

Das Verkehrsnetz Zentralasiens: die Raumgliederung der arabischen Geographen al-Muqaddasī und Ibn Hawqal¹⁾

VON ANDREAS KAPLONY

Eine gewaltige Landbrücke verklammert Eurasien in der Antike und im Mittelalter, von China bis Europa: über die Seidenstraße erreichen chinesische Erfindungen wie Papier und Schießpulver den Westen und umgekehrt kommen vier der großen Religionen nach China, aus Indien der Buddhismus, aus Iran der Manichäismus, das Christentum und der Islam. Dabei handelt es sich nicht um eine Straße, sondern eine Art Venensystem der innerasiatischen Steppe, das sich im Einzelnen dauernd verändert, über das aber ein kontinuierlicher, wenn auch dünner Austausch möglich ist. Diese Landverbindung steht von alters her in Konkurrenz zu einem zweiten, ähnlich dynamischen System im Indischen Ozean. Vom 16. Jahrhundert an wird der Seeweg zur alleinigen Verbindung von Ost und West, und die Landverbindung trocknet ein.

Uns geht es hier um das Verkehrsnetz Zentralasiens (in etwa das heutige Uzbekistan), wo die Straßen aus Südrussland, Sibirien, China, Indien und Iran (und dahinter von Mesopotamien und vom Mittelmeer her) zusammenkommen. In der klassisch-islamischen Zeit (750–1200) treffen sich hier die Kaufleute der angrenzenden Regionen. Umgekehrt besuchen auch die Kaufleute Zentralasiens die benachbarten Gebiete. Und schließlich verfügt Zentralasien auch über einen intensiven Binnenhandel. Für Zentralasien bedeutet dieser Handel nicht nur Reichtum, sondern auch Einbindung in einen weiten intellektuellen Austausch²⁾.

1) Die folgenden Überlegungen sind Teilresultate eines größeren Projektes zur Darstellung von Handel und Verkehr Zentralasiens in der arabisch-islamischen Geographie.

2) Zu Handel und Verkehr in Zentralasien s. zuletzt besonders Thierry ZARCONÉ (Hg.), *Inde – Asie Centrale. Routes du commerce et des idées* (Cahiers d'Asie Centrale 1–2), Tashkent/Aix-en-Provence 1996; Elfriede Regina KNAUER, *The Camel's Load in Life and Death. Iconography and Ideology of Chinese Pottery Figurines from Han to Tang and their Relevance to Trade along the Silk Routes* (Akanthus Crescens 4), Zürich 1998; Étienne DE LA VAISSIÈRE, *Histoire des marchands sogdiens* (Bibliothèque de l'Institut des Hautes Etudes Chinoises 32), Paris 2004, und die einschlägigen Abschnitte in: Yuri BREGEL, *Bibliography of Islamic Central Asia*, 3 Tle. (Indiana University Uralic and Altaic Series 160), Bloomington 1995.

Beides, Reichtum und Einbindung, machen Zentralasien zu einer der einflussreichsten und initiativsten Regionen der Zeit. Hier, am östlichen Rand der Islamischen Welt, liegt die Hausmacht der 'Abbāsiden: von hier aus erobern die »Schwarzen Truppen« des Abū Muslim (gest. 754) den Irak, hier lässt sich al-Ma'mūn (787–833) zum Kalifen ausrufen, und von hier stammt die türkische Leibgarde, die allmählich die Kalifen entmachtet. Hier setzen die sāmānidischen Emire (819–1005) den sunnitischen Glaubenskampf gegen Nicht-Muslime und Schiiten mit dem Kampf der sesshaften Iraner gegen die nomadischen Türken gleich – ein Konzept, mit dem später Selçuken, Mamlūken und Osmanen ihre Kriege legitimieren. Aus Zentralasien stammen zahlreiche Gelehrte, die die Weltsicht nicht nur der Muslime, sondern auch Westeuropas prägen, etwa der Mathematiker, Astronom und Geograph Abū Ga'far al-Ḥwārazmī, der *Algorithmus* des westlichen Mittelalters (ca. 800–847) und der Mediziner Ibn Sīnā, unser *Avicenna* (980–1037). In Zentralasien prägen Literaten wie Firdawsī (ca. 940–1020) und Niẓāmī (ca. 1141–1203) mit einer neuen Sprache die islamisch-persische Literatur. Und schließlich geben hier große Systematiker wie al-Qūṣayrī (986–1072) und Muḥammad al-Ġazālī (1058–1111) der islamischen Mystik ihre eigene Organisationsform, den Derwischorden.

Wie der Handel Zentralasiens funktioniert, ist trotz seiner Bedeutung für die Geschichte Eurasiens kaum erforscht. Dies ist um so überraschender, als die Quellenlage ausgesprochen vielversprechend ist. Besonders dicht sind die Informationen zu Handel und Verkehr in sieben großen Quellengattungen, nämlich in den Dokumenten der sogdischen Kaufleute³⁾, in der arabisch-islamischen Geographie (s. unten), in westlichen, muslimischen und chinesischen Reiseberichten⁴⁾, in der iranischen Stadtgeschichtsschreibung⁵⁾, in den Türkisch-Wörterbüchern, die den arabischsprachigen Gelehrten der Islamischen Welt das Türkische der militärischen Oberschicht erschließen⁶⁾, in Münzhorden und

3) Eine umfassende Analyse des sogdischen Handels bietet DE LA VAISSIÈRE, *Marchands sogdiens* (wie Anm. 2).

4) Zu den westlichen Reiseberichten s. Folker E. REICHERT, *Begegnungen mit China. Die Entdeckung Ostasiens im Mittelalter* (Beiträge zur Geschichte und Quellenkunde des Mittelalters 15), Sigmaringen 1992; für die muslimischen Reiseberichte s. unten die Angaben zur arabisch-islamischen Geographie. Die chinesischen Reiseberichte sind, soweit ich sehe, noch nicht umfassend untersucht.

5) Zur iranischen Stadtgeschichtsschreibung s. Ann K. S. LAMBTON, *Persian Local Histories. The Tradition Behind Them and the Assumptions of Their Authors*, in: Bianca SCARCIA AMORETTI, Lucia ROSTAGNO (Hg.), *Yād-Nāma in memoria di Alessandro Bausani*, Bd. 1 (Studi Orientali 10,1), Rom 1991, S. 227–238; Grigori G. BERADZE, *Zur Erforschung von Lokalgeschichten des mittelalterlichen Iran*, in: Bert G. FRAGNER u.a., *Proceedings of the Second European Conference of Iranian Studies Held in Bamberg, 30th September to 4th October 1991* (Serie Orientale Roma 73), Rom 1995, S. 97–102.

6) Zum Wörterbuch al-Kāšgharī als Quelle zur historischen Geographie Zentralasiens s. Andreas KAPLONY, *Comparing al-Kāshgharī's Map With his Text. On the Visual Language, Purpose and Transmission of Arabic-Islamic Maps*, in: DERS., Philippe FORÊT (Hg.), *The Journey of Maps and Images on the Silk Road* (im Druck). – Die Münzhorde und die übrigen materiellen Überreste sind für die Geschichte des Handels in Zentralasien noch nicht umfassend ausgewertet.

schließlich in materiellen Überresten wie Inschriften, Bauüberresten und Kunstgegenständen.

I. DIE ARABISCH-ISLAMISCHE GEOGRAPHIE⁷⁾

Im Folgenden beschränken wir uns auf eine Quellengattung, nämlich auf die arabisch-islamische Geographie. Dabei handelt es sich um etwa fünfzehn Autoren meist iranischer Herkunft, die ab dem 9. Jahrhundert, auf arabisch, das heißt in der Wissenschaftssprache der Zeit, methodisch überlegt die Länder der Islamischen Welt beschreiben. Dabei erfassen sie jedes Land in einem 20–30 Seiten langen Textabschnitt, den sie häufig mit einer Karte veranschaulichen. Zentralasien kennen sie meist aus eigener Anschauung. Die folgenden Beispiele entnehmen wir den Werken der beiden mit Abstand bedeutendsten Geographen, al-Muqaddasi (gest. nach 985) und Ibn Ḥawqal (gest. nach 988), die eine gründliche Kenntnisse der geographischen Tradition mit ausgedehnten Reisen durch die ganze Islamische Welt verbinden. Fallweise ergänzen wir dies aus dem Verwaltungshandbuch des Qudāma ibn Ġaʿfar (gest. ca. 932 oder 948), aus den *Hudūd al-ʿālam*, einer anonymen Geographie (geschr. 982) und aus der Geographie al-Yaʿqūbīs (geschr. 891).

Während die geographischen Werke in *unserem* Bewusstsein prominent sind, zeigt die geringe Zahl der erhaltenen Handschriften⁸⁾, dass sie *in ihrer eigenen* Zeit kaum eine Rolle spielten. Geographie, nämlich Wirtschaftsgeographie, war nicht Bestandteil des akademischen Unterrichts, sondern eine praktische Wissenschaft, die den Besitzern dieser Werke einen eminenten Wettbewerbsvorteil gab.

7) Zu den arabisch-islamischen Geographen s. André MIQUEL, *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du 11^e siècle*, 4 Bde. (Éditions de l'École des Hautes études en sciences sociales. Civilisations et Sociétés 7, 37, 68, 78), Paris/La Haye 1967–1988; John B. HARLEY, David WOODWARD (Hg.), *Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies (The History of Cartography 2,1)*, Chicago 1992; Fuat SEZGIN, *Geschichte des arabischen Schrifttums*, bis ca. 430 H., Bde. 10–12: *Mathematische Geographie und Kartographie im Islam und ihr Fortleben im Abendland*, 3 Tle. (Publications of the Institute for the History of Arab-Islamic Science), Frankfurt am Main 2000; Evelyn EDSON, Emilie SAVAGE-SMITH, Dorathea VON DEN BRINCKEN, *Der mittelalterliche Kosmos*, Darmstadt 2005; zu ihrer Beschreibung des muslimischen Zentralasien Jürgen PAUL, *Nachrichten arabischer Geographen aus Mittelasien*, in: Bert FRAGNER, Birgit HOFFMANN (Hg.), *Bamberger Mittelasiestudien. Konferenzakten*, Bamberg 15.–16. Juni 1990 (Islamkundliche Untersuchungen 149), Berlin 1994, S. 179–191; SEZGIN, *Geschichte* (wie Anm. 7), Bd. 10, S. 338–354; István ZIMONYI, Hansgerd GÖCKENJAN (Hg.), *Orientalische Berichte über die Völker Osteuropas und Zentralasiens im Mittelalter. Die Ġayhānī-Tradition: Ibn Rusta, Gardīzī, Hudūd al-ʿālam, al-Bakrī und al-Marwazī* (Veröffentlichungen der Societas Uralo-Altaica 54), Wiesbaden 2001; zu ihrer Beschreibung des nicht-muslimischen Zentralasien s. MIQUEL, *Géographie humaine* (wie Anm. 7), Bd. 2, S. 203–255.

8) Einen Überblick über die Handschriften gibt Gerald R. TIBBETS, *The Balkhi School of Geographers*, in: HARLEY/WOODWARD, *History* (wie Anm. 7), S. 130–135; für al-Muqaddasi etwa finden sich hier 4 Handschriften, für Ibn Ḥawqal 9.

Das Vorgehen der Geographen ist sehr bewusst. Sie beschreiben zuerst die Welt als Ganzes, dann die einzelnen Länder, jedes Land wieder zuerst allgemein, dann Region für Region, schließlich jede Region allgemein, dann Stadt für Stadt. Bei den einzelnen Kategorien behandeln sie, in einer bewussten Terminologie, immer dieselben Themen, also etwa bei den Städten die geographische Lage, den Aufbau (Innenstadt, Zitadelle und Außenstadt), die Lage der wichtigsten Gebäude (Freitagsmoschee, Gouverneurspalast und Gefängnis), die Märkte, die Stadtmauern und die Wasserversorgung. Aufgelockert wird dieses gestufte, ja verschachtelte Vorgehen durch zahlreiche thematische Querbezüge.

Dabei erfahren wir eine Unmenge von Einzelheiten darüber, welche Waren wo häufig, wo selten produziert und konsumiert, gekauft und verkauft, importiert, exportiert und transportiert wurden. Aber auch wo die Verfasser offenkundig Einblick in Unterlagen von Steuer- und Zollstellen hatten, führen sie Zahlen nur ausnahmsweise und nur illustrativ an⁹⁾.

2. RAUMGLIEDERUNG

Raum ist für die Geographen theoretisch kontinuierlich¹⁰⁾. Wo sie aber Raum konkret beschreiben, setzen sie ihn aus Orten zusammen, und zwar aus Orten, die je für sich eine gewisse Tiefe haben und die zueinander in einer bestimmten Beziehung stehen. Diese Tiefe kann historisch, religiös, ästhetisch, wirtschaftlich, ja sogar sprachlich sein – entscheidend ist, dass der einzelne Ort über Attribute definiert ist. Ganz ähnlich wird übrigens auch Zeit theoretisch als Kontinuum verstanden, tatsächlich aber als Abfolge von Ereignissen beschrieben¹¹⁾.

9) So hat beispielsweise Qudāma b. Ġa'far 236,20–240,2 eine genaue Aufstellung über die Einnahmen des Irak im Jahre 204/819: Michael Jan DE GOEJE (Hg./Übers.), *Kitāb al-masālik wa'l-mamālik* (Liber viarum et regnorum) auctore ... Ibn Khordādhbeh accedunt Excerpta e *Kitāb al-kharāj* auctore Qudāma ibn Dja'far (Bibliotheca Geographorum Arabicorum 6), Leiden 1889, S. 184–266 (arab. Text); S. 144–208 (frz. Übersetzung). Weiter s. Paul L. HECK, *The Construction of Knowledge in Islamic Civilization*. Qudāma b. Ja'far and his *Kitāb al-kharāj wa-šīnā'at al-kitāba* (Islamic History and Civilization 42), Leiden 2002.

10) So al-Muqaddasi 58,1–62,4 in seiner Einleitung zur astronomischen Geographie: Michael Jan DE GOEJE (Hg.), *Descriptio Imperii Moslemici* auctore ... al-Moqaddasi (Bibliotheca Geographorum Arabicorum 3), Leiden 1906; Basil Anthony COLLINS, Muhammad Hamid AL-TAI (Übers.), *Al-Muqaddasi. The best divisions for Knowledge of the Regions. A Translation of Ahsan al-Taqasim fi Ma'rifat al-Aqalim* (The Great Books of Islamic Civilization), Reading 1994/ND Reading 2000.

11) Die Raumvorstellungen der arabisch-islamischen Geographen sind überraschenderweise kaum untersucht; s. allerdings etwa Arnhild SCHOLTEN, *Länderbeschreibung und Länderkunde im islamischen Kulturraum des 10. Jahrhunderts. Ein geographiehistorischer Beitrag zur Erforschung länderkundlicher Konzeptionen* (Bochumer Geographische Arbeiten 25), Paderborn 1976. – Zu den Zeitvorstellungen s. Ludwig AMMANN, *Kommentiertes Literaturverzeichnis zu Zeitvorstellungen und geschichtlichem Denken in der islamischen Welt*, in: *Welt des Islams* 37 (1997), S. 28–87.

2.1 Landschaft

Fruchtland vs. Steppe (vs. Gebirge)

Bei der Landschaft steht für die Geographen der Gegensatz zwischen Fruchtland und Steppe an erster Stelle. Dies deshalb, weil man im Fruchtland anders reist als in der Steppe. Da aber das Fruchtland in der Islamischen Welt, auch in Zentralasien, aus größeren und kleineren Fetzen besteht, ist der Wechsel zwischen den beiden Arten des Reisens häufig. Die Kunst besteht darin, mit dem Übergang richtig umzugehen und besonders auch zu wissen, wann man vom relativ bequemen Reisen im Fruchtland zum gefährlichen Reisen in die Steppe wechselt und umgekehrt¹²⁾. Daher geben die Geographen nicht nur an, ob ein Ort im Fruchtland oder in der Steppe liegt, sondern besonders auch, wenn ein Ort an der Grenze liegt, man also auf das Reisen in der Steppe umstellen muss¹³⁾.

Die Geographen sprechen überraschenderweise kaum vom Gebirge, der dritten Landschaftsform Zentralasiens. Dies geht vermutlich darauf zurück, dass das Reisen in den Tälern und über die Pässe des Gebirges strukturell gleich ist wie das Reisen im Fruchtland. Anders als in der Steppe, aber gleich wie im Fruchtland sind im Gebirge die Straßen vorgegeben und gewisse Stellen unumgehbar.

Islamisches Gebiet vs. Land der Türken

Ein zweiter Gegensatz ist derjenige zwischen dem (grundsätzlich iranischen) Islamischem Gebiet und dem Land der heidnischen Türken. Zentralasien ist Grenzland der Islamischen

12) Der Unterschied zwischen dem Reisen im Fruchtland und in der Steppe wird immer wieder thematisiert, etwa auf der Karte von Ḥurāsān von Ibn Ḥawqal: Johannes Hendrik KRAMERS (Hg.), *Opus geographicum auctore Ibn Hauqal ... cui titulus est »Liber imaginis terrae«* (Bibliotheca Geographorum Arabicorum 2), Leiden 1938–1939; DERS., Gaston WIET (Übers.), *Ibn Hauqal. Configuration de la terre* (Kitab surat al-ard), 2 Bde. (Collection Unesco d'œuvres représentatives. Série arabe), Paris 1964, 428,7f.: »Zwischen Ġurġān und [Ribāt] Afrāwa liegt eine Steppe. Die Mekka-Pilger aus Ḥwārazm reisen durch sie. Sie durchqueren sie der Himmelsrichtung nach und immer von Wasserstelle zu Wasserstelle, also [anders als im Fruchtland] nicht auf einer Landstraße. Insgesamt besteht sie aus Sandwüste mit Weidegebieten.« Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 517,9–12: »Die Straße von Buḥārā nach Ḥwārazm führt durch eine Steppe: von Buḥārā nach Farḥāša 1 Tagereise durchs Fruchtland, dann 8 Tagereisen durch eine Steppe ohne Wegstation, Militärkloster oder Bewohner, sondern man reist auf dem Weideland der Himmelsrichtung nach, und deswegen sind keine Wegstationen bekannt.«

13) Nach Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 478,11–13 beginnt das Fruchtland von Ḥwārazm stromaufwärts rechts des Amu Darya bei aṭ-Ṭāhirīya, links bei Ġarāmḥāš (*Ġarāmḥāša*); al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 288,7; 289,7f. nennt als Randorte von Ḥwārazm Ardaḥīwa und Ḥīwa.

Welt ganz im Osten¹⁴⁾, auf allen Seiten von Türkischem Gebiet umgeben¹⁵⁾, *das* Gebiet des Glaubenskampfes¹⁶⁾ und übersät von zahlreichen Festungen (*Ribāṭen*)¹⁷⁾. Aber Zentralasien ist auch *das* Tor zum Land der Türken¹⁸⁾, die Heimat der muslimischen Kaufleute bei den Türken¹⁹⁾ und der Sklavenfänger, die dort ihre kostbare Beute holen²⁰⁾. Hier in Zentralasien nehmen die türkischen Nomaden den Islam an²¹⁾, und die Bewohner Ḥwārazm sehen sich sogar als iranisch-türkisches Mischvolk²²⁾. Entscheidend für die Unterscheidung von Islamischem und Türkischem Gebiet ist auch hier wieder die Erfahrung der Reisenden, konkret die Legitimation von Herrschaft: ein Land, in dem der Herrscher Muslim ist, gehört zum Islamischen Gebiet. Kaufleute sind ja immer mindestens auf den guten Willen der Machthaber angewiesen, und dabei spielt es eine Rolle, ob sie als Muslime Unterstützung reklamieren können oder auf sich alleine gestellt sind. »Das Land der Türken« impliziert für die Geographen also nicht in erster Linie eine von Nomaden durchstreifte Steppe, sondern die Herrschaft von Nicht-Muslimen. In der Perspektive der Geographen ist das Reisen in Türkischem Gebiet die Ausnahme, dasjenige in Islamischem Gebiet der Normalfall.

Regionen

Diese riesigen Räume, die Islamische Welt wie auch das Land der Türken, bestehen aus großen Regionen. Während aber die drei Landschaftsformen (Fruchtland, Steppe und Gebirge) und die großen Kulturräume (Islamische Welt, Welt der Türken) als Flächen verstanden werden, sind die Regionen Gruppen von Städten. Durch die schon erwähnte Auf-

14) Qudāma (wie Anm. 9), 243,10f.

15) Michael Jan DE GOEJE (Hg.), Kitāb al-a'lāk an-nafisa VII auctore ... Ibn Rosteh et Kitāb al-boldān auctore ... al-Jakūbī (Bibliotheca Geographorum Arabicorum 7), Leiden 21892; Gaston WIET (Übers.), Ya'qūbī. Les pays (Textes et traductions d'auteurs orientaux 1), Kairo 1937: 236, 16–18; weiter s. Dieter STURM, Zur Methode Ya'qūbīs in seinem geographischen Werk, in: Dieter BELLMANN (Hg.), Gedenkschrift Wolfgang Reuschel. Akten des III. Arabistischen Kolloquiums, Leipzig, 21.–22. November 1991 (Abhandlungen für die Kunde des Morgenlandes 51,1), Stuttgart 1994, S. 287–295.

16) Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 467,7–468,18; Manoochehr SOTOODEH (Hg.), Ḥudūd al'ālam min al-Ma-shriq ila al-Maghrib. Compiled in 982–3 A.D. = 372 A.H. (Tehran University Publications 727), Teheran 1340/1962; Vladimir Fedorovich MINORSKY (Übers.), Ḥudūd al'ālam. »The Regions of the world«. A Persian geography 372 A.H. – 982 A.D., London 1970, 105,17–106,1.

17) Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 466,19–467,3.

18) Ḥudūd al'ālam (wie Anm. 16), 105,16f.

19) Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 512,6–11.

20) Ebd., 110,9–16; 392,17–19.

21) Ebd., 511,4–8; SOTOODEH, Ḥudūd al'ālam (wie Anm. 16), 118,1f.

22) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 285,20–286,3.

stückelung des Fruchtlandes sind die Regionen (Ḥurāsān, Transoxanien und Sīstān)²³⁾ und die Landschaften (etwa Sogdien, aš-Šāš und die Farġāna) zwar einigermaßen gegeben, wenn auch an den Rändern schwankend. Die eigentlichen Bausteine der Geographie aber sind die Städte mit ihrem engeren oder weiteren Umland.

2.2 Orte

Marktorte

Die großen und kleinen Städte haben das ganze Jahr über permanente Märkte. Diese Dauermärkte befinden sich in bestimmten Quartieren, meist nicht in der Innenstadt, sondern in der wirtschaftlich aktiveren Vorstadt, und sind nach Zünften organisiert²⁴⁾. Manche Kleinstädte und Dörfer haben zusätzlich Jahrmärkte, also periodische Märkte, die häufig auf gewisse Waren spezialisiert sind und an gewissen Tagen im Monat oder Jahr große Besuchermaßen anziehen²⁵⁾. Besonders wertvoll sind die Angaben darüber, woher die durchreisenden Kaufleute in Zentralasien kommen²⁶⁾ und welche Städte die zentralasiatischen Kaufleute außerhalb Zentralasiens besuchen²⁷⁾.

23) Ebd., 260,1–352,12: Das gesamte von den Sāmāniden beherrschte – so die Definition al-Muqaddasī 7,20f. – Gebiet (*iqīm al-Mašriq*) mit »der Seite von Transoxanien« (*ġānib Hayṭal*) und »der Seite von Ḥurāsān« (*ġānib Ḥurāsān*); Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 426,1–458,6 Ḥurāsān; ebd. 459,1–525,4 Transoxanien, ebd., 411,1–425,11: Sīstān (*Siġistān*).

24) Längere Stadtbeschreibungen finden sich al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 314,15–316,14 Naysābūr (*Īrā nšahr*); Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 431,6–434,13 Naysābūr; ebd., 482,9–491,11 Buḥārā; ebd., 492,14–500,6 Samarqand. – Zu den Städten Zentralasiens s. Eugen WIRTH, Die orientalische Stadt im islamischen Vorderasien und Nordafrika. Städtische Bausubstanz und räumliche Gliederung, Wirtschaftsleben und soziale Organisation, 2 Bde., Mainz 2000, S. 500–506; zur Beschreibung von Städten in der arabisch-islamischen Geographie MIQUEL, Géographie humaine (wie Anm. 7), Bd. 4, S. 201–252; speziell zur Beschreibung der Städte Zentralasiens durch die Geographen ebd., S. 217ff.; Anette GANGLER, HEINZ GAUBE, Attilio PETRUCCIOLI, Bukhara – the Eastern Dome of Islam. Urban development, urban space, architecture and population, Stuttgart 2004, S. 45–50.

25) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 281,11f.; Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 489,4f. der alljährliche Kleidermarkt von at-Ṭawāwīs bei Buḥārā; Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 506,19–507,2 der immer am Monatsanfang stattfindende Markt von Marsamanda in Ušrūsana; al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 274,11f. der drei Monate dauernde Frühlingmarkt, auch für Fleisch, in Nūġakat.

26) Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 476,15f.; Ḥudūd al'ālam (wie Anm. 16), 109,2f. at-Tirmiḍ Marktort der Regionen Wāšġird, al-Qubādiyān, at-Tirmiḍ, aš-Šaġāniyān; ebd., 119,9 Nučārā Marktort der Region Ḥuṭṭal.

27) Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 482,3–7 Kaufleute aus Ḥwārazm in Nordeuropa; al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 478,11f. Kaufleute aus Ḥurāsān, der Persis, Kirmān und dem übrigen Indien in Qušdār (*Quzdār*) in Nordwestindien.

Festungen (Ribāṭe)

Zu einer zweiten Art städtischer Siedlung werden die *Ribāṭe*, die Festungen im Glaubenskampf (*ḡibād*). Funktional zuerst befestigte Wegstationen (s. unten) vor²⁸⁾ und in²⁹⁾ den Städten, wachsen manche zu ganzen Städten heran³⁰⁾ und dienen dann auch als Märkte. *Ribāṭe* sind häufig von Einzelpersonen gegründet und werden von diesen über fromme Stiftungen inner- und außerhalb Zentralasiens unterhalten. Teilweise verfügen die *Ribāṭe* sogar über Gräber, wobei Stiftergräber³¹⁾ gerne zu Heiligengräbern werden. Umgekehrt siedeln sich an Heiligengräbern³²⁾, ebenfalls wichtigen Knotenpunkten im Verkehrsnetz Zentralasiens, gerne *Ribāṭe* an. Die Quellen berichten wieder, woher von inner- und außerhalb Zentralasiens die Bewohner der *Ribāṭe* stammen und welche *Ribāṭe* außerhalb Zentralasiens die Zentralasiaten besuchen³³⁾.

Wegstationen

Eine andere Art von Knotenpunkten sind die Wegstationen, die die Straßen in Zentralasien im Abstand von 12 km-Tagereisen säumen³⁴⁾. In der Steppe kann es sich um einfache Plätze an Brackwasserquellen handeln, aber auch um ausgebaute Festungen. Im Kulturland hingegen geht es wohl meist um Zimmer und Häuser, die den Reisenden gegen Entgelt oder auch ohne zur Verfügung stehen³⁵⁾. Auch wenn die Wegstationen nur ein Angebot sind und von den Reisenden ohne weiteres umgangen werden können, prägen sie doch das Reisen ganz maßgeblich.

28) Ibn Rusta (wie Anm. 7), 172,5–7 Dörfer und *Ribāṭe* im Weichbild von Naysābūr.

29) Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 489,14–16 die Naysābūr von Baykand.

30) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 320,8–10 ist Nasā der Vorort der beiden Städte Isfīnaqān und Šarmaqān und der beiden *Ribāṭe* Afrāwa und Šahrastān (*Šarastāna*).

31) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 273,2f. der *Ribāṭ* des Qarātakīn in Isbīḡāb mit seinem Grab und dem von ihm gestifteten Markt, der jeden Monat für die Armenspeisung 7000 Dirham einbringt; al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 46,13f., 333,10f. ein Grab in einem *Ribāṭ* bei Marw mit dem Kopf von al-Ḥusayn ibn ‘Alī.

32) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 333,7–9; al-Ya‘qūbī, buldān (wie Anm. 15), 277,18–20; 305,13f.; Ḥudūd al‘ālam (wie Anm. 16), 90,11–13 die Gräber von Hārūn ar-Rašīd und ‘Alī ar-Riḏā in Nūqān bei Ṭūs, die Kernzelle des heutigen Mašhad.

33) Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 504,17–505,3 gehen die Leute von Samarqand in die *Ribāṭe* der Gegend von Dizak, besonders in den von Afšīn gebauten und mit Stiftungen ausgestatteten *Ribāṭ* Ḥudīsar.

34) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 66,2–4.

35) Hierauf beziehen sich wohl die Bemerkungen über die außergewöhnliche Gastfreundschaft der Leute von Zentralasien: Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 465,15–467,6. Hierzu s. DE LA VAISSIÈRE, Marchands sogdiens (wie Anm. 2), S. 172–176.

Engstellen

Nicht ausgelassen werden können hingegen die Engstellen, besonders die Übergänge über die großen Flüsse und die Passübergänge³⁶⁾. Da die Reisenden sie nicht umgehen können, wird an ihnen gerne von Beamten und Wegelagerern Zoll eingefordert.

2.3. Straßen³⁷⁾

Während die Geographen die Orte in erster Linie als Treffpunkte von Reisenden und Kaufleuten beschreiben, in zweiter Linie als Kreuzungen, sind die Straßen für sie lineare, durch Wegstationen strukturierte Verbindungslinien. Dabei unterscheiden sie aber durchaus verschiedene Kategorien.

Weiträumige Verbindungen

Angaben über weiträumige Verbindungen binden Zentralasien in das Verkehrsnetz Eurasiens und der Islamischen Welt ein: Zentralasien befindet sich in der Mitte zwischen dem Mağrib und China³⁸⁾, also nahe der Mitte der bewohnten Welt³⁹⁾.

Landstraßen

Sehr viel konkreter beschrieben sind die Landstraßen, die für die Fernhandelskaufleute die Regionen der Islamischen Welt, für die alljährlichen Pilgerzüge diese Regionen mit dem Zentrum Mekka verbinden. Diese Angaben sind von den einzelnen Orten her gedacht und

36) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 292,3–293,6 die Flussübergänge über den Amu Darya; ebd., 340,12–17 die Zollkontrolle beim Überqueren des Amu Darya; ebd., C 487,3–10, der für seine Räuber bekannte Berg Karkas-kūh oder Siyāh-kūh in der Zentraliranischen Wüste; Ḥudūd al'ālam (wie Anm. 16), 121,1–3 die Zollkontrolle am »Tor nach Tibet«, einem Pass im Osten von Wāḥḥ.

37) Zur Darstellung von Straßen und Wegestationen in der arabisch-islamischen Geographie s. MIQUEL, Géographie humaine (wie Anm. 7), S. 141–165.

38) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 63,16–64,1 zu Land vom Atlantik bis nach Kairouan 120 Tage, weiter zum Nil 60 Tage, weiter zum Tigris 50 Tage, weiter zum Amu Darya 60 Tage, weiter bis Tūnkaṭ, 15 Tage, weiter bis Ṭarāz 15 Tage; vom Amu Darya in die Farḡāna nach Ūzkand 30 Tage; vom Amu Darya nach Kāšḡar 40 Tage; Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 11,16–21 zu Land vom Roten Meer bis in den Irak 1 Monat, weiter zum Amu Darya 2 Monate, weiter bis ans Ende des Islamischen Gebietes in der Farḡāna über 20 Tage, weiter durch das Land der Ḥjarluḥ bis zum Gebiet der Tuğuzḡuz über 30 Tage, weiter bis zum Chinesischen Meer 2 Monate.

39) Ḥudūd al'ālam (wie Anm. 16), 88,14f.

»die Landstraße nach so-und-so« ist von einem bestimmten Ort aus immer wohldefiniert⁴⁰). Dass es sich um tatsächliche Straßen handelt, zeigt sich daran, dass die Geographen fein säuberlich unterscheiden, ob ein Ort von der Landstraße durchquert wird, ob er abseits liegt oder - und dies ist wohl der Normalfall - mit einem Zubringer an die Landstraße angebunden ist⁴¹).

Flüsse

Gegenüber den Landstraßen treten die Flüsse, die großen Wasserstraßen in der Darstellung der Geographen in den Hintergrund. Dies geht aber kaum darauf zurück, dass sie für den Handel weniger wichtig wären, sondern darauf, dass Reisende zu Wasser fast ganz von Schiffern und ihrem Know-how abhängig sind, während sie zu Land ihre Reise mit einem geographischen Werk wie dem hier besprochenen recht gut planen können.

3. DIE STRASSENNETZE IM SPIEGEL DER ITINERARE

Im Anhang zu den Beschreibungen der einzelnen Regionen finden sich lange Itinerare, lange, recht ermüdende Listen von Straßen mit Wegstationen und deren Abständen. In der bisherigen Forschung sind diese Itinerare meist nur als Steinbruch benutzt worden, um an einzelne Informationen zu gelangen. Doch sie beschreiben nicht nur Strecken, sondern komplexe Netze. In der Anordnung folgen sie daher gewissen, wenn auch individuellen Regeln. Wenn der Geograph al-Muqaddasī etwa dort, wo er in seinem Werk zum ersten Mal über Entfernungen spricht, nämlich bei der Arabischen Halbinsel, Formeln für die Beschreibung von Alternativrouten und Zubringerstraße definiert⁴²), zeigt dies, wie bewusst mindestens er zweidimensionale Netze auf eindimensionalen Text abbildet.

al-Muqaddasī behandelt die Itinerare »des Ostens« (*al-Mašriq*), das heißt des von den Sāmāniden beherrschte Gebiets in einem (Abb. 1). Dabei teilt er diese Region in einen nördlichen, einen mittleren und einen südlichen Streifen auf und geht in jedem Streifen von

40) So fassen wir die Landstraße nach ar-Rayy in Rīwand (al-Muqaddasī [wie Anm. 10], C 317,1), Bayhaq (ebd., 318,8), Sābzawār (Ḥudūd al'ālam [wie Anm. 16], 89,11), Bahmān-ābād und Mazīnān (ebd., 89,13).

41) So durchquert in Ḥwārazm die Landstraße Zamaḥšar (DE ГОЕЈЕ, al-Muqaddasī [wie Anm. 19], 289,5), Rūzūnād zwischen Zamaḥšar und Ḥīwa (ebd., 289,6f.) und Nūzwār (ebd., 289,2), führt aber an Ġāz in einigem Abstand vorbei (ebd., 289,11f.); reist man von Buḥārā nach Baykand, so liegt nach 3 *farsab* (18 km) rechts in einer Entfernung von 1 *farsab* (6 km) Ḥuḡāda, nach 5 *farsab* (30 km) rechts in einer Entfernung nach 3 *farsab* (18 km) Maḡkān (Ibn Ḥawqal [wie Anm. 12], 491,12–14).

42) al-Muqaddasī (wie Anm. 10), 106,6–11.

Ost nach West vor⁴³⁾. Dies ergibt im Norden acht Straßennetze, in der Mitte fünf und im Süden je fünf. Dabei hat beispielsweise die Stadt Samarqand ein weitreichendes Netz mit drei Armen nach Westen, Nordosten und Südosten⁴⁴⁾, während über Buḥārā ein langgezogenes Netz entlang dem Amu Darya verfügt, mit einem Arm stromabwärts, einem stromaufwärts, und einem kurzen dritten bis an den Strom und über ihn hinaus⁴⁵⁾.

Ibn Ḥawqal hingegen behandelt Ḥurāsān diesseits und Transoxanien jenseits des Amu Darya in zwei Kapiteln (Abb. 2)⁴⁶⁾. Bei beiden Regionen gibt er zuerst anhand der Hauptverbindungsachsen die Länge und Breite an, beschreibt dann die Fernverbindungen – wobei er die schon genannten Hauptverbindungen auslässt, sodass gerade die zentralen Straßen zu fehlen scheinen –, und schließt mit ausgewählten Regionalnetzen. In Ḥurāsān diesseits des Amu Darya beginnt er, ausgehend von der Hauptstadt Naysābūr, mit der »Länge« von West nach Ost. Es folgen die Fernverbindungen der vier großen Städte Naysābūr, Marw, Harāt und Balḥ. Dann kommt die »Breite« Ḥurāsāns von Nord nach Süd. Und schließlich haben wir die Regionalnetze der genannten vier Städte und einige Ergänzungen⁴⁷⁾. In Transoxanien jenseits des Amu Darya beschreibt er in lockerer Reihenfolge, weniger systematisch, Landschaft für Landschaft. Er beginnt beim Amu Darya mit den sich gegen Osten zu aufspaltenden West-Ost-Verbindungen, sozusagen dem Rückgrat des ganzen Straßennetzes, beschreibt dann die Fernverbindungen der großen Städte Buḥārā und Samarqand, und schließt mit den Regionalnetzen im Südosten, im Nordwesten, im Zentrum und im Osten⁴⁸⁾.

Ganz offenkundig sind die Gesamtnetze erst sekundär aus den Einzelnetzen zusammengesetzt. Die zeigt sich einerseits daran, dass die Netze sich bei al-Muqaddasī überlappen und dass bei Ibn Ḥawqal von gewissen Orten sogar mehrere Netze ausgehen. Andererseits haben die Netze auch eine verschiedene Textur. Nennen die einen die Anzahl Tagereisen zwischen den großen Orten, listen andere alle Wegstationen auf, während wieder andere für jede Wegstation die Entfernung vom Ausgangsort nennen oder die Wegstationen eines Gebietes summarisch zusammenfassen. Beides, die Überlappung der Netze und ihre verschiedene Textur, widerspiegelt wohl die Quellenlage der Geographen, die sich anscheinend an gewissen Ausgangsorten informieren ließen, auf welchen Strecken man von dort aus reiste. Dass sie die unterschiedlichen Angaben nicht systematisiert und

43) Ebd., 341,1–352,12, nämlich im Norden die Netze von Aḥṣikaṭ, Isbīḡāb, Binkaṭ, Zāmin, Samarqand, Buḥārā, Kaṭ und Wazārmand, in der Mitte diejenigen von aṣ-Ṣaḡāniyān, Balḥ, al-Yahūdiya, Fāriyāb und Marw, im Süden diejenigen von Afsīn, Harāt, Zarang, Qāyin und Naysābūr.

44) Ebd., 342,8–14 von Samarqand aus nach Buḥārā, nach Binkaṭ und nach Tirmiḍ.

45) Ebd., 342,14–343,10 von Buḥārā aus nach Kāt und Ardaḥīwa, nach Tirmiḍ und weiter nach Balḥ, und nach Firabr und weiter Richtung Marw.

46) Ibn Ḥawqal (wie Anm. 12), 453,4–458,6 Ḥurāsān; ebd., 515,9–525,4 Transoxanien; ebd., 421,8–424,2 Sistān. Die Itinerare Sistāns sind in der folgenden Analyse nicht berücksichtigt.

47) Ebd., 453,4–458,6.

48) Ebd., 515,9–525.

die Fugen nicht überarbeitet haben, entspricht ganz dem, was wir aus ihren mehr erzählenden Passagen kennen.

Auch wenn die Beschreibungen der Einzelnetze nicht verwandt sind, kennen sie doch in etwa dieselben denselben Strecken. So sind die Netze von Naysābūr mit Abstand am größten und am meisten verzweigt. Diejenige von Buḥārā decken das Gebiet östlich des Amu Darya ab und greifen kaum auf das Westufer über. Die Netze von Balḥ konzentrieren sich auf die Region südlich des Amu Darya. Von Ḥwārazm aus reist man hauptsächlich in Ḥwārazm und von aṣ-Ṣaḡāniyān aus bleibt man meist in den umliegenden Bergen. Auch wenn die Geographen die Netze im Einzelnen leicht anders beschreiben, bleiben also die Reisegewohnheiten im Großen und Ganzen konstant. Für einmal können wir gerade aus der Fülle von Einzelangaben das Allgemeine herausarbeiten.

AUSBLICK

Wohl gerade weil die arabisch-islamischen Geographen eine ungeheure Masse von meist nur kurzen Informationen anführen, gliedern sie diese Informationen sehr bewusst. Dies betrifft in erster Linie die Gliederung von Raum. Raum besteht für diese Geographen aus Orten, die je für sich eine gewisse Tiefe haben, über Straßen verbunden sind und in Regionen zusammengefasst werden. Wenden wir dies auf das Verkehrsnetz beispielsweise Zentralasiens an, finden wir Markttorte, Festungen (*Ribāṭe*), Wegstationen und Engstellen, die in erster Linie über Landstraßen, in zweiter Linie über Flüsse verbunden sind und neben den üblichen Regionen den Kategorien Fruchtländ, Steppe (bzw. Gebirge) sowie dem (iranischen) Islamischem Gebiet beziehungsweise dem Land der (heidnischen) Türken zugeordnet werden.

Die den Beschreibungen der Regionen angehängten Itinerare sind ebenfalls nicht einfach Aufzählungen von Wegstationen und deren Abständen, sondern entpuppen sich als die eindimensionale Abbildung zweidimensionaler Netze. Dabei sind die Netze der einzelnen Regionen sekundär aus den vermutlich von den Informanten der Geographen stammenden Netzen einzelner Orte zusammengesetzt.

Bei den verschiedenen Autoren wird der Raum prinzipiell gleich gegliedert und zweidimensionale Netze werden grundsätzlich gleich auf eindimensionalen Text abgebildet. Die konkrete Ausgestaltung jedoch ist von Autor zu Autor verschieden. Offensichtlich fassen wir hier beim Umgang mit Text ein Prinzip der arabisch-islamischen Geographie, dass wir ganz ähnlich aus der Gestaltung der diesen Texten beigegebenen illustrierenden Karten kennen⁴⁹⁾.

49) KAPLONY, al-Kāshgharī's Map (wie Anm. 6).



Abb. 1 Die Straßennetze Zentralasiens im Spiegel der Itinerare von al-Muqaddasī (gest. nach 985).

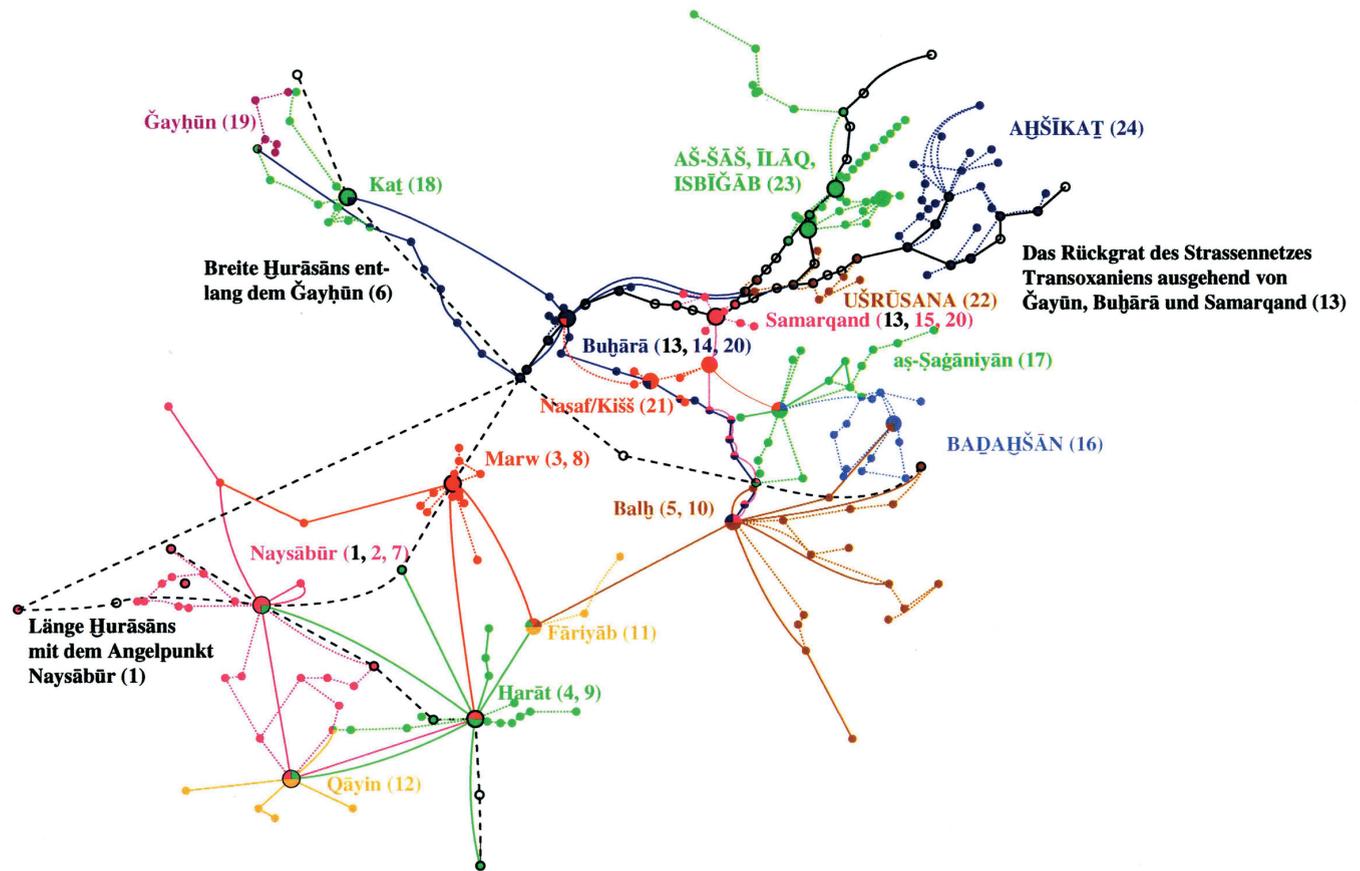


Abb. 2 Die Straßennetze Zentralasiens im Spiegel der Itinerare von Ibn Ḥawqal (gest. nach 988).