die Kartierung zeigt, daß das Prinzip der Branchensortierung, also der Konzentration von Händlern mit identischem oder nahezu identischem Warenangebot, das Bild prägt. Neben lokalen "Häufungen" von eventuell drei oder vier gleichartigen Läden in enger räumlicher Nachbarschaft sind die folgenden Konzentrationsbereiche auffällig (vgl. Abb. 13):

- Textilien, unterteilt in
 - Großhandel
 - Einzelhandel des durchschnittlichen Bedarfes
 - Einzelhandel des gehobenen Bedarfes
- Juweliere / Goldschmuckhandel
- Elektrowaren
- Schuhe.

T e x t i l i e n

Unter den Geschäften im kartierten Bereich (31) dominiert bezüglich der Anzahl der Läden der Textilbereich deutlich mit einem prozentualen Anteil von 41 % (32). Das belegt die auch in anderen Städten feststellbare außerordentliche Bedeutung des Handels mit Textilien in der islamisch-orientalischen Stadt (WIRTH 1974/75 a, S. 248) (33). Dabei lassen sich funktional und räumlich drei Schwerpunkte dieser Branche herausstellen:

Der *Großhandel* ist konzentriert auf den nordöstlichen Teil, östlich der Straße Suq an Nada. Großhandel bedeutet hier, daß die Stoffe in Ballen, nicht als fertige Kleidungsstücke verkauft werden. Die Läden sind in der Regel relativ klein und liegen vergleichsweise abgelegen, da nach Osten die Sh. az Zahab hier schlecht überquert werden kann. Eine Belieferung der Läden mit Kfz ist nur an der Straße selbst möglich, die Weiterverteilung erfolgt mit Handwagen.

Im Südosten, südlich der Sh. Qabil, konzentriert entlang der Hauptdurchgangsaachse, liegt der Bereich des *Einzelhandels für den durchschnittlichen Bedarf*. Ein hoher Anteil der hier befindlichen Läden hat keinen geschlossenen Verkaufsraum, teilweise handelt es sich lediglich um Wandverschläge. Die Straße, die für Kfz unzugänglich ist, wird relativ weit in den Verkaufsbereich integriert.

Einen Spezialfall stellt der nordwestliche Bereich, nördlich des Queen's Building, dar. Dieser weitgehend überdachte, moderne Komplex nahezu quadratischer Baublocks, der maximal 20 Jahre alt sein dürfte, besteht weitgehend — nach Norden hin etwas nachlassend — aus *Textilgeschäften für den gehobenen Bedarf*, die vom Äußeren her nichts mehr mit der Vorstellung eines Suq zu tun haben: Schaufenster mit Auslagen, klimatisierte Geschäftsräume, keinerlei Einbeziehung der Straße in den Verkaufsraum. Die Exklusivität einzelner Läden scheint — cum grano salis — nach Westen hin zuzunehmen; dieser Teil der Sh. al Malik Abd al Aziz wirkt mondän. Das äußert sich neben der Existenz von Juwelieren und Parfümerien für den gehobenen Bedarf auch darin, daß hier der einzige dem Verf. auf der Arabischen Halbinsel bekannte Pelzmodenladen anzutreffen ist.



Abb. 12: Suq al 'Alawi — Blick nach Osten

Zusammenfassend läßt sich zur Lage der Teilbereiche des Textilhandels feststellen, daß das Angebot für den durchschnittlichen Bedarf — ökonomisch sinnvoll — im

Bereich einer sehr hohen Passantendichte zu finden ist bei vergleichsweise abgelegenen Lokalitäten für den Großhandel. Für den Textilhandel des gehobenen Bedarfs scheint die Nähe zur Sh. Abd al Aziz als Standort mit hohem Sozialprestige von Bedeutung zu sein.

Juweliere / Goldschmuckhandel

Der Goldsuq ist — ziemlich scharf abgegrenzt — auf einige Blocks und Straßenzüge nördlich der Sh. Qabil konzentriert. Das Angebot an Goldschmuck überwiegt bei weitem das an Silber. Der Schmuck, zum Teil mit eingearbeiteten Perlen und/oder Edelsteinen, wird, wie im gesamten Orient üblich, nach Gewicht verkauft. Die Mindestkaratzahl ist vorgeschrieben, und deren Einhaltung wird offenbar auch überwacht. Aus Sicherheitsgründen ist ein Einbeziehen der Straße in den Geschäftsbereich ausgeschlossen; auch patrouillieren ständig mehrere Polizeibeamte speziell in diesem Bereich. Die Läden werden überwiegend von saudischen Staatsangehörigen geführt und sind im allgemeinen sehr modern und hell eingerichtet.

Die Anzahl von knapp 100 Juwelierläden, konzentriert auf eine Fläche von etwa 80 x 80 m in etwa fünf Gassen muß als hoch angesehen werden, zumal jeder einzelne Laden mehrere hundert Schmuckstücke (vorwiegend Armreifen verschiedener Größe und Halsketten) in der Auslage im Schaufenster oder im Laden führt. Diese große Akkumulation von Werten läßt auf eine erhebliche Liquidität bei weiten Teilen der Stadtbevölkerung und der Besucher schließen (34).

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Goldmarkt findet sich eine Konzentration von Läden (in Abb. 10 als "Kunstgewerbe" klassifiziert), deren Warenangebot die gesamte traditionelle Bekleidung einschließlich Ledersandalen, teilweise Antiquitäten und Prunksäbeln umfaßt. Bei den Kunden handelt es sich der Beobachtung nach im wesentlichen nicht um Fremde.

Elektrowaren

Konzentriert auf zwei etwa 70 m lange Straßenzüge südlich der Sh. Qabil sind über 40 Läden, die Elektroartikel anbieten, zu finden. Die Ladengröße variiert zwischen einem Verschlag an der Hauswand und modernen Geschäften europäischen Stils; die Größe des jeweiligen Symbols in Abb. 11 kann dabei als Indiz für die Ladengröße dienen (nicht quantifizierbar!). Das Warenangebot umfaßt Elektrowaren aller Art, vom Telefon über elektrische Wecker bis zu Fernsehgeräten und PC's. Einen gewissen Schwerpunkt bilden Küchengeräte. Herkunftsländer der Waren sind Japan, Korea, EG-Staaten wie auch USA mit einem leichten Übergewicht ostasiatischer Produkte.

Bemerkenswerterweise ist der Elektroartikelmarkt der einzige Teil des Suq, der insgesamt verschließbar ist (vgl. Abb. 13). Die Zugänge zu den Wohn- und Geschäftsräumen in den oberen Etagen sind von der Außenseite, also von außerhalb des verschließbaren Innenbereiches her möglich.

Schuh

Der Schuhmarkt konzentriert sich auf die schmalen Gassen westlich der 'Okasch-

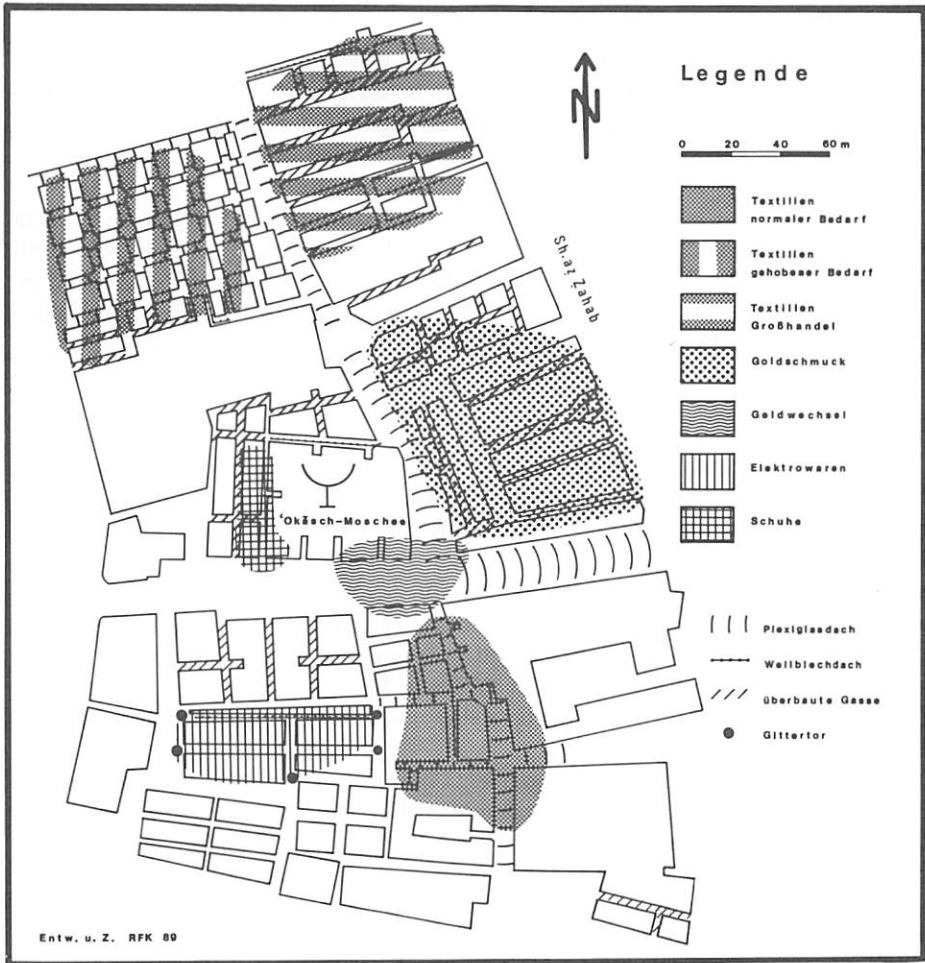


Abb. 13: Branchensortierung im Suq

Moschee. Es handelt sich fast durchweg um Verschläge an der Hauswand bzw. Moscheewand; Ladenrume bilden die Ausnahme. Im Angebot halten sich Plastik- und Lederwaren in etwa die Waage; Hauptlieferant ist Pakistan.

U h r e n

Die hohe Zahl der Uhrladen stellt ein besonderes Phänomen dar. Die Größe variiert zwischen Läden mit mehreren Metern Schaufensterlange und Wandverschlagen von 50 cm Breite. Im Angebot dominieren Digital-Uhren, wobei der hohe Anteil von "Markenprodukten" nicht immer mit den vergleichsweise mäßigen Preisen im Einklang zu stehen scheint.

Eine eindeutige räumliche Zuordnung dieses speziellen Warenangebotes ist nicht möglich; eine gewisse Konzentration ist im östlichen Teil der Sh. Qabil sowie nördlich des Schuhbazars zwischen Queen's Building und 'Okasch-Moschee anzutreffen.

Der bisweilen geringe Umfang an Vorräten, die geringe Größe vieler Läden sowie das jugendliche Alter ihrer Verkäufer lassen die Vermutung zu, daß der Uhrenverkauf für manchen als Einstieg in das unabhängige Geschaftslieben dient.

S o n s t i g e W a r e n a n g e b o t e

Im äußersten Südosten des Marktes ist eine Anzahl von Spielwarenladen anzutreffen. Das Warenangebot dieser Läden ist insoweit interessant, als sich hieraus die Ausrichtung der Erziehung außerhalb des religiösen Bereiches ("islamisches Spielzeug" ist schlechterdings nicht vorstellbar) in Richtung auf Technikglaubigkeit und Landesverteidigung abzulesen ist. So dominieren militärisches Gerät (dabei pikanterweise auch Replika israelischer Waffen, während die Zensur in jedem Atlas den Staatsnamen "Israel" schwärzt) und Science Fiction Spielzeug (Raumstationen u.ä.), hauptsächlich fernöstlicher Herkunft. Auch in dieser Branche erinnert die äußere Form (Schaufenster, geschlossene Ladenbereiche) an entsprechende Läden westlicher Provenienz.

Weiterhin bedarf das in der Legende zu den Abb. 10 und 11 als "Kurzwaren" umschriebene Warenangebot einer Erläuterung. Es handelt sich hierbei durchweg um Läden, die einem Zigarettenkiosk in gewisser Weise ähneln, zum Teil auch um Verschläge, die jedoch von Seife über Modeschmuck, Feuerzeuge und Zigaretten ein sehr weit gefächertes Angebot meist relativ billiger Waren führen. Damit dienen sie im wesentlichen der Quartiersversorgung der im Stadtzentrum ansässigen Bevölkerung, was sich auch in der gleichmäßigen Verteilung solcher Läden über das gesamte Bazargebiet äußert.

Im Erdgeschoß des Queen's Building dominieren Läden mit Fotoartikeln (Kameras und Zubehör), hauptsächlich japanische Modelle. Der Gesamtkomplex ist jedoch in sich geschlossen und einer shopping mall vergleichbar. An der westlichen Gebäudefront sind Geschäftsräume unter anderem an die Luftfahrtgesellschaft SAUDIA sowie an eine Parfümerie vermietet.

Das räumliche Zentrum des Bazarbereiches wird durch die Kreuzung der Sh. Qabil mit der Straße Suq an Nada bzw. deren südlicher Fortsetzung gebildet. In die-

sem Kreuzungsbereich findet sich eine Anzahl von Geldwechslern, deren Kundenkreis jedoch nicht nur Pilger und Durchreisende umfaßt; da der Bankbetrieb teilweise recht langwierigen Formalien unterliegt und die Provision der Händler sehr gering ist, wird diese Möglichkeit des Kaufes und Verkaufes von Devisen aus Gründen der Zeitersparnis nicht selten auch von in Djidda ansässigen Geschäftsleuten genutzt.

Schließlich dürfen die ambulanten Händler nicht unerwähnt bleiben, also solche Gewerbetreibende, die keinen Laden oder zumindest keinen fest montierten und verschließbaren Verschlag besitzen. Zu unterscheiden ist hierbei zwischen dem semistationären und dem echten ambulanten Handel.

S e m i s t a t i o n ä r e r H a n d e l

Die Verkaufseinrichtungen dieser Art von Handel wurden in der Kartierung erfaßt, sofern eine "Mindestausstattung" vorhanden war (meist ein Handwagen) und die entsprechenden Händler trotz ihrer theoretischen Mobilität standorttreu sind. Diese Handwagen bleiben auch über Nacht am Standort, wobei die Waren mit Planen abgedeckt und fest verschnürt, und die Wagen mit Ketten an einer Säule o.a. angeschlossen werden. Hier werden zwei Warenangebotsklassen erfaßt: die Zeitungsverkäufer, die konzentriert an der Südseite der Sh. Qabil auftreten, und die Weihrauch-/Kaugummi-Händler im Suq an Nada sowie im Ostteil der Sh. Qabil. An den Zeitungsständen, die meist an eine Säule oder Hausecke gelehnt sind, werden nahezu ausschließlich arabische Zeitschriften und Zeitungen sowie einzelne Bücher angeboten. Sie bilden den Ersatz für Buchläden, die es im Innenstadtbereich wie auch in den übrigen Stadtteilen nur äußerst selten und mit geringer Auswahl gibt (35).

Die Weihrauch-/Kaugummi-Händler bieten ihre Waren in rollbaren Glasschränken von der Größe eines Teewagens an, der Verkäufer sitzt auf einem Schemel dahinter. Alle Standorte sind überdacht.

In unmittelbarer Nähe der Weihrauch-/Kaugummi-Händler bietet eine dritte Gruppe von semistationären Händlern ihre Waren zum Verkauf an, nämlich Hölzchen zur Zahnpflege (mismak مسواك) (36). Hierbei ermangelt es auch an einem Mindestmaß an technischer Ausstattung, die Holzstücke werden auf einer Decke auf dem Boden präsentiert. Als Verkäufer treten hier vereinzelt Afrikanerinnen auf (aus Äthiopien, Sudan oder Tschad), während Frauen sonst nicht im Verkaufsbereich tätig sind.

A m b u l a n t e r H a n d e l

Dieser aus der Not geborene Handel ist nur schwer überschaubar. Offiziell verboten (SAUDI GAZETTE 16.08.1988), wird er doch vielfach geduldet. Der in der zitierten Zeitung geäußerten Meinung, hier seien ausschließlich "teenage girls or old men, who cannot undertake a more arduous work", tätig, kann nach der Beobachtung nicht gefolgt werden — alle Altersgruppen beiderlei Geschlechtes wurden hier angetroffen. Das Warenangebot, das prinzipiell von den Behörden konfisziert werden kann, reicht von Gebrauchstextilien über Spielzeug und das Angebot, gegen Gebühr eine Personenwaage benutzen zu dürfen, bis zu Fächern aus Flechtwerk, die wiederum insbesondere von Afrikanerinnen angeboten werden.

Sofern dieser "itinerant trader" nicht selbst aktiv durch die Straßen läuft und versucht, Kunden unter den entgegenkommenden Passanten zu finden, sind Straßenunterführungen beliebte Standorte.

Eine besondere Kategorie bildet die Personengruppe, die den Warentransport innerhalb des Suqbereiches übernimmt. Diese Profession wird ausschließlich von Jemeniten ausgeübt, die dazu üblicherweise mit einem Rollbrett mit Schiebegriff ausgestattet sind. Am häufigsten sind sie an den für Lieferwagen zugänglichen Parkplätzen im Südosten des Suqs anzutreffen. Im Bazarbereich dürfte diese Personengruppe mehrere Hundert Beschäftigte umfassen.

3.2.1.2 Das Erscheinungsbild der Suqgassen und Läden

Aus klimatischen Gründen ist eine weitgehende Überdachung des Geschäftsbereichs notwendig. Ausnahmen bilden dabei der westliche Teil der Sh. Qabil, die Tiefgaragenausfahrt, die von der Rückseite des Queen's Building am Nordrand des Goldbazar zur Sh. az Zahab führt, der Platz mit Nord-Süd-Erstreckung im Goldbazar, sowie einzelne weitere Straßenabschnitte, die in aller Regel sehr schmal und/oder von höheren Gebäuden eingerahmt sind, so daß eine direkte Sonneneinstrahlung nur kurze Zeit im Laufe des Tages möglich ist (vgl. Abb. 13).

Die Art der Überdachung kann zum einen darin bestehen, daß das Erdgeschoß eines höheren Gebäudes von Bazargassen durchzogen ist, während der abschließbare Privatbereich (sei es Büro- oder Wohnnutzung) erst im 1. Stockwerk beginnt. Dies ist zum Beispiel bei dem achtstöckigen Gebäude, das die Sh. Qabil südlich begrenzt, der Fall. Als sonstiger Schutz vor Sonneneinstrahlung sind grundsätzlich zwei Arten von Dächern zu beobachten. Plexiglaskuppeln aus weißem oder bläulichem Kunststoff, für die ein eigenes System von Stahlträgern errichtet wurde und die die belebteren Gassen und solche mit höherwertigem Warenangebot überdecken, und ältere Wellblechdächer — zum Teil mit Holzverstärkungen — in den abgelegeneren Bereichen. Der Einzellan an einer breiteren offenen Straße schützt sich mit Stoffvordächern.

Außer den anfangs genannten offenen Bereichen zeigt Abb. 13 weitere Straßenzüge ohne echte Überdachung. Hier ragt das erste Stockwerk — voll ausgebaut oder als Balkon — weit in die Straße hinein, so daß — einseitig oder von beiden Straßenseiten — auch eine Überdachung entsteht, wenngleich keine geschlossene. HAKIM (1986, S. 27 ff) hat dies als die Inanspruchnahme der al Fina (الفناء) beschrieben. Der Begriff bezeichnet einen Innenhof oder den unmittelbar an die Außenwand eines Gebäudes angrenzenden Teil der Straße oder anderer öffentlicher Bereiche, in dem der Hausbesitzer noch gewisse Rechte geltend machen kann: "They (al Fina — Verf.) can be used for sitting, parking of certain animals, and mobile vendors could also use them to sell their products" (HAKIM 1986, S. 27). Diese Rechtskonstruktion geht auf eine Entscheidung des Khalifen Omar aus dem 7. Jahrhundert zurück. In rechtlicher Hinsicht dürfte diese Entscheidung heute bedeutungslos sein, zumal die Ausgestaltung immer darauf abzielte, einem beladenen Kamel die Passage zu ermöglichen; festzuhalten ist jedoch, daß diese Erscheinungsform seit nahezu 1400 Jahren im Orient existiert.

Im gesamten Bereich des Suq fällt auf, daß es lediglich eine Sackgasse gibt, und auch die ist erst in jüngerer Zeit durch Umbaumaßnahmen entstanden (östlich des Suq an Nada). In dieser Sackgasse konnten 25 % der Läden nicht identifiziert werden; es ist davon auszugehen, daß diese Geschäfte aufgegeben wurden.

Die einzelnen Straßenzüge sind im allgemeinen gerade, auch Knickgassen bilden in diesem Teil (den Berichten zufolge seit zweihundert Jahren) die Ausnahme. Auch im östlichen Teil der Altstadt, der wesentlich stärker von traditionellen Wohnbauten geprägt ist, sind Sackgassen sehr selten, hier ist die Knickgasse die Regel. Im Nordosten der Altstadt löst sich die geschlossene Bebauung soweit auf, daß teilweise nicht einmal mehr von einem Straßennetz gesprochen werden kann, sondern nur noch von Einzelhäusern. Dies trifft insbesondere für die Region zu, die bis vor 100 Jahren mit Hütten bebaut war, die durch die Sanitätskommission verlegt wurde (vgl. Kap. 2.1.). Hierin ist zweifellos eine Besonderheit zu sehen. Der gegenwärtige Forschungsstand läßt eine eindeutige Antwort auf die Frage, ob die Anlage der Altstadt zumindest partiell planmäßig erfolgte, nicht zu.

Für die äußere Form des Einzelladens hat sich ein typisches Erscheinungsbild herausgebildet, das im linear-geprägten östlichen Bazarteil dominiert, im westlichen Teil aber auch weit verbreitet ist (vgl. Abb. 12): Die Straßenfront des Geschäftes kann mit einer eisernen Klapptür verriegelt werden; diese Türen sind fast durchweg hellblau und mit einfachen, aufgeschweißten Verzierungen versehen. Sofern die Türen nicht die gesamte Frontbreite einnehmen, ist der Wandbereich holzverkleidet. Über dem Eingang steht eine Holzbalustrade mit zinnenartigen Verzierungen 50 bis 80 cm weit vor. Hieran sind Stoffmarkisen und bunte Lichter (Neon oder Glühbirnen) befestigt.

Bei aller Einheitlichkeit der Aufmachung wirkt jedes Geschäft durch die Unterschiede in der Metallverzierung auf der Tür und die Muster der Holzbalustrade individuell. Dieses Erscheinungsbild ist jedoch ein Produkt der letzten 20 Jahre. Mit dazu beigetragen haben die strengen religiösen Sitten: Zu jeder Gebetszeit müssen ausnahmslos alle Geschäfte (nicht nur im Bazar, sondern im ganzen Land) schließen. Dazu reicht nicht (mehr) aus, eine Plane über die Ware zu legen und lediglich den Verkauf einzustellen; durch eine relativ scharfe Überwachung wird sichergestellt, daß jeder Laden effektiv abgeschlossen wird. Eine Mißachtung dieser Vorschriften kann zu empfindlichen Geldbußen oder sogar strafrechtlichen Konsequenzen führen. Durch diese Rigidität wurde trotz der sehr geringen Eigentumskriminalität die Installation dieser Eisenklapptüren begünstigt.

Mehrere Faktoren haben darüber hinaus dazu geführt, daß auch die Straße immer weniger in den Verkaufsbereich integriert wird und der Suq damit rein äußerlich seinen "orientalischen Marktcharakter" zunehmend verliert. Hierunter fallen hauptsächlich entsprechende Auflagen der Administration sowie die bereits erwähnten religiösen Regularien: Wenn mehrfach am Tag (mittags, nachmittags, bei Sonnenuntergang und nach Sonnenuntergang, bei Geschäftszeiten, die im allgemeinen bis weit in die Nacht reichen) alle Waren in den Laden geholt und anschließend wieder draußen aufgebaut werden müssen, stehen Aufwand und Erfolg nur dann in einem erträglichen

Verhältnis, wenn die Art des Verkaufslokals wie zum Beispiel bei einem Verschlag an der Hauswand keine andere Möglichkeit der Warenpräsentation zuläßt. Hinzu kommt, daß nahezu jeder Laden mit einem Innenraum über eine Klimaanlage verfügt, die aber nur dann sinnvoll ist, wenn die Ladentür geschlossen bleibt. Diese Trennung durch eine geschlossene Tür spricht ebenfalls gegen eine Warenpräsentation auf der Straße (vgl. auch Abb. 12).

Eine aktive Kundenwerbung findet nicht statt. Das entspricht auch der von SCHURTZ (1901, S. 148) um die Jahrhundertwende in Nordafrika gemachten Feststellung, daß aktive Werbung dem Bazarwesen fremd sei.

3.2.1.3. Zentralmoschee und zentral-peripherer Wertabfall

Wie bereits angedeutet, läßt sich das räumliche Zentrum des Suq an der Kreuzung der Sh. Qabil mit der Straße Suq an Nada festlegen. Ökonomisch ist diese zentrale Lage dadurch gekennzeichnet, daß drei Wirtschaftsbereiche von herausragender Bedeutung an diese Kreuzung angrenzen: Geldwechsel, Goldverkauf und Textilhandel des durchschnittlichen Bedarfes (Abb. 13).

Definiert wird diese zentrale Lage einmal rein räumlich dadurch, daß hier in der Tat in etwa der Mittelpunkt des flächenhaft ausgeprägten Verkaufsbereiches liegt; weiterhin laufen an dieser Stelle Passantenströme aus allen Himmelsrichtungen zusammen. Von hier aus läßt sich die Sh. Qabil in ganzer Länge sowie nach Norden hin der Suq an Nada über mindestens 100 m überblicken (37).

Unmittelbar hinter dieser Straßenkreuzung liegt — an der Außenseite von Läden umgeben — die 'Okasch-Moschee (عكاش) (Abb. 10, Moschee unmittelbar nördlich der Sh. Qabil); von ihrer Größe her nimmt diese Moschee für den Altstadtbereich heute die Funktion einer Zentralmoschee ein, eine Funktion, die sie wohl in ihrer mindestens 150jährigen Geschichte immer gehabt hat. Nach PESCE (1977, S. 125) wurde die 'Okasch-Moschee (auch Masjid al 'Akasch; Masjid al 'Akashah) vor 1834 von einem gewissen Akashah Abazah erbaut oder restauriert; sie zählt zu den fünf historischen Moscheen von Djidda, ihr exaktes Alter ist jedoch unbekannt. In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts und erneut 1959 wurde die Moschee grundlegend umgebaut und das Fußbodenniveau etwa 2 m über das Straßenniveau gelegt. Die Moschee ist, wie Abb. 10 erkennen läßt, von drei Seiten her zugänglich. Die Moschee sowie der nördlich anschließende Teil des Suq wurden als Familien-Waqf gestiftet und werden heute vom Waqf-Ministerium verwaltet (Abb. 10: Es handelt sich um den Bereich zwischen der Sh. Qabil und dem Queen's Building). Die jährlichen Einkünfte (im wesentlichen Einnahmen aus der Vermietung der Läden und Büros) belaufen sich derzeit (1989) auf SR 8 Mio; dies ist das größte Einzelobjekt unter Verwaltung des Waqf-Ministeriums in der Altstadt. Nach den Auflagen der Stiftungsurkunde soll von den Einnahmen ein Sechstel zur Erhaltung und zum Betrieb der Moschee herangezogen werden. Der Rest sowie eventuell nicht benötigte Beträge von der zur Erhaltung der Moschee vorgesehenen Summe fallen an die Familie des Stifters, die nach wie vor in Djidda wohnt.

Ob es sich bei der 'Okasch-Moschee tatsächlich immer um die Moschee mit der größten Bedeutung in religiöser Hinsicht gehandelt hat, ist fraglich; durch die hohe Zahl von Pilgern unterschiedlicher Glaubensrichtungen, die alle über eine entsprechende Moschee in Djidda verfügten, sind hier Verschiebungen durchaus möglich. Wichtig ist jedoch, daß in zentraler Lage im Bazar eine Moschee steht, die von ihrer Größe her in der Lage ist, den Gläubigen die Möglichkeit zur Erfüllung ihrer Gebetspflicht zu bieten. Die Moschee ist baulich in einen Wohn- und Geschäftsbereich integriert. Das Bestimmungsmerkmal "Zentralmoschee" für den zentralen urbanen Komplex kann damit als erfüllt angesehen werden (38).

Um diese zentrale Moschee herum gruppiert sich der Bazar (vgl. Abb. 13). Ein zentral-peripherer Wertabfall ist dabei bedingt feststellbar. Nach Norden hin folgt auf Geldwechsel und Goldschmuckhandel in weiterer Entfernung der Textilgroßhandel; nach Südwesten der Elektrohhandel, nach Westen Schuhe. Allerdings wird das System dadurch durchbrochen, daß sich entlang der Sh. al Malik Abd al Aziz und der Sh. al Mu'assasah eine eigene Wertigkeit herausgebildet hat, die zu hohem Sozialprestige dieser Hauptstraßenstandorte geführt hat. Die Sh. az Zahab hingegen hat ein solches Sozialprestige als Standort nicht entfalten können; hierfür können zwei Gründe maßgebend sein:

Beiderseits der Sh. al Malik Abd al Aziz ist eine Reihe von shopping malls entstanden, dem Queen's Building vergleichbar, die zum Teil mit Läden ausschließlich für den gehobenen, wenn nicht gar exklusiven Bedarf besetzt sind. Von hier könnte eine Ausstrahlungswirkung ausgegangen sein. Weiterhin mag, eventuell nur verstärkend, eine Rolle spielen, daß die Sh. az Zahab als Einbahnstraße in Richtung Norden führt; die gehobenen Wohngebiete liegen jedoch nahezu ausschließlich im Norden der Stadt, von wo die Straßenverbindungen direkt zur Sh. al Malik Abd al Aziz führen (und von da über die breite, als Schnellstraße ausgebaute Uferstraße Sh. Ba'ashan wieder nach Norden), während sich südlich der Altstadt dicht besiedelte Gebiete mit einem hohen Anteil nicht-saudischer und nicht sehr finanzkräftiger Bevölkerung ausdehnen.

3.2.2 Die Wohngebiete

3.2.2.1 Trennung von Wohnen und Arbeiten

WIRTH (1974/75 a, S. 238) nennt den Kernbereich des modernen Bazars von Djidda als Musterbeispiel für einen eingeschossigen überdachten Wirtschaftsbereich ohne Wohnfunktion, also als ein Beispiel für die Funktionstrennung von Wohnen und Wirtschaften im traditionellen (und auch im modernen) Bazar. Dieser These kann nur eingeschränkt gefolgt werden. Ohne Zweifel hat WIRTH recht, wenn er sich auf den Bereich bezieht, in dem Textilien des gehobenen Bedarfes angeboten werden. Bei den vielen quadratischen Blocks in diesem Bereich handelt es sich um eingeschossige Bauten, die ausschließlich dem Verkauf dienen. Aber schon am Südrand des Ausbreitungsbereiches dieser Branche ist das nicht mehr zutreffend. Abb. 13 zeigt, daß hier

einzelne Gassen überbaut sind; die oberen Stockwerke dienen der Wohnfunktion. Auch in der Sh. Qabil sind einzelne Teile bis zu achtstöckig überbaut bei überwiegender Wohnnutzung, und selbst die oberen Stockwerke im Goldbazar sind bewohnt. Von einer Trennung von Wohnungen und Arbeiten als einem Merkmal für die islamisch-orientalische Stadt (WIRTH 1974/75 a, S. 237: "Das Fehlen fast jeder Wohnfunktion ist eines der charakteristischen Kennzeichen des orientalischen Bazars") kann somit im flächenhaft als Suq ausgeprägten, westlichen Teil der Altstadt nur punktuell gesprochen werden; die Funktionstrennung ist eher die Ausnahme.

Noch eklatanter zeigt sich dies am Beispiel des linearen Marktes in der Sh. al 'Alawi, der östlichen Fortsetzung der Sh. Qabil östlich der Unterführung unter der Sh. az Zahab (vgl. Abb. 12). Die Kartierung (Abb. 14) zeigt die deutliche Vermischung beider Funktionen.

Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand ist keine Aussage darüber möglich, ob bei der Wohn- und Geschäftsnutzung Personenidentität gegeben ist, ob also die Wohnbevölkerung auch in unmittelbarer Nähe zur Wohnung arbeitet.

Es ist bereits verschiedentlich darauf hingewiesen worden, daß sich der östliche Teil der Altstadt in mancherlei Hinsicht vom westlichen Teil unterscheidet. Rein topographisch liegt der östliche Teil durchschnittlich bei 8-10 m Seehöhe, während der Westen und der Norden unter 4 m NN liegen. Diese Höhendifferenz fällt heute nur noch wenig auf, war jedoch wegen der Überflutungsgefahr durch die torrentiellen Regenfälle in der Vergangenheit durchaus von erheblicher Bedeutung.

Der lineare Charakter des Bazarbereiches entlang der Sh. al 'Alawi geht deutlich aus Abb. 14 hervor. Läden zur Deckung des überregionalen Bedarfes — und hier dominieren wieder die Textilgeschäfte, mit einem Warenangebot durchschnittlicher Qualität — sind entlang einer Hauptachse konzentriert. Neben den Textilien werden vereinzelt, ohne erkennbare Konzentrationstendenz, auch Gewürze und Plastikwaren angeboten. Eine Abstufung gemäß der realen oder sozialen Wertigkeit ist nicht erkennbar.

Läden abseits dieser Hauptachse dienen zur Quartiersversorgung. Hier ist überwiegend der Nahrungsmittelbereich vertreten, sei es als Bäckerei, sei es als Café für die dortige Wohnbevölkerung. Eine Ausnahme bildet der südlich der Hauptachse gelegene Fleischmarkt (in Abb. 14 mit Nr. 1 bezeichnet), ein mehrstöckiges Gebäude aus jüngerer Zeit. Das Erdgeschoß ist von mehreren Gassen durchzogen, an denen eine größere Anzahl von Fleischerläden lokalisiert ist. In den Randbereichen um diesen Komplex herum werden Nahrungsmittel anderer Art angeboten. Da an dieser Stelle nicht (mehr?) geschlachtet wird, erfolgt die Zulieferung mit Lieferwagen über die Sh. az Zahab.

Die Studie zur Konservierung der Altstadt von RMJM (1979/80 a) enthält eine Liste der Baudenkmäler der Altstadt (Einzelhäuser und Gebäudekomplexe), die nach ihrem Erhaltungszustand und dem zur Restaurierung notwendigen Aufwand in Baudenkmäler "überregionaler" (guter Erhaltungszustand, Restaurierung problemlos), "regionaler" und "lokaler" (schlechter Bauzustand, Restaurierung problematisch und/oder teuer) Bedeutung eingeteilt sind. Das runde Symbol in Abb. 14 bezeichnet

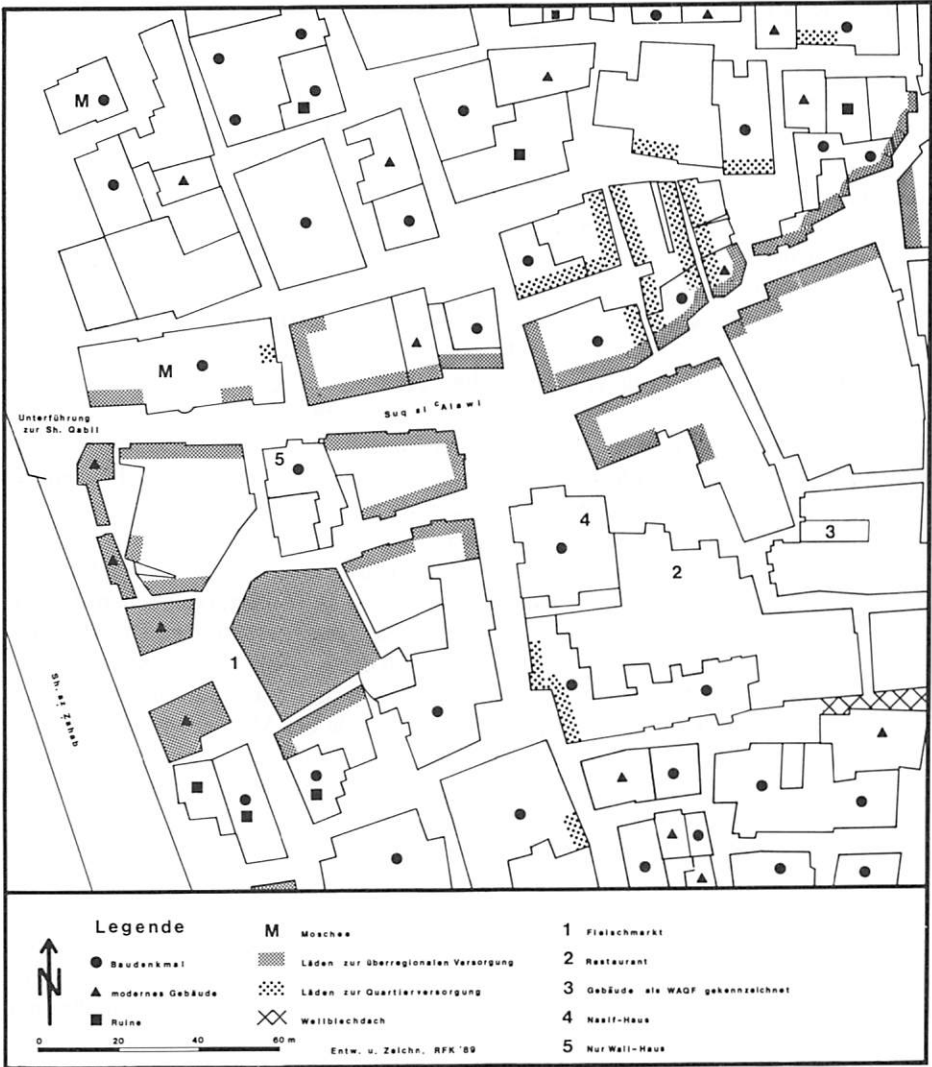


Abb. 14: Nutzung östlich der Sh. az Zahab

diese Bauten. Neben der Nr. 5 (Mansil Nur Wali = Nur Wali Haus; vgl. Abb. 12) ist dabei das mit Nr. 4 markierte Gebäude, das bei RMJM als Kaufmannspalast (قصر التاجر) bezeichnet wird und durch seine Größe und seinen Erhaltungszustand auffällt (Nasif-Haus), bemerkenswert.

Das Nasif-Haus wurde 1865 vom türkischen Stadthalter Djiddas, Omar Effendi Nasif nach Plänen eines türkischen Architekten errichtet. Durch die herausgehobene politische Funktion des Eigentümers wurde dieses Gebäude zum politischen und geistigen Zentrum der Stadt. Schließlich fand hier eine Bibliothek mit 12 000 Bänden Platz, die aber zur Zeit wegen Renovierung ausgelagert ist. Es bestanden auch Pläne, das Haus in ein Museum umzuwandeln. Auffällig ist, daß dieses sehr repräsentative Gebäude auf der Vorderseite (nach Norden) vier Stockwerke von erheblicher Höhe aufweist, während auf der Rückseite die Raumhöhe halbiert wurde, so daß der hintere Versorgungsteil des Hauses achtstöckig ist (ARAB NEWS, 07.01.1989).

Die übrigen Gebäude im kartierten Bereich, abgesehen von den Häusern unmittelbar an der Sh. az Zahab, sind alle entweder ausschließlich oder oberhalb des Geschäftsbereiches im Erdgeschoß bewohnt. Hier ist also eine starke Vermischung der Wohnfunktion mit Geschäftsfunktion zu beobachten.

Die beiden Moscheen im Westen an der Sh. az Zahab (Masjid al Mi'mar und Masjid Bin 'Afan) werden hauptsächlich von Bewohnern der östlich anschließenden Wohngebiete genutzt. Die größere der beiden (Mi'mar-Moschee) direkt an der Unterführung wurde im 19. Jahrhundert errichtet. Nach PESCE (1977, S. 123 f) ist nicht ganz klar, ob sie ihren Namen wegen der Gründung durch einen osmanischen Gouverneur dieses Namens (Mustafa Mi'mar) aus dem Jahre 1867 trägt, oder schon Anfang des Jahrhunderts bestand (und eventuell von Mi'mar restauriert wurde). Die Moschee ist an den Hang der kleinen Anhöhe gebaut, so daß der Eingang von der Sh. al 'Alawi aus oberhalb des Straßenniveaus liegt. Im Erdgeschoß sind Textilläden untergebracht. PESCE (a.a.O.) weist darauf hin, daß auf dem Gelände der Moschee zwei Zisternen liegen, eine mit Brackwasser und eine mit Süßwasser. Von hier aus wurden von jemenitischen Wasserträgern Häuser ohne eigene Wasserversorgung beliefert. Die Moschee untersteht heute dem Waqf-Ministerium.

3.2.2.2. Architektur und typische Formen der Bebauung

Auch die traditionellen Wohnhäuser stammen überwiegend aus den letzten 200 Jahren. Es handelt sich um drei- bis sechsstöckige Bauten aus Korallenkalkquadern, die als Einzelhäuser vielfach in sich geschlossene Blocks darstellen und grundlegend vom sonst für orientalische Städte typischen flachen Innenhofgebäude mit Außenmauer abweichen (vgl. Abb. 9). Mangels Innenhof müssen diese Bauten nach außen orientiert sein, um Licht und Belüftung sicherzustellen. Der Sichtschutz, der als Stilelement fest in der Tradition verankert ist, wird durch ein aufwendiges Holzgitterwerk (lokal Roshan genannt, Pl. Arashin, von persisch "Fenster, hell", روشن) gewährleistet. Auch die hohen Türen weisen im allgemeinen Holzschnitzereien auf.

Vom ersten Stockwerk an, im Ausnahmefall auch bereits im Erdgeschoß, ent-

wickelt sich das Gitterwerk zu vollständig verkleideten, bis zu 1 Meter vorkragenden Balkons, deren Holzstützen bisweilen osmanischen Einfluß in der stilistischen Gestaltung erkennen lassen (Abb. 9). Hier trifft wiederum das Prinzip der privaten Nutzung des an die Mauer angrenzenden Teils der öffentlichen Verkehrsfläche, der al Fina (HAKIM 1986, S. 27 ff) zu, eine Nutzung, die möglich und zulässig ist, solange die Allgemeinheit und vor allem der Warentransport nicht behindert werden. Die Balkons dienen vor allem zur Lüftung, zumal dahinter keine Glasfenster mehr installiert wurden. Bisweilen sind auch die Dächer in den Wohnbereich mit einbezogen.

Traditionell waren diese Gebäude das Domizil der Großfamilie; heute sind viele der alten Häuser, sofern sie noch bewohnt sind, in Mietwohnungen umgewandelt.

Als Baumaterial dienten — wie schon gesagt — Korallenblöcke, als Mörtel ein dunkelbrauner Ton vom Seeboden der Lagune (PESCE, 1977, S. 113). Die Außenfront wurde mit Kalk verputzt (Abb. 15). Beim Bau wurden etwa alle zwei Meter horizontale Holzlagen eingepaßt, die zur Druckverteilung und Stabilisierung dienen; aus Mangel an lokal verfügbarem Holz sowie aus Gründen der Termitenresistenz wurde zu diesem Zweck Teakholz aus Indien und Hinterindien benutzt. Auch alle übrigen Holzbestandteile mußten importiert werden.

Über die Besitzverhältnisse in der Altstadt kann nur wenig gesagt werden. Ein erheblicher Teil der Gebäude ist heute Waqf-Besitz; nach Schätzungen sollen es bis zu 35 % der Bausubstanz sein, exakte Angaben waren aber im Waqf-Ministerium nicht erhältlich (39). Im Falle des in Abb. 14 mit Nr. 3 gekennzeichneten Hauses ist die Tatsache, daß es sich um Waqf-Besitz handelt, an der Tür kenntlich gemacht. Sonst ist davon auszugehen, daß die Gebäude, die nicht rein privaten Zwecken dienen, heute Stiftungsbesitz sind (Moscheen, Pilgerherbergen). Hinzu kommt zweifellos eine größere Zahl von Privathäusern.

Anders als im westlichen Teil des Bazars ist im östlichen Teil eine Überdachung die Ausnahme. Lediglich die beiden schmalen Nord-Süd-verlaufenden Gassen, an denen sich die Quartiersversorgung konzentriert (hier im wesentlichen Cafés), sind überbaut, und ein kurzer Straßenabschnitt im Südosten des Kartenausschnittes ist Wellblech-gedeckt.

Die Hauptachse des Suq al 'Alawi ist heute Fußgängerzone; auch von den Nebenstraßen dürfen nur wenige streckenweise von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Innerhalb der letzten 10 Jahre wurde der gesamte Bereich gepflastert und beleuchtet, die vormals offenen Abwasserabflüsse wurden kanalisiert.

Von den vielen Moscheen in der Altstadt (in ganz Djidda soll es nach Auskunft des Waqf-Ministeriums 700 Moscheen geben) sind neben den beiden bereits erwähnten ('Okasch-Moschee, Mi'mar-Moschee) noch drei weitere von überregionaler oder historischer Bedeutung (PESCE 1977, S. 120 ff.):

Masjid ash Shafi'i, benannt nach dem Gründer der schafi'itischen Rechtsschule. Der Überlieferung zufolge wurde sie zur Zeit des Khalifen Omar (634-644) gebaut; damit wäre sie das älteste erhaltene Bauwerk in der Stadt und älter als Djidda selbst. So wird die Moschee auch in der Masse der Literatur dargestellt. PESCE (1977, S. 121) weist allerdings darauf hin, daß die Erbauung im 13. Jahrhundert durch einen

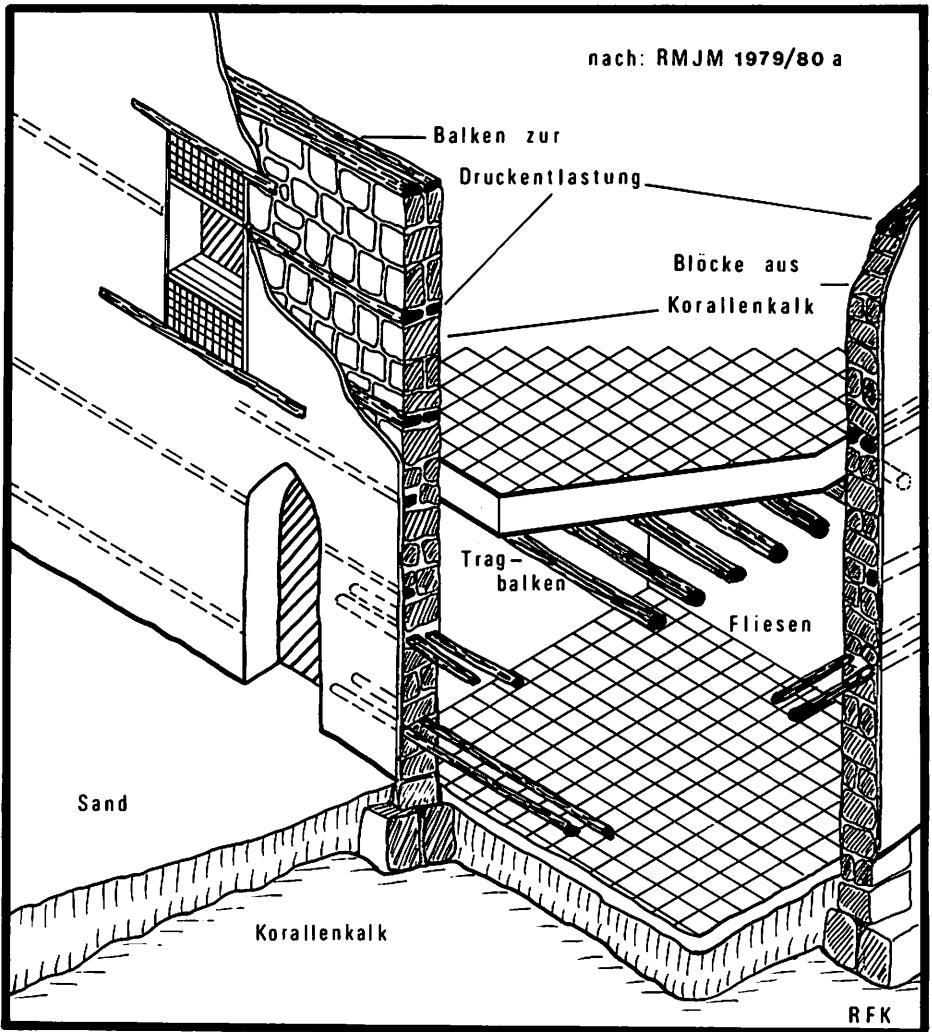


Abb. 15: Schematische Konstruktionsskizze eines Hauses in der Altstadt von Djidda

jemenitischen König wahrscheinlicher ist; auch damit bliebe sie eines der ältesten erhaltenen Bauwerke Djiddas. 1952 wurde sie auf Kosten eines indischen Kaufmannes restauriert. Auch in der ash Shafi'-Moschee gab es eine große Zisterne, die bis in die 60er Jahre dieses Jahrhunderts für die Wasserversorgung genutzt wurde.

Als Zentrum der schafi'itischen Rechtsschule war diese Moschee zumindest bis zum Beginn des rapiden Anwachsens der Stadtbevölkerung von Djidda insofern von überragender Bedeutung, als bis in die Mitte der 50er Jahre hinein 90 % der Bevölkerung des Hejaz Anhänger dieser Schule waren, während die wahhabitische Richtung im Inland der Arabischen Halbinsel, im Najd, dominierte (BAER 1960/64).

Masjid al Hanafi, benannt nach dem Gründer der hanafitischen Rechtsschule. Sie wurde einer Mauerinschrift zufolge 1732 errichtet und liegt im nördlichen Stadtbe- reich, heute an der Sh. az Zahab.

Masjid al Abanus, die Ebenholz-Moschee. Diese Moschee, die nicht mehr exi- tiert, wurde bereits 1183 von Ibn Jubair und 1330 von Ibn Battuta erwähnt. Der Name stammte von zwei Ebenholz-Säulen, die den Eingang flankiert haben; Splitter dieser Säulen haben der Überlieferung nach als fiebersenkendes Mittel bei Malaria gedient (40).

Aus historischen Gründen sollte noch auf eine weitere Moschee aufmerksam gemacht werden, die *Masjid al Bascha*. Diese Moschee, ehemals im Nordwesten der Stadt an der Sh. al Malik Abd al Aziz gelegen, wurde 1735 vom türkischen Statthalter Djiddas, Bahra Pascha (= Bascha), errichtet. Wie bereits im historischen Teil erwähnt, wurde ihr Minarett durch die Beschießung von 1858 in Mitleidenschaft gezogen und bildete als "schiefer Turm" über 120 Jahre ein Wahrzeichen der Stadt. 1979 wurde die Moschee abgerissen und durch einen Neubau an gleicher Stelle ersetzt.

Traditionell war Djidda darauf angewiesen, zumindest während der Pilgersaison große Zahlen von Fremden unterzubringen. Nach RATHJENS/v. WISSMANN (1947, S. 80 f) war bei ihrem Besuch 1927 "eine große Zahl von Pilgerhäusern vorhanden, die sich aber in nichts von den gewöhnlichen Häusern unterscheiden". Die Hausbesitzer haben während der Pilgerzeit Teile ihrer Wohnungen vermietet. Zusätzlich gab es jedoch, insbesondere in der Nähe der Tore, einige Khane, deren Zweck weniger eine kommerzielle Nutzung für Handwerk oder Handel war; sie dienten als Herbergen. Diese Gebäudekomplexe, die lokal als Ribat (رباط) bezeichnet werden (bei RMJM (1979/80 a, S 167) Mahatta li Qawafil, محطة لقوافيل = Karawanenstation genannt) zeichnen sich dadurch aus, daß sie im allgemeinen zwei- stöckig um einen Innenhof herum angelegt sind (JO&N S. 13; S. 26 f). Für das Ribat Ba Naja (Abb. 16, Nr. 8) gibt RMJM (1979/80 a, S. 187 ff) detaillierte Auf- und Grundrisse des Gebäudes bezüglich Bauzustand und Raumaufteilung: Ein Rechteck von 30 x 14 m mit Eingang in der Mitte der westlichen Schmalseite. Um einen Innen- hof sind 13 Räume angelegt. In der Mitte der beiden Längsseiten führt jeweils eine Treppe auf das Dach, das ebenfalls diesen Innenhof umläuft und von einer zinnenge- krönten, 2,2 m hohen und von vielen Fenstern durchbrochenen Mauer umgeben ist. Es trifft für alle entsprechenden Khane oder Karawansereien zu, daß das Oberge-

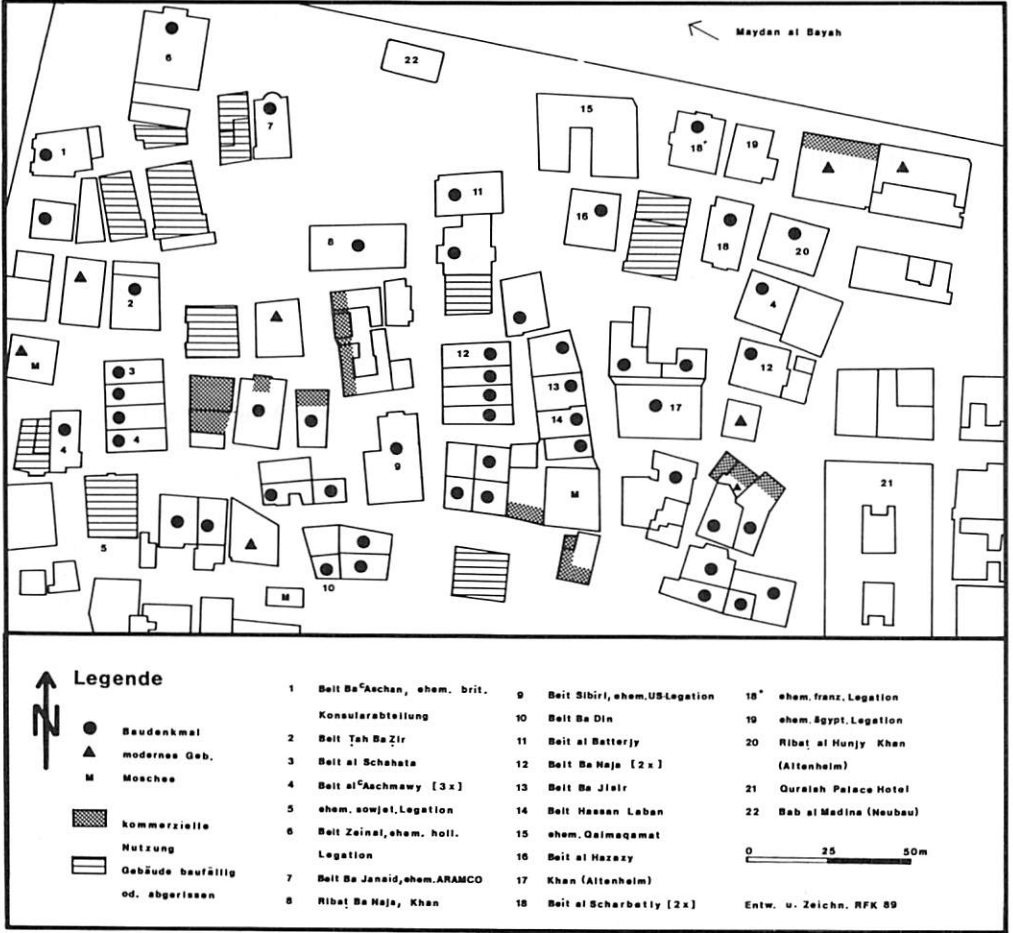


Abb. 16: Einzelhausstruktur am Bab al Madina

schoß zum Schlafen im Freien nur nach außen von einer Mauer umgeben ist, aber kein Dach hat.

Abb. 16 zeigt drei dieser Khane (Nr. 8, Nr. 17, Nr. 20), die sich durch ihre Lage in der Nähe des Bab al Madina auszeichnen (41). Die Khane Nr. 17 und Nr. 20 gehören heute dem Waqf-Ministerium und wurden von diesem zusammen mit der Women's Benevolent Association als Altenheim für alleinstehende Frauen genutzt (JO&N, S. 28 f). So enthielt das Ribat al Hunji (al Khanji, Nr. 20) 18 kleine Appartements mit Schlafraum, Wohnraum, Bad und Küche (FAKAHANI, S. 143, Stand ca. 1985) (42).



Abb 17: Ribat Ba Naja

Der in Abb. 16 dargestellte nördliche Bereich der Altstadt entwickelte sich im letzten Jahrhundert zum bevorzugten Standort ausländischer Vertretungen und zum Wohnquartier wohlhabender Kaufleute, da hier der Abkühlung bringende Nordwind in den Sommermonaten am stärksten zur Geltung kam (43). Einige dieser Botschafts- und Konsulatsgebäude, zum Teil in älteren Kaufmannspalästen untergebracht, sind als Baudenkmäler noch erhalten, so das Gebäude der Konsularabteilung der britischen Vertretung (Nr. 1; die Botschaft selbst lag einige hundert Meter weiter südwestlich

und ist als Baudenkmal an der Sh. al Malik Abd al Aziz erhalten). Auch die ehemalige niederländische Legation (Nr. 6, heute ein Wohnhaus), die einstige Vertretung der Vereinigten Staaten (Nr. 9), sowie die französische Legation (Nr. 18) gehören zu dieser Kategorie. Die einstige ägyptische Legation ist ein Flachbau vom Beginn dieses Jahrhunderts. Die ehemalige Vertretung der Sowjetunion (Nr. 5), die 1938 geschlossen wurde, weil König Abd al Aziz nicht bereit war, mit der Sowjetunion ein langfristiges Handels- und Freundschaftsabkommen zu schließen, besteht nicht mehr; das Gebäude, das bei RMJM (1979/80 a) noch als Baudenkmal von nationaler Bedeutung klassifiziert wurde, mußte zwischenzeitlich einem Parkplatz weichen.

Erwähnung verdient noch das Beit Ba Janaid (Nr. 7)(44), das der Ölgesellschaft ARAMCO zeitweilig als Repräsentanz diente. Bei RMJM (1979/80 a, S. 171 ff) wird dieses Gebäude ebenfalls im Detail vorgestellt und ein Restaurierungsvorschlag unterbreitet. Die Villa ist gegenwärtig (1989) eingerüstet, die Restaurierungspläne sind jedoch nicht veröffentlicht.

Das ehemalige Qaimaqamat (Qaimaqam oder Kaimakam: Chef der türkischen Stadtverwaltung) ist heute ein einfacher, offenbar ungenutzter Flachbau.

Abb. 16 läßt erkennen, daß in diesem nördlichen Teil der Stadt die Einzelhausbauweise dominierte; Komplexe aus mehreren Häusern gibt es nur wenige. Selbst der heute mit den nördlichen Nachbarhäusern verbundene Khan Nr. 17 war freistehend, die Verbindungsmauern sind noch keine 10 Jahre alt. Die Einzelhäuser von durchschnittlich 4 bis 5 Stockwerken haben im allgemeinen auch keinen Innenhof, sondern sind — wie die Bauten um die Mi'mar-Moschee — vollständig nach außen orientiert.

Aufschlußreich ist die Liste der Namen der einzelnen Baudenkmäler. Die Häuser wurden nach den Eigentümern benannt. Bei den Häusern Nr. 1, 2, 8, 10, 12 und 13 weist der Namensteil "Ba" wiederum auf die Herkunft aus dem Hadramaut hin. Dabei können mehrere Gebäude den gleichen Namen nach dem Eigentümer bzw. seiner (ehemaligen) Stammeszugehörigkeit tragen.

Eine ethnische Segregation ist in der Altstadt nicht deutlich erkennbar. Der Anteil saudischer Bewohner ist jedoch sehr gering, er liegt sicherlich unter 25 %; gesprächsweise wurden Verf. auch Zahlenangaben von ca. 5 % gemacht, mangels statistischen Materials ist eine Prüfung jedoch nicht möglich. Nachweisbar ist allerdings ein soziales Nord-Süd-Gefälle von der nördlichen Stadtmauer (Botschaftsviertel) über die südliche Stadtmauer bis zu den südlich vorgelagerten Stadtteilen, die aus überwiegend von Afrikanern bewohnten Hüttensiedlungen hervorgegangen sind und noch in den 20er Jahren als "Red Light District" dienten (RATHJENS/ v. WISSMANN 1947, S. 82).

3.3. Djidda als islamisch-orientalische Stadt

Der in der Literatur entwickelte Kriterienkatalog zur islamisch-orientalischen Stadt umfaßt eine Kombination formaler, funktionaler und sozialer Kriterien, deren jeweilige Ausprägung jedoch von spezifischen, lokalen Konditionen abhängt. Außerdem ist der Begriff der islamisch-orientalischen Stadt im klassischen Sinne auf die

heutigen Städte nur noch äußerst bedingt anwendbar, da sich mit der Modernisierung während der letzten 50 oder 100 Jahre die Städte in ihrer räumlichen Ausprägung grundlegend gewandelt haben (insbesondere durch das Wachstum unter Bedingungen einer Anpassung an den Kraftfahrzeugverkehr); gleichermaßen haben sich die funktionalen Strukturen in den Städten des angesprochenen Kulturkreises zumindest seit der Entstehung moderner Nationalstaaten erheblich verändert. Die Bandbreite von sozialistischem Staatsaufbau bis zu konservativen Monarchien mit stark theokratischer Komponente läßt das Weiterbestehen einheitlicher funktionaler Strukturen, wenn sie denn jemals existierten, mehr als unwahrscheinlich erscheinen.

Djidda ist ohne Frage eine islamisch-orientalische Stadt im eigentlichen Sinne des Wortes: ihre Lage im islamischen Orient und ihre autochthone Entstehung in diesem Kulturkreis sind offenkundig. Es stellt sich jedoch die Frage, welche Elemente des die islamisch-orientalische Stadt charakterisierenden Kriterienkataloges in der Altstadt von Djidda heute noch nachweisbar sind, welche nicht mehr erkennbar sind, und welche offenbar nie oder zumindest nicht nachweisbar existiert haben. Grundlage für diese Beurteilung ist dabei das Erscheinungsbild der Stadt, wie es sich aus der Entwicklung der letzten 200 Jahre ergeben hat. Wenngleich unwahrscheinlich, kann eine grundlegend andere, ältere Struktur dabei nicht ausgeschlossen werden.

Djidda wurde offenbar immer entweder von Mekka aus regiert, oder die Stadt stand unter türkischer bzw. ägyptischer Verwaltung; eine eigenständige Dynastie lokaler Herrscher hat es in der jüngeren Vergangenheit nie gegeben. Daher fehlt in der Stadt ein befestigter Amtssitz des lokalen Fürsten (Zitadelle). Außer der Stadtmauer als Befestigungswerk gab es, insbesondere unter türkischer Verwaltung, zwar Kasernen und Polizeieinrichtungen, vor allem im Hafengebiet, aber eine auch gegen innere Unruhen befestigte Burg oder burgähnliche Anlage, wie sie für viele Städte des Kulturkreises typisch ist (Kairo, Tunis, Damaskus, Aleppo, Dubai, Kuwait, um nur einige zu nennen), fehlt. So war gegen Ende des letzten Jahrhunderts das Nasif-Haus Wohnsitz des türkischen Wali (Gouverneur), ein Gebäude, das eher einer repräsentativen Residenz gleicht. Allem Anschein nach hat in den letzten Jahrhunderten nie die Notwendigkeit der Verteidigung der lokalen Machthaber gegen die Stadtbevölkerung bestanden. Dieser innere Frieden mag auf die weitgehende Kongruenz der Interessen von Stadtbevölkerung und Herrschaft/lokaler Verwaltung zurückzuführen sein, indem beide Gruppen an ungestörtem Handel und großer Pilgerzahl interessiert waren.

Entsprechend fehlt auch die "Royal City" als das bevorzugte oder ausschließliche Wohngebiet von Verwaltungsbeamten und Militär. Dies änderte sich erst mit der Eingliederung Djiddas ins Königreich, wobei allerdings die Paläste und Regierungskontrollstellen außerhalb des Altstadtbereiches angelegt wurden (vgl. Huzam-Palast, Abb. 6).

Eine Quartiersbildung kann in Djidda nicht beobachtet werden. Damit Hand in Hand geht das Fehlen eines Sackgassengrundrisses. Das Einzelhaus ist das dominierende Element in der Stadt. Wenn BIANCA (1974, S. 41) feststellt, daß die äußere Verschllossenheit des Wohnhauses "das enge Zusammenrücken der einzelnen Häuser zu zusammenhängenden Sippen- und Stammesgehöften, wie es Völkern nomadischer

Herkunft als Gewohnheit blieb", gestatte, so trifft für Djidda die Umkehrung zu: Die Außenorientierung der Häuser fordert eine Separierung der innenhoflosen Hochhäuser. Inwieweit bei der Stadtbevölkerung noch von "nomadischem Ursprung" gesprochen werden kann, sei dahingestellt; bei einer Stadtgeschichte von fast 1400 Jahren und einer Tradition als Händlerstadt mit einem hohen Anteil zugewanderter Bewohner scheint es jedoch fragwürdig, noch von Auswirkungen eines nomadischen Ursprungs zu reden, wiewohl das Wertesystem noch stark von nomadisch-tribalen Elementen geprägt ist.

Eine Ähnlichkeit der Hochhausstrukturen mit den Wohnburgen des jemenitischen Gebirges ist offensichtlich; entsprechende Bauformen sind im gesamten Bereich zwischen Djidda und Mekka im Norden und der süd-jemenitischen Küste feststellbar. Während jedoch im Jemen die Schutzfunktion eine wesentliche, wenn nicht die ausschlaggebende Rolle spielt, mag in Djidda ein anderer Aspekt überwiegen: Unter den extremen Klimabedingungen ist die Durchlüftung und Ventilation wichtiger als die totale Segregation und der absolute Sichtschutz, der ohnehin durch das Holzgitterwerk weitgehend gewährleistet ist. Aus diesem Aspekt ergibt sich auch die einzige erkennbare Segregationstendenz in Djidda in dem Sinne, daß die klimatisch günstigere Nordseite der Stadt offenbar bevorzugter Standort wohlhabender Kaufleute (und ausländischer Vertretungen) war.

Über eine eventuelle Autonomie oder Formen der Selbstverwaltung in einzelnen Stadtteilen kann derzeit keine Aussage gemacht werden; es gibt aber keine Hinweise darauf, daß entsprechende Strukturen existiert haben.

Vororte und Bidonvilles hat es rund um die Stadt wohl von jeher gegeben, in besonderem Maße seit der Verlagerung der Hüttensiedlung aus dem Stadtbereich heraus vor die südliche Stadtmauer. Dennoch stellen die Vororte und Bidonvilles keine Vorstufe zu einem Stadt-Land-Kontinuum dar; mangels eines agrarischen Umlandes sind sie allein auf die Stadt konzentriert gewesen.

Der zentrale urbane Komplex mit (Zentral)-Moschee, Suq und angegliederten Institutionen (Lagerräume, Karawansereien, Koranschulen, Bäder etc.) spielt in der stark vom Handel geprägten Stadt Djidda naturgemäß eine entscheidende Rolle.

Eine alles dominierende Zentralmoschee kann heute nicht festgestellt werden; der Straßendurchbruch der Sh. az Zahab hat die Altstadt offenbar so stark geteilt, daß im Westbereich die 'Okasch-Moschee und im Ostbereich die Mi'mar-Moschee dominieren. Das Verhältnis der beiden genannten Moscheen insbesondere zur ash Shafi'i-Moschee kann nicht beurteilt werden, zumal die Entfernung zwischen diesen drei Moscheen nur wenige Gehminuten beträgt. Eine eindeutige Zuordnung der Funktion "Zentralmoschee" zu einer der drei genannten Moscheen ist somit weder aktuell noch retrospektiv möglich.

Echte Bäder (Hamman) gibt es in der Altstadt von Djidda wegen des Mangels an Süßwasser nicht, allerdings waren und sind jeder Moschee Waschräume für die rituellen Reinigungen vor dem Moschee-Besuch angeschlossen.

Eine Schulfunktion ist heute nicht mehr mit den Moscheen verbunden. Das öffentliche Schulsystem hat die Funktion der Koranschule in einem sehr hohen Maße

übernommen, indem Koranstudium und andere religiöse Fächer mit weit über 50 % der Unterrichtszeit im Curriculum der staatlichen Schulen von der ersten Klasse an enthalten sind.

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß ein zentral-peripherer Wertabfall zumindest im westlichen Teil der Altstadt in Ansätzen zu beobachten ist. Überlagert wird diese Struktur jedoch von zwei anderen Phänomenen, zum einen der "Exklusivität" bestimmter Standorte durch ein hohes Sozialprestige, sowie zum anderen durch die Orientierung an den Passantenströmen. WIRTH's These, daß "die räumliche Ordnung im Bazar (...) überwiegend das Ergebnis wirtschaftlicher Kräfte" ist (1974/75 a, S. 242), ist somit zu bestätigen.

Auffällig ist das fast vollständige Fehlen von Handwerksbetrieben, ein Phänomen, das auf den Sogeffekt attraktiverer Tätigkeiten in den letzten 20 Jahren zurückgeführt werden muß.

Gleichermaßen sind kaum Großhandelsbetriebe anzutreffen. Selbst der in Abb. 13 mit Textilgroßhandel bezeichnete Bereich dient nicht als direkter Zulieferer zum Textileinzelhandel, da im Großhandelsbereich hier nur Halbfertigprodukte (Stoffe auf Ballen) gehandelt werden, während im Einzelhandel Fertigwaren angeboten werden; es fehlt die Zwischenstufe der Verarbeitung.

Die Standorte des Großhandels als direkter Zulieferer für den Einzelhandel im Suq liegen heute außerhalb der Altstadt in verkehrsgünstigeren Bereichen. Diese Verlagerung ist insofern verständlich, als die Masse der im Suq angebotenen Waren nicht in Saudi-Arabien hergestellt, sondern per Seefracht über den Hafen Djidda importiert wird. Bedingt durch die große Bedeutung des Containerverkehrs in modernen Seehandel muß ein Importeur den Raumerfordernissen dieses Transportmittels Rechnung tragen (Zugänglichkeit per LKW, Abstellmöglichkeiten für Leercontainer etc.); im Suq oder in der Altstadt ganz allgemein ist dies jedoch nicht möglich, hier erfolgte eine Verlagerung in die Industriegebiete im Süden der Stadt (vgl. Abb. 7).

Somit ist festzustellen, daß die traditionelle Dreiteilung der Aktivitäten im Suq in Handwerk, Großhandel und Einzelhandel im Suq von Djidda auf den Einzelhandel reduziert ist, indem die ehemals im Handwerk Tätigen in andere Branchen und die Großhändler in andere Gegenden der Stadt abgewandert sind.

Zusammenfassend läßt sich das Erscheinungsbild der Altstadt Djidda als islamisch-orientalischer Stadt thesenhaft folgendermaßen beschreiben:

- 1.) Der Suq ist zweigeteilt in einen flächenhaft ausgeprägten und einen linearen Bereich.
- 2.) Im flächenhaft ausgeprägten Teil des Suq ist ein zentral-peripherer Wertabfall im Warenangebot bei ausgeprägter Branchensortierung in Ansätzen erkennbar.
- 3.) Im linear ausgeprägten Teil des Suq liegt keine Trennung von Wohnfunktion und Arbeitsfunktion vor.
- 4.) Der Suq ist weitestgehend auf den Einzelhandel reduziert, Großhandel und Handwerk fehlen.

- 5.) Die Straße wird in immer geringerem Maße in den Verkaufsbereich integriert, der Charakter der "Bazargasse" geht damit verloren.
- 6.) Ein Sackgassengrundriß fehlt vollständig.
- 7.) In der Wohn- wie in der Arbeitsbevölkerung ist eine starke Überfremdung festzustellen.
- 8.) Typisch für die Bausubstanz ist das nach außen (zur Straße hin) orientierte, vielfach einzeln stehende mehrstöckige Haus ohne Innenhof.

4. BEWERTUNG UND AUSBLICK

Bis vor etwa 15 Jahren war Djidda ohne Frage wirtschaftlich und politisch die wichtigste Stadt im Königreich Saudi-Arabien. Konkurrenz ist Djidda durch Riad erwachsen, indem durch eine bewußte Entscheidung der Regierung die Verlagerung von Regierungsdienststellen und anderen Institutionen sowie ein großzügiger Infrastrukturausbau im zentralen Hochland des Najd (der Flughafen von Riad ist beispielsweise noch größer als der von Djidda) dafür sorgten, daß Riad mittlerweile tatsächlich die Hauptstadtfunktion wahrnehmen kann, wenngleich Djidda nach wie vor die Handelsmetropole des Landes ist. Auch gibt es eine große Zahl von Pendlern, gerade im Regierungsbereich, mit Wohnsitz in Djidda und Arbeitsplatz in Riad, wie auch vor Feiertagen und längeren Wochenenden alle Flüge nach Djidda im allgemeinen lange im voraus ausgebucht sind; Djidda gilt als attraktiver Wohn- und Urlaubsort.

Die Gründe für die bewußte Verlagerung der Hauptstadt von der Küste nach Riad sind vielfältiger Natur. Neben dem Bemühen, die Hauptstadt auch geographisch ins Zentrum zu rücken, hat wesentlich die Tatsache mitgespielt, daß die Region um Riad das Kern- und Herkunftsland der Königsfamilie der Al Sa'ud ist, wo die Beduinentradition, die nach wie vor erheblichen Einfluß auf den Staat hat, noch in der Bevölkerung verwurzelt ist. Hier herrscht dem westlichen Landesteil, dem Hejaz gegenüber ein — im einzelnen kaum konkret nachweisbares — Unbehagen wenn nicht gar Mißtrauen, da die Traditionen einer städtischen Handelsgesellschaft mit internationalen Einflüssen und Bezügen für die Bewohner des Najd ungewohnt und fremd sind. Dieser Unterschied in der Mentalität ergibt sich auch aus der Verteilung der Anhänger der verschiedenen Rechtsschulen des Islam in Saudi-Arabien (BAER 1960/64); der Najd wurde von nahezu 100 % Wahhabiten bewohnt, während im Hejaz die Schafi'iten dominierten.

Die Rolle des Hafens von Mekka, der eigentliche *raison d'être* der Stadt Djidda, wird — bei aller Schwerpunktverlagerung — dieser Stadt jedoch auf Dauer bleiben. So läßt sich die überregionale Rolle der Stadt in ihrem historischen Kontext vereinfachend folgendermaßen darstellen:

- 1.) Djidda als Stadt ist in der Vergangenheit nur erklärbar durch die Rolle Mekkas als international bedeutsamem Zentrum der jährlichen Pilgerfahrt.

- 2.) Als Handelsstandort wurde Djidda bedeutend wegen des hohen Pilgeraufkommens sowie des maritimen Warenumschlages.
- 3.) Djidda wurde nie als eigene Einheit verstanden; daher fehlen in der Altstadt die baulichen Elemente staatlicher Repräsentation und Macht.
- 4.) Durch die Lage an einer wichtigen internationalen Wasserstraße und durch den großzügig angelegten, modernen Hafen konnte Djidda zum Haupthafen Saudi-Arabiens werden.
- 5.) Die Zentralisierungsbemühungen des Staates mit Präferenz der Hauptstadt Riad wirken sich dahingehend aus, daß Djidda die hier ansässige Verwaltungsfunktion verliert und zur reinen Handelsstadt wird.

Für diese Funktion ist jedoch eine ernstzunehmende Konkurrenz innerhalb des Landes nicht zu erkennen. Die gute Verkehrsanbindung, der Hafen mit großen, nicht ausgelasteten Kapazitäten und die Nähe zu Mekka garantieren Djidda auch für die Zukunft eine herausragende Rolle innerhalb Saudi-Arabiens.

5. ANMERKUNGEN

- 1) Zu Geologie und Bodenschätzen in Saudi-Arabien vgl. SMITH et alii, 1986.
- 2) Es ist anzunehmen, daß in der Frühzeit des Islam, vor der Bekehrung der gesamten Arabischen Halbinsel, die Glaubensgemeinschaft für die relativ kleine Gruppe der Muslime den entscheidenden sozialen Bezug bildete. Nachdem jedoch ganz Arabien islamisch geworden war, zeigte sich, daß die tribalen Strukturen keineswegs entfallen waren.
- 3) Hejaz (auch Hidjaz o.ä.): Hochland am Westrand der Arabischen Halbinsel, zwischen dem Golf von Aqaba an der jordanischen Grenze im Norden und dem Hochland von Asir im Süden.
- 4) Erst nördlich von Djidda wurden die Navigationsbedingungen so diffizil, daß den Schiffsführern aus dem Indischen Ozean hier die notwendigen Kenntnisse im allgemeinen fehlten.
- 5) Dabei wurde auch die al Basha-Moschee in der Nähe des Hafens getroffen, die durch diese Bombardierung bis zu ihrem Abriß 1979 ein schiefes Minarett hatte (JO&N, S. 10).
- 6) Bis heute erwachsen aus dem Gegensatz von wahhabitischem Purismus in Saudi-Arabien und Heiligenverehrung in anderen Teilen der islamischen Welt schwere Probleme. So ist zum Beispiel das Grab des Propheten in Medina ein permanenter Streitpunkt, da die Puristen es zerstören möchten, um keine Anbetung eines Menschen zu propagieren. Der Rest der Muslime sieht in diesem Grab jedoch einen Kulminationspunkt des Islam. Zum Problem der Heiligenverehrung in Saudi-Arabien vgl. ENDE, 1981, S. 350.
- 7) Die alte Bezeichnung findet sich rudimentär noch in der internationalen Kennung saudi-arabischer Luftfahrzeuge, die als Nationalitätskennzeichen noch HZ (Hejaz) tragen.
- 8) Zur politischen Geschichte Saudi-Arabiens vgl. SAFRAN 1985.
- 9) Es ist nicht Aufgabe dieser Studie, die Gründe für diese Entwicklung zu untersuchen; es sei nur darauf verwiesen, daß die Frage der Legitimität des Herrscherhauses eng mit der Qualifizierung Saudi-Arabiens als islamischer Staat zusammenhängt.
- 10) Einwohnerstatistiken, aus denen die Nationalität hervorgeht, sind nicht veröffentlicht.
- 11) Teile der Werften der Luftfahrtgesellschaft SAUDIA befinden sich nach wie vor auf dem Gelände des alten Flughafens. Auch wurden Rollbahn und Vorfeld nicht zerstört, sondern teilweise in die neu angelegten Straßen integriert.

- 12) Die Dimension der Straßen geht daraus hervor, daß einzelne im Volksmund nicht nach ihrem Namen, sondern nach ihrer Breite bezeichnet werden. So führen in Nord-Süd-Richtung parallel die Sh. Arbain (Vierzig-Meter-Straße), die Sh. Sittin (Sechzig-Meter-Straße) und die Sh. Sabain (Siebzig-Meter-Straße), wobei diese Breitenangaben eher zu niedrig angesetzt sind.
- 13) Im Westen der Stadt ist dieser Plan als über 5 m hohe Plastik als Denkmal an einer Straßenkreuzung dargestellt.
- 14) Die in Abb. 7 dargestellte Brücke über den Obhur-Creek im Norden wurde allerdings bislang nicht in Angriff genommen. Nach dem gegenwärtigen Stand ist auch nicht mehr mit einer Realisierung zu rechnen. Gleiches gilt für die Wohngebiete an der Süd-Corniche.
- 15) Übersicht über das Liniennetz der öffentlichen Busse bei FARSI 1988, S. 54.
- 16) Selbst der Beruf des Fahrers (LKW, Taxi, also Fahrer für andere gegen Entlohnung) gilt für einen saudischen Mann als sozialadäquat (Frauen ist das Fahren verboten), während die Ausübung manueller Tätigkeiten vielfach abgelehnt wird. Die Tätigkeit als Fahrer gilt als typischer Beduinen-Beruf.
- 17) HATHLOUL (1985, S. 208) weist darauf hin, daß es auch in Riad nur durch die hohe Zuwanderung in die Stadt und die Vermietung an Regierungsbeamte möglich war, Aversionen gegen Apartment-Häuser in den 50er Jahren zurückzudrängen: "This (Zuwanderung und Abgabe als Regierungswohnung; Anm. der Verf.) enhanced the image of the apartment buildings as an appropriate residence for Saudis".
- 18) Die Exportzahlen sind vorsichtig zu werten, weil angeblich auch das Gewicht ausgeführter/rückgeführter Leercontainer mitgerechnet wird!
- 19) Dieses Opfer sollte den Bedürftigen der Region zukommen; bei der hohen Zahl der Pilger und damit der geopfert Tiere werden die Tiere heute eingefroren und per Lufttransport in die Hungerregionen der ganzen islamischen Welt gebracht.
- 20) 1986 erfolgte die Umstellung des Haushaltsjahres vom islamischen zum gregorianischen Kalender.
- 21) Zur Entwicklung der Ost-Provinz vgl. REICHERT 1980.
- 22) Nach FAKAHANI (S. 64) geht der Name auf eine Exekution zurück, die hier stattgefunden haben soll.
- 23) Insbesondere Gebäude der Zentralbank SAMA; Queen's Building; National Commercial Bank. Das vom amerikanischen Architekten BUNSHAFT entworfene und Mitte der 80er Jahre fertiggestellte Gebäude hat dabei besonderen Ruhm als architektonisches Meisterwerk errungen (ANDERSEN 1988, S. 45).
- 24) Die Tatsache, daß die Klimageräte den Wärmeüberschuß in Form von Heißluft auf die Bazargasse blasen, trägt noch zum Temperaturunterschied draußen — drinnen bei.
- 25) Es ist nicht das Ziel dieser Arbeit, die verschiedenen Kriterienkataloge, mit denen das Phänomen der islamisch-orientalischen Stadt beschrieben wird, im Detail darzustellen und zu diskutieren; dieses verbietet sich schon deshalb, da praktisch jeder der entsprechenden Autoren darauf hinweist, daß die Gesamtheit der Kriterien nicht in jeder Stadt des Kulturkreises anzutreffen sind. Hier soll lediglich ein Rahmen gegeben werden, um Djidda als Stadt des islamisch-orientalischen Kulturkreises besser einordnen zu können.
- 26) Es trifft die Realität wohl eher, hier von privat besoldeten Banden zur Durchsetzung persönlicher Ziele zu sprechen.
- 27) Hierbei ergibt sich ein Zirkelschluß: Einmal ist der Islam an das Phänomen Stadt gebunden, zum anderen ist "Stadt" als eine Ansiedlung definiert, in der die Erfüllung der rituellen Vorschriften möglich ist. Eine Lösung ergibt sich daraus, daß faktisch diese rituellen Vorschriften nur dort erfüllt werden können, wo eine Konzentration des sekundären und tertiären Wirtschaftssektors zu einer nunmehr als "Stadt" zu bezeichnenden Siedlung geführt hat.
- 28) Als Grenze zeitlicher Art kann hier wohl der Punkt angenommen werden, zu dem die Stadt nicht oder noch nicht in Form massiver Bauten über die Stadtbefestigung hinausgewachsen ist.

- 29) Hierbei beruft sich HAKIM auf Malik, ash Shafi'i und Abu Hanifa, die Gründer der jeweils nach ihnen benannten Rechtsschulen.
- 30) Diese Branche unterliegt einer strengen staatlichen Kontrolle, da Autoreparaturen nur vorgenommen werden dürfen, wenn eine spezielle polizeiliche Erlaubnis für den Einzelfall vorliegt. Auf diese Weise soll der Unfallschaden vorgebeugt werden.
- 31) Der kartierte Bereich umfaßt den geschlossenen Geschäftsbereich zu etwa 75 %. Mit starker Ausdehnung setzt er sich nach Norden noch fort, während auf den übrigen Seiten vielbefahrene Straßen eine natürliche Barriere bilden.
- 32) 481 Textiläden unter 1176 Läden insgesamt; auch die Hinzunahme der Läden im Queen's Building würden diesen prozentualen Anteil nur geringfügig verschieben.
- 33) DOSTAL (1979, S. 55 f) hat in Sana ebenfalls eine Dominanz im Textilbereich beobachtet, die dort allerdings nur knapp 18 % aller Läden umfaßte.
- 34) Zum Vergleich: Bei einer Geschäftsgröße im Goldbazar von Kairo, die im Durchschnitt nur 1/3 bis 1/5 der mittleren Geschäftsgröße im Suq von Djidda ausmacht, hat der Goldbazar von Kairo kaum mehr Juwelierläden aufzuweisen als der von Djidda, trotz einer mindestens zehnfachen Bevölkerungszahl (KRAUSE 1985, S. 81).
- 35) Wegen der strengen Zensurvorschriften konzentriert sich das Angebot in den wenigen Buchläden auf religiöse Schriften, Bildbände und Wörterbücher. Moderne Literatur, arabisch oder anderssprachig, ist kaum erhältlich.
- 36) Die Hölzer werden gekaut, fasern damit aus und dienen dann zum Abreiben von Zahn und Zahnfleisch. Durch ätherische Öle tritt eine reinigende und parfümierende Wirkung ein. Von religiöser Seite wird dieser Methode der Zahnpflege u.a. deswegen der Vorzug gegeben, weil damit ein versehentliches Verschlucken des Zahnpflegewassers ausgeschlossen ist, was ein unstatthafter Brauch des Fastens im Fastenmonat sein könnte.
- 37) Trotz der hohen Passantenzahl ist diese Überschaubarkeit tatsächlich gegeben, da der Goldbazar etwa 60 cm höher liegt als das Niveau der Hauptachse. Den Läden auf der Nordseite ist eine entsprechend hohe Stufe vorgelagert, die den Überblick ermöglicht.
- 38) Im Ergebnis macht es keinen Unterschied, wenn die Funktion der Zentralmoschee partiell auch der Mi'mar-Moschee zugewiesen wird; sie liegt jedoch eher randlich zum flächenhaften Verkaufsbereich und ist heute von dieser Gegend durch die Sh. az Zahab getrennt.
- 39) Listen des Waqf-Besitzes in der Altstadt liegen nach Auskunft des zuständigen Ministeriums angeblich nicht vor.
- 40) Bis heute ist die gesamte Tihama als Malaria-gefährdet eingestuft, wenngleich Djidda selbst als Malaria-frei gilt.
- 41) Das Bab al Madina, in Abb. 16 mit Nr. 22 gekennzeichnet, lag ursprünglich etwa 20 m weiter im Norden und ist vor wenigen Jahren an dieser Stelle als Denkmal wieder aufgebaut worden.
- 42) Sommer 1989 war eine Nutzung beider Khane nicht mehr feststellbar.
- 43) Windtürme wie in Dubai (COLES/JACKSON 1975) zur optimalen Nutzung von Luftbewegungen zu Zwecken der Kühlung hat es in Djidda nie gegeben.
- 44) Wie in vielen anderen Fällen auch, sind hier abweichende Schreibweisen weit verbreitet wie Bajnaid, Ba Juneed etc.

6. LITERATURVERZEICHNIS

- ABDEL KADER, Ali Hassan: Study on Islamic Economy and Contemporary Transactions. Kairo 1981.
- ABU LUGHOD, Janet: Migrant Adjustment to City life: The Egyptian Case. In: BREESE, G. (Ed.): The City in newly Developing Countries. New Jersey 1967, S. 376-388.
- ABU LUGHOD, Janet: Cairo — 1001 Years of the City Victorious. Princeton/N.J. 1971.
- ABU LUGHOD, Janet: The Islamic City — Historic Myth, Islamic Essence and contemporary relevance. In: Int. J. Middle East Studies 19, 1987, S. 155-176.
- Ahlan Wasahlan — Saudia Flight Magazine Vol. 12, Iss. 7, July 1988.
- ALAM, Manzoor: Ibn Khaldun's concept of the origin, growth and decay of cities. In: Islamic Culture, Vol. 34 (1960), S. 90-106.
- ANDEL, H.: Die Araber — Europas Nachbarn. Frankfurt 1978.
- ANDERSEN, Kurt: A Boost for Good Old Modernism. In: Time, 30.05.1988, S. 44 f.
- ARAB NEWS Djidda, Riad, täglich.
- ASCHE, H.: Al Masna'ah und Hazm. In: Geogr. Rundschau Vol. 33 (1981), Heft 2, S. 52 ff.
- AUSLANDSKURIER 21. Jg. (1980), Heft 11 (Sonderdruck).
- BAER, Gabriel: Population and Society in the Arab East. London 1964 (hebr. Original 1960).
- BANSE, Ewald: Die Türkei. Braunschweig/Berlin/Hamburg o.J. (1916 od. 1917).
- BARNARD, Bruce: Congestion in Middle East Ports — fighting a losing battle. In: The Middle East, Nr. 24, 1976, S. 40-43.
- BARTH, H.K.: Probleme der Wasserversorgung in Saudi-Arabien. In: Geographische Zeitschrift, Beihefte Nr. 45, Wiesbaden 1976.
- BARTHOLD, W.: Der Koran und das Meer. ZDMG, N.S. Vol. VIII, 1929, S. 37-43.
- BEAUMONT, Peter: Water and Development in Saudi Arabia. In: Geogr. Journal, Vol. 143, London 1977.
- BECKER, Hans, HÖHFELD, Volker; KOPF, Horst: Kaffee aus Arabien. Geographische Zeitschrift, Beihefte 46, 1979.
- BENET, F.: The Ideology of Islamic Urbanization. In: Internat. Journal of Comparative Sociology 4, 1963, S. 211-226.
- BIANCA, Stefano: Baugestalt und Lebensordnung im islamischen Stadtwesen. Diss., ETH Zürich, 1974.
- BIANCA, Stefano: Architektur und Lebensform im islamischen Stadtwesen. Zürich, 1975.
- BLAKE, F.H.: Ports and Shipping. In: Middle East Yearbook 1978, London 1978, S. 99-103.
- BLUME, Helmut (Ed.): Saudi-Arabien (Ländermonographien Band 7), Tübingen/Basel 1976.
- BLUME, Helmut: Saudi-Arabien — Der Wüstenstaat im Wandel. In: Geoökodynamik Bd. 1, Darmstadt 1980, S. 65-79.
- BOBEK, Hans: Die Hauptstufen der Gesellschafts- und Wirtschaftsentwicklung in geographischer Sicht. In: Die Erde, 90. Jg., Berlin 1959, S. 259-298.
- BONINE, M.E.: The Morphogenesis of Iranian Cities. In: Annals of the Association of American Geographers 69, 1979, S. 208-224.
- BRETHOLZ, Wolfgang: Aufstand der Araber. Wien/München/Basel 1960.
- BROWN, C.L. (Ed.): From Madina to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City. Princeton/N.J. 1973.
- BURCKHARDT, J.L.: Travels in Arabia. London 1829.
- BURTON, Richard: Meine Wallfahrt nach Medina und Mekka. Berlin o.J. (Ullstein Verl.).
- BUSCH-ZANTNER, R.: Zur Kenntnis der osmanischen Stadt. In: Geogr. Zeitschrift 1932, S. 1-13.
- CAHEN, C.: Zur Geschichte der städtischen Gesellschaft im islamischen Orient des Mittelalters. In: Saeculum 9, 1958, S. 59-76.
- COLES, Anne/JACKSON, Peter: A Windtower House in Dubai, In: Art and Archeology Research Papers. O.O. (Dubai?), Juni 1975.
- CORDES, Rainer, BONINE, M.E.: Abu Dhabi Town — Oil Urbanization in Südostarabien. In: Geogr. Rundschau 35, 1983, H. 9, S. 466-475.
- CORTESAO, Armando (Transl. + Ed.): The Suma Oriental of Tome Pires and The Book of Francisco Rodrigues. London 1944.

- COSTA, F.J./ NOBLE, A.G.: Planning Arabic Towns. In: *The Geographical Review*, Vol. LXXVI, 1986, S. 160-172.
- CRANE, C.R.: A visit to the Red Sea littoral and the Yemen. In: *Journal of the Royal Central Asian Society*, 15 (1), 1928, S. 48-67.
- DAJANI, Hassan Mosbah: The collection and disposal of urban refuse within the Jeddah Municipal Area. Durham 1989 (unveröffentl., M. Phil.-Arbeit).
- DETMANN, K.: Damaskus. Eine orientalische Stadt zwischen Tradition und Moderne. In: *Mitt. d. Fränkischen Geogr. Ges.*, Bd. 15/26, Erlangen 1969 a, S. 183-311.
- DETMANN, K.: Islamische und westliche Elemente im heutigen Damaskus. In: *Geogr. Rundschau* 21, 1969 b, S. 64-68.
- DETMANN, K.: Zur Variationsbreite der Stadt in der islamisch-orientalischen Welt. In: *Geogr. Zeitschrift* 58, 1970, S. 95-123.
- Why DHOWS are back in fashion. (o. Verf.) In: *The Middle East*, July 1983, S. 44/45.
- DOSTAL, Walter.: *Der Markt von San'a'*. Wien 1979.
- DUNCAN, George Orr: *The Planning and Development of the City of Jeddah 1970 — 1984*. Durham 1987 (unveröffentl. Ph.D.-Thesis).
- ECKERT, E.H.: Die Medina-Gesellschaft. Versuch einer Rekonstruktion der Sozialstruktur. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 22, 1970, S. 473-499.
- EHLERS, Eckart: Rentenkaptalismus und Stadtentwicklung im islamischen Orient — Beispiel Iran. In: *Erdkunde* 32, 1978, S. 124-142.
- EHLERS, Eckart: Zur baulichen Entwicklung und Differenzierung der marokkanischen Stadt: Rabat — Marakech — Meknes. Eine Karten- und Luftbildanalyse. In: *Die Erde* 115, 1984, S. 183-208.
- EI/HARTMANN: siehe HARTMANN.
- ENDE, Werner: Religion, Politik und Literatur in Saudi-Arabien: Der geistesgeschichtliche Hintergrund der heutigen religiösen und kulturpolitischen Situation. In:
 I *Orient* 22, 3/1981, S. 377-390;
 II *Orient* 23, 1/1982, S. 21-35;
 III *Orient* 23, 3/1982, S. 378-393;
 IV *Orient* 23, 4/1982, S. 524-539.
- AL FAKAHANI, Hassan (Ed.): *Jeddah — The Bride of the Red Sea*. Kairo, o.J. (ca. 1985).
- FARAHAT, Abdulmohsen M./CEBECI, M. Numan: A housing project: Intentions, Realities and Alternatives. In: *Symposium on the Arab City*, o.O., 1981 (?), S. 303-311?
- FAROQHI, Suraiya: *Herrscher über Mekka — Die Geschichte der Pilgerfahrt*. München/Zürich, 1990.
- FARSI, Zaki M.A. (Ed.): *Jeddah A - Z Djidda*, o.J. (1988).
- FISHER, W.B.: Urban Evolution in Islamic Areas. In: PATTEN, J. (Ed.): *The Expanding City. Essays in Honour of Professor Jean Gottmann*. London 1983, S. 77-102.
- GABRIEL, E.F. (Ed.): *The Dubai Handbook*. Ahrensburg 1987.
- GEERTZ, Clifford: *Toutes Directions: Reading the signs in an urban sprawl*. In: *Int. J. Middle East Studies* 21, 1989, S. 291-306.
- GINGERICH, Andre: *Kupferhandwerk in Damaskus*. In: *Archiv für Völkerkunde*, Wien 37, 1983, S. 85-106.
- GOTTSCHALK, H.L. et alii: *Die Kultur des Islams. Handbuch der Kulturgeschichte*. Frankfurt/M. 1971.
- GRIESSBAUER, L.: *Die internationalen Handels- und Machtfragen an den Küsten Arabiens*. Berlin 1907.
- GRUNEBAU, G.E.v.: *Die islamische Stadt*. In: *Saeculum* 6, 1955, S. 138-153.
- GÜNTHER, Regina (Übers. + Bearb.): *Ibn Dschubair — Tagebuch eines Mekkapilgers*. (ROTTER, G. (Ed.): *Bibliothek Arabischer Klassiker*) München 1988.
- HAHN, Helmut: *Die Stadt Kabul und ihr Umland*. In: *Bonner Geographische Abhandlungen Bde. 34/35*, Bonn 1964/65.
- HAKIM, Besim Selim: *Arabic Islamic Cities — Building and Planning Principles*. London 1986.
- HARTMANN, M.: *Zur Handelsbewegung Arabiens um 985 bei den arabischen Geographen*. In: *Die Welt des Islam*, 3, Berlin 1914, S. 62/63.
- HARTMANN, R.: *Djudda*. In: *EI (n.e.)*, II, Leiden 1965, S. 571 ff.
- AL-HATHLOUL, S.A./ANIS-UR-RAHMAN: *The evolution of urban and regional planning in Saudia-Arabia*. In: *Ekistics* 312, May/June 1985, S. 206-212.

- HOCHTIEF-NACHRICHTEN:** King Abdul Aziz International Airport. 3/1984.
- HÖHFELD, Volker:** Städte und Städtewachstum im Vorderen Orient. Beihefte zum TAVO, Reihe B Nr. 61. Wiesbaden 1985.
- HOFMEISTER, Burkhard:** Die Stadtstruktur. (Erträge der Forschung 132) Darmstadt 1982.
- HOTTINGER, Arnold:** 7 mal Naher Osten. München 1988(4)
- HOURLANI, A.H./STERN, S.M.**
- HOURLANI, A.H./STERN, S.M. (Eds.):** The Islamic City. A Colloquium. Papers on Islamic History I, Oxford 1970.
- IBN DJUBAIR:** vgl. GÜNTHER, Regina.
- THE JEDDAH GUIDE** (o. Verf.): Immel Publications, Djidda (?) o.J. (1980/81 ?).
- JEDDAH OLD AND NEW** (o. Verf.): London 1982 [JO&N 1982].
- JO&N:** vgl. JEDDAH OLD AND NEW.
- KAIDI, Hamza et alii:** Mekka und Medina in Farbe. "Reisen heute" Band 49, Paris 1982.
- KHALID, Detlev:** Das Wiedererstarken des Islams als Faktor sozialer Umwälzungen. In: Aus Politik und Zeitgeschichte — Beilage zu "Das Parlament" B 10/79, 10.03.1979, S. 3-17.
- KING, R.:** The Pilgrimage to Mecca: Some Geographical and Historical Aspects. In: Erdkunde 26, 1972, S. 61-73.
- KINGDOM OF SAUDI ARABIA, MIN. OF INTERIOR, DIR. GEN. OF PASSPORTS (Ed.):** Pilgrims Statistics for 1407 A.H., 1987 A.D. Djidda 1987
- KOSSAK, E./ISMAIL, N.:** Die arabische Stadt — Zerstörung einer Stadtkultur? In: Neue Heimat Monatshefte 2/1981, S. 12-23.
- KRAUSE, Rolf F.:** Untersuchungen zur Bazarstruktur von Kairo. Marburger Geogr. Schriften Heft 99, Marburg 1985.
- LAWRENCE, Thomas Edward:** Seven Pillars of Wisdom — a triumph. Cranwell 1926 (zitiert nach Penguin Modern Classics Edition, Harmondsworth 1982).
- LdiW:** vgl. LEXIKON DER ISLAMISCHEN WELT.
- LESCH, Walter:** Arabien — eine landeskundliche Skizze. In: Mitt. d. Geogr. Ges. München Band XXIV, Heft 1, München 1931.
- LEWIS, Bernhard:** The Islamic Guilds. In: Economic History Review VIII, 1937, S. 20-37.
- LEXIKON DER ISLAMISCHEN WELT** (o. Verf.): Bde. I-III, Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz 1974 [LdiW 1974].
- LOONEY, Robert E.:** Saudi Arabia's development strategy: comparative advantage vs. sustainable growth. In: ORIENT 1/89, 30. Jg., 1989, S. 75-96.
- EL MALLAKH, Raga'ei:** Saudi-Arabia — Rush to Development. London 1982.
- MALTZAN, Heinrich Freiherr von:** Wallfahrt nach Mekka 1860. O.O. 1865 (Nachdruck Stuttgart 1982).
- MALTZAN, Heinrich Freiherr von:** Reise nach Südarabien und geographische Forschungen in und über den südwestlichen Teil Arabiens. Braunschweig 1873.
- MONROE, E.:** Arabia — from incense to oil. In: Asian Affairs 62 (111), 1975, S. 253-263.
- NASEEF, Abdul Rahman.:** (Interview mit A.R. NASEEF) Arab News, 07.01.1989.
- NIEBUHR, Carsten.:** Reisebeschreibungen nach Arabien und den umliegenden Ländern. Kopenhagen 1774-78; Nachdruck Stuttgart 1983.
- OCHSENWALD, W.L.:** The Jidda Massacre of 1858. In: Middle Eastern Studies XIII, Okt. 1977, S. 314-326.
- OCSC:** vgl. ORIENTAL COMMERCIAL AND SHIPPING COMPANY LTD.
- ÖZBARAN, Salih:** A Turkish Report on the Red Sea and the Portuguese in the Indian Ocean (1525). In: SERJEANT, R.B./BIDWELL, R.L. (Eds.): Arabian Studies IV, London 1978, S. 81-88.
- ORIENTAL COMMERCIAL AND SHIPPING COMPANY LTD (Ed.):** Extracts from the Rules and Regulations for Saudi Arabian Seaports. O.O. 1988 [OCSC].
- PAPE, Heinz:** Er Riad. Stadtgeographie und Stadtkartographie der Hauptstadt Saudi-Arabiens. Bochumer Geogr. Arbeiten Sonderreihe Bd. 7, Bochum 1977.
- PESCE, Angelo:** Jiddah — Portrait of an Arabian City. London 1977.
- PHILBY, Harry:** Das geheimnisvolle Arabien. Entdeckungen und Abenteuer. Band I und II. Leipzig 1925.
- PHILIPP, H.J.:** Saudi-Arabia — Bibliography on Society, Politics, Economics. München etc. 1984.

- PIRES, Tomè: vgl. CORTESAO, Armando.
- RATHJENS, C./von WISSMANN, H.: Landschaftskundliche Beobachtungen im südlichen Hedjaz. In: *Erdkunde* 1, 1947, S. 61-89; 200-205.
- RAYMOND, André: *Artisans et commerçants au Caire au XVIII^e siècle. I+II. Damaskus 1973/74.*
- REICHERT, Horst: Die Verstädterung der Eastern Province von Saudi-Arabien und ihre Konsequenzen für die Regional- und Stadtentwicklung. In: *Schriftenreihe des Städtebaul. Inst. 10, Stuttgart 1980.*
- RIEY, Carroll: *Historical and Cultural Dictionary of Saudi Arabia. Metuchen/N.J. 1972.*
- RIZK, J.: Arab Shipping: from ancient tradition to mushrooming business. In: *Arab Economist* 7 (78), 1975, S. 44-47.
- RMJM: vgl. ROBERT MATHEW JOHNSON MARSHAL.
- ROBERT MATHEW JOHNSON MARSHAL (Eds.): Studie des historischen Teils von Djidda, Phase 2: Kontrolle der Veränderung der Architektur und Anleitung zur Stadtplanung (arabisch). Djidda 1979/80 a (1400 A.H.) [RMJM 1997/80 a].
- ROBERT MATHEW JOHNSON MARSHAL (Eds.): Studie des historischen Teils von Djidda, Phase 2: Vorschläge zur Architekturplanung (arabisch). Djidda 1979/80 b (1400 A.H.) [RMJM 1979/80 b].
- RUSSELL, John: Jeddah Renewed. In: *Architectural Review* 1010, April 1981, S. 217-222.
- SAFRAN, Nadav: *Saudi Arabia — The Ceaseless Quest for Security. Cambridge/Mass./London 1985.*
- SAUDI ARABIAN AIRLINES (Ed.): *35 Years of SAUDIA. Djidda 1980.*
- SAUDI ECONOMIC SURVEY: wöchentlich.
- SCHARABI, Mohamed: *Der Bazar. Das traditionelle Stadtzentrum im Nahen Osten und seine Handelseinrichtungen. Tübingen 1985.*
- SCHLIEPHAKE, Konrad: Regionalplanung in Saudi Arabien. Infrastruktur und Städtebau. In: *Geographie im Unterricht* 11, 1982 a, S. 462-464.
- SCHLIEPHAKE, Konrad: Die Arabische Halbinsel. Geographische Strukturen und Entwicklungen unter dem Einfluß des Erdöls. Würzburger Geogr. Manuskripte Heft 14, Würzburg 1982 b.
- SCHLIEPHAKE, Konrad: Industrial planning and new industrial towns in Saudi-Arabia, Qatar and Oman. In: RITTER, Wiegand (Ed.): *Arabian Gulf Studies I. Nürnberger wirtschafts- u. sozialgeogr. Arbeiten Band 37, Nürnberg 1985, S. 85-134.*
- SCHLIEPHAKE, Konrad: Fremdenverkehr in Saudi-Arabien — Angebots- und Nachfragestrukturen. In RITTER, W. / MIELITZ, G. (Eds.): *Fremdenverkehr und Binnenerholung in islamischen Ländern. Berlin 1988, S. 133-145.*
- SCHURTZ, H.: Das Bazarwesen als Wirtschaftsform. In: *Zeitschr. f. Sozialwissenschaften* 4, 1901, S. 145-167.
- SCHWAGER, I. / MAZANEC, Ch. / ZIMPEL, H.-G.: Die Bedeutung der Meerwasserentsalzung und ihre Sonderrolle unter den Verhältnissen der Arabischen Halbinsel. In: *Mitt. d. Geogr. Ges. München* Band 67, München 1982, S. 155-174.
- SEBASTIANO, Monti: Sviluppo economico e implicazioni religiose. Il caso dell'Arabia Saudita. In: *Rivista Geografica Italiana. LXXXX, Pisa 1983, S. 429-444.*
- SITTE, Fritz: *Jemen — Erdöl und Krummdolch. Graz/Wien/Köln 1988.*
- SMITH, E.A. et alii: A Review of the Geology, Mineralization and Mineral Resource Potential of the Kingdom of Saudi Arabia. Open File Report RF-OF-05-1 of the Ministry of Petroleum and Mineral Resources, Vol. 1-3, Djidda 1986.
- SPIES, Otto: Islamisches Nachbarrecht nach schafitischer Lehre. In: *Zeitschrift für vergleichende Rechtswissenschaft* Vol. XLII, 1927, S. 393-421.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Ed.): *Länderbericht Saudi-Arabien 1984. Stuttgart/Mainz 1984 [StBA 1984].*
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Ed.): *Länderbericht Saudi-Arabien 1988. Stuttgart/Mainz 1988 [StBA 1988].*
- StBA: vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT.
- STEINBERG, Heinz Günter: Zum Problem der Stadtentstehung — ein Beitrag zur historischen Geographie. In: *Lautensach-Festschrift, Stuttgart 1957.*
- STERN: vgl. HOURANI, A.H. / STERN, S.M.
- STEWIG, Reinhard: *Der Orient als Geosystem. Opladen 1977.*

- STÖBER, Georg: Die Afshar — Nomadismus im Raum Kerman (Zentraliran). Marburger Geogr. Schriften Heft 76, Marburg/L. 1978.
- STÖBER, Georg: "Habous Public" in Chaouen. Zur wirtschaftlichen Bedeutung religiöser Stiftungen in Nordmarokko. In: Die Welt des Islams XXV, Leiden 1985, S. 97-125.
- TOMKINSON, Michael: Seaside City for Mecca Pilgrims. In: Geogr. Magazine, London, Nov. 1969, S. 95-104.
- TOWNSEND, John: Saudi-Arabien. Industrialisierung am Golf — Strategien, Möglichkeiten, Erfolge und Grenzen. In: SCHOLZ, Fred (Ed.): Die Golfstaaten — Wirtschaftsmacht im Krisenherd. Braunschweig 1985, S. 236-248.
- VIRCHOW, Fabian: Bildungssystem und Wertewandel in Saudi-Arabien. In: Orient Heft 4, 1987, S. 557-589.
- VOCKE, Harald: Öl aus Arabia Deserta. In: FAZ, 16.02.1974.
- WAGNER, H.-G.: Die Souks in der Medina von Tunis — Versuch einer Standortanalyse von Einzelhandel und Handwerk in einer nordafrikanischen Stadt. In: Kieler Geogr. Schriften Heft 38, Kiel 1973, S. 91-142.
- WEBER, Max: Die Stadt. Eine soziologische Untersuchung. (1921/22); Nachdruck in: HAASE, Carl (Ed.): Die Stadt des Mittelalters Bd. I, Darmstadt 1969, S. 34-59.
- WICHE, Konrad: Marokkanische Stadttypen. In: Festschrift d. Geogr. Ges. Wien 1957, S. 485-527.
- WIRTH, Eugen: Der heutige Irak als Beispiel orientalischen Wirtschaftsgeistes. In: Die Erde VIII, 1956, S. 30-50.
- WIRTH, Eugen: Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen der orientalischen Stadt. Versuch eines Überblicks. In: Erdkunde 22, 1968, S. 101-128.
- WIRTH, Eugen: Die orientalische Stadt in der Eigengesetzlichkeit ihrer jungen Wandlungen: In: Tagungsberichte u. wiss. Abh. Deutscher Geographentag Bad Godesberg 1967, Wiesbaden 1969, S. 166-181.
- WIRTH, Eugen: Die Beziehungen der orientalisches-islamischen Stadt zum umgebenden Lande. Ein Beitrag zur Theorie des Rentekapitalismus. In: Plewe-Festschrift (Erdkundliches Wissen 33), Wiesbaden 1973, S. 323-333.
- WIRTH, Eugen: Zum Problem des Bazars (suq, çarsi). Versuch einer Begriffsbestimmung und Theorie des traditionellen Wirtschaftszentrums der orientalisches-islamischen Stadt. In: Der Islam 51, 1974, S. 203-260; Der Islam 52, 1975 a, S. 6-46.
- WIRTH, Eugen: Die orientalische Stadt. Ein Überblick aufgrund jüngerer Forschungen zur materiellen Kultur. In: Saeculum 26, 1975 b, S. 45-94.
- WIRTH, Eugen: Dubai. Ein modernes städtisches Handels- und Dienstleistungszentrum am Arabisch-Persischen Golf. Erlanger Geographische Arbeiten Heft 48, Erlangen 1988.
- WISSMANN, Hermann von: Bauer, Nomade und Stadt im islamischen Orient. In: PARET, Rudi (Ed.): Die Welt des Islam und die Gegenwart. Stuttgart 1961, S. 22-63.
- WULZINGER, Karl / WATZINGER, Karl: Damaskus. Die islamische Stadt. Berlin / Leipzig 1924 (arabischer Nachdruck Damaskus 1984).
- Der Aufsatz von PAPE, H.: Die Suqs von Dschidda (Saudi-Arabien); in: Mitt. der Fränk. Geogr. Ges. Bd. 35/36, Erlangen 1990, S. 379-396, ist erst nach Abschluß des Manuskriptes erschienen und konnte daher nicht mehr berücksichtigt werden.

7. SUMMARY

According to tradition, Jeddah was founded in 646/7 A.D. to serve as a Red Sea harbour for the city of Mecca. The city was a transit port for pilgrims on their way to Mecca and developed extended trading connections by sea to India and to South Arabia as well as to the African coast of the Red Sea.

In 1517 Jeddah came under Turkish supremacy, and from 1916 the city formed part of the territories of the Sherif of Mecca. In 1925, Jeddah was seized by King Abdul Aziz Al Saud, who in 1932 proclaimed the Kingdom of Saudi Arabia.

For several centuries, Jeddah had a population of roughly 20 to 25000, with a dramatic increase starting after the Second World War. Today, the city is populated by approximately 1.25 mio inhabitants.

With some abstraction made, the supraregional role of the city in her historical context can be described as follows:

- As a city, Jeddah can only be explained by the role of Mecca as an important center for international annual pilgrimage.
- Jeddah was never considered as an independent entity.
- As a traders' city, Jeddah became important due to the high numbers of pilgrims as well as the maritime trade.
- Due to her position on an important international waterway, as well as the extended and modern port facilities, Jeddah became the main port of Saudi Arabia.
- The tendency of the Kingdom to centralize official functions in Riyadh had the effect that Jeddah has lost administrative agencies and has become a predominantly commercial city.

Today, the traditional downtown area forms only a small part of the city. The downtown area can be divided into a western part with a domination of commercial activities in the bazaar area, and an eastern part, where the commercial activity is concentrated alongside particular streets and residential use is dominant.

In the framework of Jeddah being an islamic-oriental city, the structure of the old downtown area can be described as follows:

- In the suq, there is a clear distinction between the part, where commercial activity covers an extended area, and the part, where this activity has a linear structure.
- In the first part, to a certain extent the value of the goods offered differs from center (upmarket) to periphery (lower value) with a clear concentration of shops offering identical types of goods.
- The more linearly structured part shows no regional differentiation between residential and working areas.
- The suq is dominated by retail traders; wholesale trade and production/repair are completely missing.
- The streets themselves are only to a very low degree incorporated into the shops proper. Thus, the character of a "bazaar-street" is diminishing.
- The downtown area has no dead-end streets.
- The residential and the working population show a high percentage of non-Saudis.
- The typical residential premises are isolated multistorey houses without a courtyard.

8. ANHANG

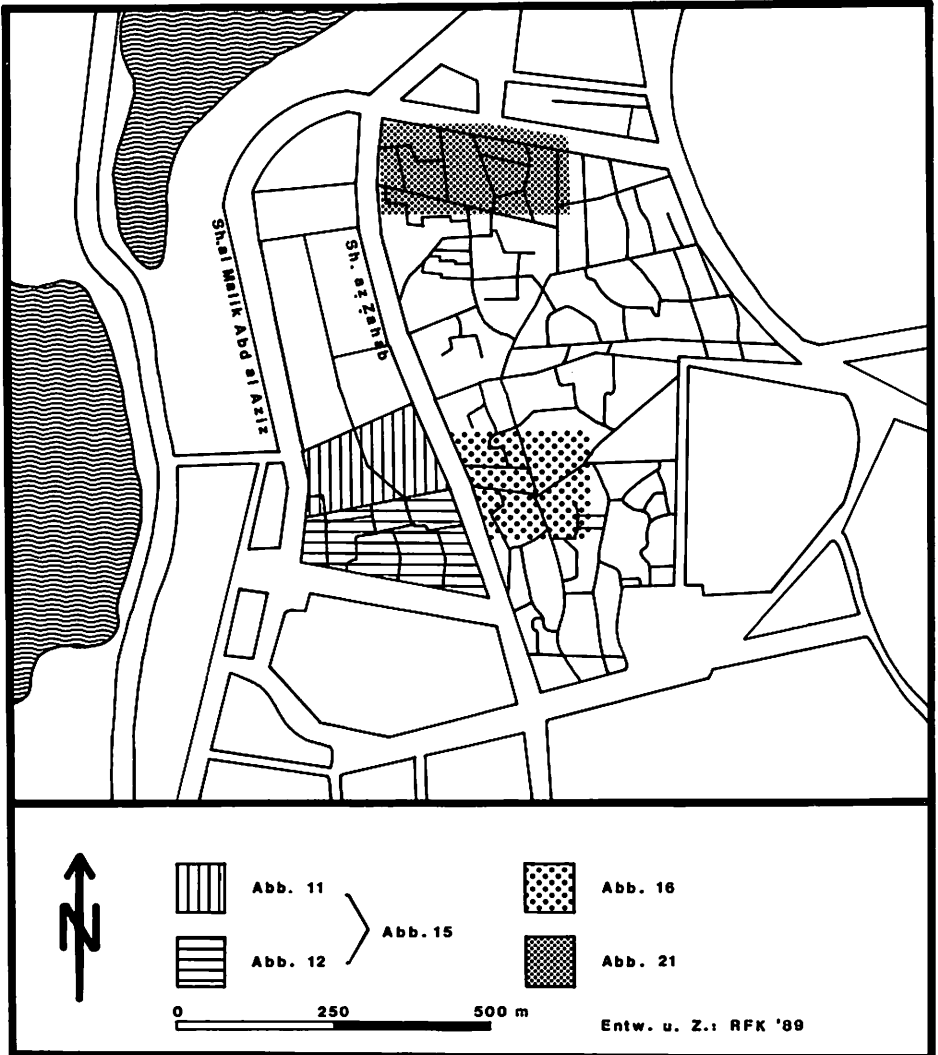


Abb. 18: Lage der einzelnen Kartenausschnitte