Wolfram Kleiss

Iranische Karanvanserails*

Zu den bedeutenden Leistungen der islamischen Baukunst gehören auch die Karavanserails, eine Bauform, die wir im Abendland nicht kennen, wenn wir einmal von den Herbergen auf den mitteleuropäischen Gebirgspässen und römischen Straßenstationen auf den Alpenübergängen und entlang den Römerstraßen absehen. In den Steppen- und Wüstenregionen des Orients, in sehr dünn besiedelten Gebieten, waren solche Unterkunftsbauten, wie es die Karavanserails sind, notwendig.

Das Wort bedeutet Serail, Schloß oder einfach Unterkunft, Herberge, für Karawanen und Reisende überhaupt. Wenn auch allenthalben in der islamischen Welt solche Karavanserails errichtet wurden - man denke an die prachtvollen türkischen Khane in Zentral-Anatolien - , so findet sich, auch heute noch, die Mehrzahl dieser Bauten auf iranischem Staatsgebiet.

Das Land liegt in einem geographischen Knotenpunkt zwischen Ost und West und Nord und Süd, vergleichbar der Lage unseres Landes in Europa. Das Hochland von Iran verbindet den Kaukasus im Norden mit Mesopotamien im Süden und vor allem Anatolien im Westen mit den Steppen der Nachfolgestaaten der Sowjetunion, Afghanistan, China und dem indischen Subkontinent im Osten. Eine der bedeutendsten Handelsstraßen der Weltgeschichte, die Seidenstraße, führt durch das nördliche Iran und zwar in mehreren Trassen. Zu diesen internationalen Durchgangsstraßen kommen die inneriranischen Verbindungsstraßen hinzu. Alle zusammen ergeben ein teilweise dichtes Netz von Karawanenrouten mit wirtschaftlicher Bedeutung, auch als Kriegspfade und als religiöse Pilgerstraßen zu den islamischen Heiligtümern in Iraq und Iran. In der 7000 Jahre umfassenden Geschichte Persiens sind die Siedlungsräume entstanden, die am Rande der ausgedehnten Wüstengebiete der Dasht-e Kavir (Salzwüste) und der Dasht-e Lut (Sandwüste) im Zentrum Persiens liegen. Sie sind durch die Karawanenwege verbunden, die dabei in aufwendigen Weganlagen durch Teile der Salzwüste und durch die hohen und schroffen Gebirge der Zagros- und der Elburs-Ketten führen. Dabei sind unterschiedliche Hochgebirgsklima mit Lagen bis zu 2800 m Meereshöhe, die trockenen - im Winter kalten, im Sommer unerträglich heißen - Wüstenpassagen

und das feuchtheiße Klima des Indischen Ozeans und des Persischen Golfes.

Auf alle diese sehr unterschiedlichen klimatischen Bedingungen mußten sich die Erbauer der Karavanserails einrichten. So entstanden sehr unterschiedliche Formen von solchen Karawanenbauten, die immer auch abhängig vom örtlich vorhandenen Baumaterial waren. Es wurden Karavanserails aus Holz, aus ungebrannten Lehmziegeln, aus gebrannten Ziegeln und aus Stein errichtet.

Die Größe dieser Karawanenbauten war abhängig von dem Volumen des Verkehrs, so daß auch sehr unterschiedliche Größen von Karavanserails auftreten und man die Bedeutung der einzelnen Karawanenrouten an den Abmessungen der Karavanserails ablesen kann. Karavanserails wurden überall dort errichtet, wo keine andere Unterkunftsmöglichkeit gegeben war, etwa ein Dorf oder eine Burg. In den Bazaren der Städte jedoch wurde eine Vielzahl von Karavanserails als Umschlagsplätze angelegt, auch wenn andere Unterkunftsmöglichkeiten gegeben waren.

Wer hat Karavanserails errichtet oder bauen lassen? Da sind Bauten an den hauptsächlichen Pilgerrouten nach Qom und Mashhad sowie nach Kerbela, begründet und unterhalten durch religiöse Stiftungen, zu unterscheiden von Karavanserails, die durch Interessentengruppen der Bazare oder durch einzelne Bazaris erbaut und unterhalten wurden. Und schließlich zeichnen sich einzelne durch besonders aufwendige Architektur oder durch ihren Namen als Bauten des königlichen Hofes oder einzelner Landesfürsten aus.

Shah Abbas I. (1587-1629), der Safavidenherrscher, hat viele Karavanserails erbauen lassen, so viele, daß sich im Volk der Name "Shahabbasi" für Karavanserail einbürgerte, auch wenn der Bau gar nicht aus der safavidischen Zeit des 17. Jahrhunderts christlicher Zeitrechnung stammt. Dieser König, der Isfahan so prächtig ausbaute, soll einer frommen Mär zufolge 999 Karavanserails errichtet haben. Das scheint übertrieben, doch sind wir, Europäer und Iraner, auf immerhin 465 bekanntgemachte und größtenteils vermessene Karavanserails gekommen und schätzungsweise 150 weitere solcher Bauten sehr unterschiedlicher Form und Größe wird es noch zu entdecken und zu bearbeiten geben.

Diese Karavanserails wurden bis zum Auftreten des Automobils Anfang unseres Jahrhunderts in Iran gebaut, seitdem zerfallen sie in der Regel, nur ganz wenige sind als Militärstützpunkte, Gendarmerieposten,

landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften, als Scheunen und Ställe baulich gesichert. Eines, in Isfahan, ist zum Luxushotel ausgebaut worden.

Das Alter der Karavanserails ist unterschiedlich, reicht aber in den seltensten Fällen in vorislamische Zeit, also vor das 7. Jahrhundert christlicher Zeitrechnung zurück. Die Masse der Bauten gehört der qadjarischen Zeit des 19. Jahrhunderts an, gefolgt von Bauten der safavidischen Zeit des 17. - 18. Jahrhunderts und wenigen Resten aus frühislamischer Zeit des 8. -15. Jahrhunderts oder gar aus sasanidischer Zeit.

Dabei gehen die Spuren solcher Bauten bis in die urartäische Zeit des 9. -7. Jahrhunderts vor Christus in Iran zurück. Damals entwickelte sich aus der assyrischen Hofhausform die am häufigsten als klassisches Karavanserail auftretende Form eines Quadrats oder gedrungenen Rechtecks mit einem Eingang und Räumen, die auf allen vier Seiten entlang der befestigten Außenmauer um einen Hof herum angeordnet sind. Aus achaemenidischer Zeit ist diese Bauform in Palästina bekannt geworden, in parthischer und spätrömischer/byzantinischer Zeit verbindet sie sich mit der Grundform des römischen Perystil-Hauses und der parthischen Palastform mit den vier zum Hof hin geöffneten, gewölbten Hallen, den sogenannten Iwanen.

Damit war die Grundform des Karavanserails bis zum heutigen Tage geschaffen. Der Islam übernahm diese Grundform für Koranschulen, Paläste und Karavanserails und für die persische Form der Hof-Moschee mit den vier Iwanen. Diese Hofform des Orients wurde von den Kreuzrittern und dem Interesse Kaiser Friedrich II. von Hohenstaufen an orientalischer Kunst für den Okzident übernommen und lebt weiter in seinen Schlössern in Süditalien, in den Burgen des Deutschen Ritterordens in Ostpreußen und dem Baltikum, in Schlössern der Renaissance und des Barock, in Arsenalen, Hospizen, in Rathäusern und Museen des 19. Jahrhunderts. Es ist eben eine für verschiedene Funktionen sehr brauchbare Grundrißform. Das zeigt auch die Umwandlung eines isfahaner Stadtkaravanserails aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts in ein modernes Hotel.

Der Tagesmarsch oder vielmehr der Nachtmarsch einer Karawane - vielfach und jahreszeitlich bedingt wurde in der kühleren Nacht gewandert, am heißen Tage geruht - betrug etwa 35 - 40 km. Folglich sind in relativ ebenem, leicht begehbarem Gelände die Karavanserails in rund 35 - 40 km Abstand angelegt, sofern - wie schon angedeutet -

keine andere sichere Unterkunft gegeben war. Im Bergland kann die Entfernung bis auf 3 - 5 km zurückgehen, ähnlich verhält es sich in den Niederungen am Persischen Golf und der Straße von Hormoz.

Karavanserails sind teilweise festungsartig ummauert, teilweise ohne besondere Verteidigungseinrichtungen wie Türme errichtet, daran kann leicht abgelesen werden, ob sie zu einer Zeit errichtet wurden, in der das Land innerlich befriedet war, wie zur Zeit des Safaviden Abbas I., oder aber zu einer unbefriedeten Zeit, wie im 12. oder im 19. Jahrhundert unter den Qadjaren. Einzelne safavidische Karavanserails haben allerdings ebenfalls Türme an den Außenfronten, aber mehr als Repräsentation eines im Auftrag des Königs errichteten Gebäudes denn als Verteidigungsfunktion.

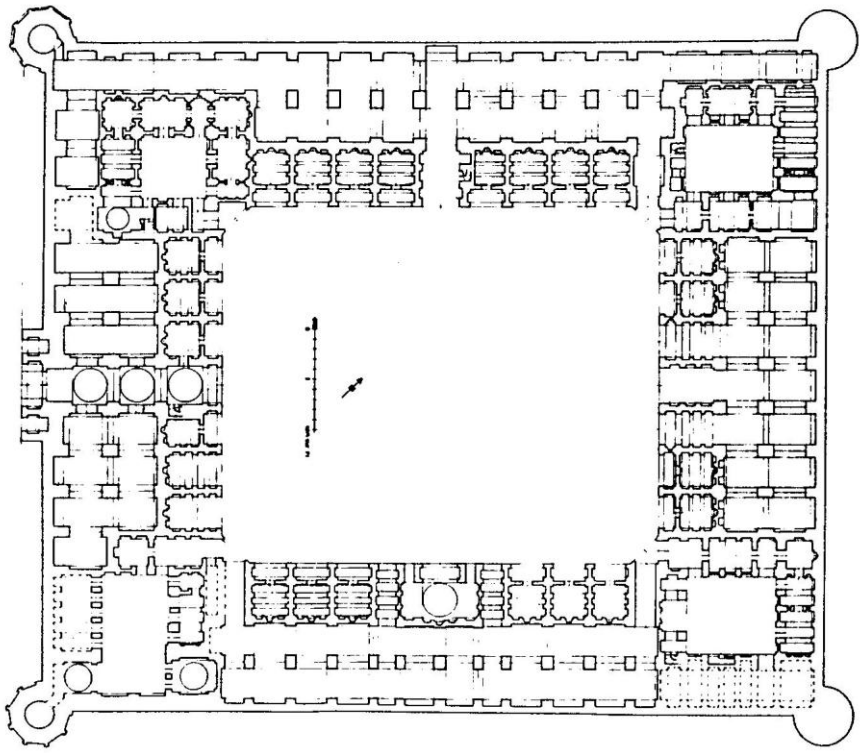

Abb. 1: Karawanserail

Nun aber wird es Zeit, ein solches klassisches Karavanserail in seiner Funktion näher zu betrachten. Ein in vielen Fällen architektonisch betonter Torbau führt in die Anlage hinein. Zumeist ist über dem Eingang eine Kuppel gespannt. Durch den Eingang gelangen die Karawanen zuerst in den Innenhof. Der Einzelreisende mit Gefolge steigt im Tordurchgang ab; in einigen Karavanserails ist noch der Ab- und Aufsteigestein erhalten, der Ursprung des Begriffes "in einem Hotel absteigen", nur auf europäische Verhältnisse übertragen. Beiderseits des Tordurchgangs befinden sich Räume für einen Wächter und für den "Hotelier". Durch Treppen gelangt ein besser gestellter Reisender in das Obergeschoß, das piano nobile beiderseits der Kuppel, wo er aus windgeschützten oder gekühlten Räumen das geschäftige Treiben im Karavanserail und das Kommen und Gehen beobachten kann, ohne selbst gesehen oder gestört zu werden.

Die äußere Eingangsfront vieler Karavanserails ist beiderseits des Tores durch Nischen gegliedert, die jeweils mit einer Kochgelegenheit versehen sind und Schlafnischen für Reisende darstellen. Sie sind - wie die entsprechenden Nischen um den Hof herum und im Innern des Gebäudes - so erhöht, daß die Karawanentiere nicht hinaufsteigen können.

Der Hof des Karavanserails, vielfach mit einem Podest in der Hofmitte als zusätzlichem Schlafplatz versehen, wird von den Nischen mit dahinter liegenden Räumen umgeben, die mit Kochgelegenheiten und Wandnischen mit Schrankfunktion ausgestattet sind.

In der Mitte jeder der vier Hofseiten liegen die Iwane, von denen einer der Eingangsiwan ist. Die drei anderen Iwane liegen in der Regel vor größeren Räumen für besser gestellte Reisende. Bei sehr großen Karavanserails können auch in den Ecken abgeschlossene Höfe mit umgebenden Zimmern angeordnet sein. Beim Regelkaravanserail - aber hier sei betont, daß kein persisches Karavanserails dem anderen gleicht - führen in den Hofecken Einfahrten in die hinter den zum Hof hin geöffneten Zimmer liegenden Stallungen, die zur Aufnahme von Tieren, Waren und der Kameltreiber dienten. Für die Treiber waren die erhöhten Nischen vorgesehen.

Die Karawanentiere konnten außen am Karavanserail, an den Hofwänden oder in den Stallungen an Schlitzen in den Wänden, die mit einem Querholz oder Querstein versehen waren, angebunden werden. Treppen führten auf das Dach des Karavanserails, das aber nur in seltenen Fällen zum Schlafen gedacht und geeignet war.

Sehr große Karavanserails haben Badeanlagen, Verkaufsräume für Fleisch und Backwaren und seltener einen Gebetsraum mit Gebetsnische. Abortanlagen finden sich in der Mehrzahl der Karavanserails.

Trinkwasser wurde - meist als Oberflächenwasser - in Zisternen (*āban-bār*) gesammelt, die entweder vor dem Karavanserail, dem Eingang gegenüber, in selteneren Fällen im Hof des Karavanserails angelegt waren.

Man muß sich ein lebhaftes Treiben in den Karavanserails vorstellen, wie es alte Stiche und Berichte von Reisenden wiedergeben. Aber auch Todesfälle sind zu verzeichnen - so verstarb der Leiter der preußischen Gesandtschaft, der Freiherr von Minutoli, 1861 an Cholera im Karavanserail Khanzendjan, eine Tagesreise westlich von Shiraz.

Ich hatte schon angedeutet, daß kein Karavanserail dem anderen gleicht und in dieser Verschiedenheit der architektonische Reiz dieser Bauten liegt. Durch alle Höhen und Tiefen der politischen persischen Geschichte hindurch blieb die architektonische Tradition des Karavanserailbaus ungebrochen ausdrucksstark und hat dabei nur die reine Konstruktion ohne Stuckverzierungen, die nur aufgesetzt waren, und die Möglichkeiten des Baumaterials genutzt.

Bei aller Vielfalt sind aber doch Grundformen zu unterscheiden. Die am häufigsten auf dem iranischen Hochplateau verwendete Grundrißform bildet das schon beschriebene Hofkaravanserail mit vier Iwanen. Das Hofkaravanserail kann daneben auch nur zwei Iwane oder einzig und allein den Eingangsiwan aufweisen. Auch gibt es beim Hofkaravanserail einige wenige Beispiele mit zwei einander gegenüberliegenden Eingängen. Das Hofkaravanserail kann dann, wie es ebenfalls wenige, insgesamt nur vier Beispiele zeigen, von achteckiger Form sein und auch - in drei Beispielen - außen rund und innen zwölfeckig aufgebaut sein, wobei der Hof vier Iwane aufweist.

Im Bergland mußten die Karawanenunterkünfte gegen Schneeverwehungen geschützt sein, weshalb sie in völlig überdachter Form errichtet werden mußten. Es entstanden hallenförmige Anlagen, die durch verschließbare Oberlichter in den Kuppelgewölben belichtet und belüftet wurden.

In den feuchtheißen Niederungen am Persischen Golf und der Straße von Hormoz entstanden in Abständen von wenigen Farsangen (1 Farsang = 6 km) pavillonartige Bauten von reicher Vielfalt im Grundriß

und im Aufbau. Ketten solcher leichten Bauten ließ Shah Abbas zwischen 1600 und 1620 anlegen von Bandar Abbas nach Bandar Kong, nach Lar - Shiraz, nach Sirdjan - Yazd und nach Kerman. Alle diese windgeöffneten Bauten sind über der Grundform des griechischen Kreuzes entwickelt, von unterschiedlicher Größe, aber viel kleiner als die Hochlandkaravanserails. Optisch wie funktional der bedeutendere Bau war der neben dem Pavillonkaravanserail stehende *ābanbār*, die Zisterne.

Da Shah Abbas die Gegend um Gamerun, das er in Bandar Abbas umtaufte, als er die portugiesische Festung Hormoz 1622 einnahm, schon Anfang des 17. Jahrhunderts befriedet hatte, waren Verteidigungsanlagen an den Karawanenbauten nicht notwendig. Diese Pavillonkaravanserails können von einer Art Bauhütte in Isfahan als königliche Bauvorhaben entworfen und ausgeführt worden sein. Aber leider sind durch den Afghanensturm auf Isfahan 1722 alle etwaigen Planunterlagen solcher Bauhütten verlorengegangen.

Außer den bisher vorgestellten Typen von Karavanserails, Hofkaravanserails, Bergkaravanserails und Pavillonkaravanserails, sind noch verschiedene kleinere Grundrißformen zu erwähnen, die an unbedeutenderen Nebenstrecken oder Verbindungswegen zwischen den großen Karawanenrouten erbaut wurden. Sie sind in der Mehrzahl keine Hofkaravanserails, sondern zusammenhängende, vier bis fünf Räume umfassende Anlagen, den durchgehend überdachten Bergkaravanserails verwandt. Man sollte sie mehr als Karawanenstation bezeichnen, aber sie erfüllen dieselbe Funktion wie die großen Karavanserails. Auch die häufig in unmittelbarer Nachbarschaft zu großen Karavanserails stehenden Čaparkhanehs, die wir als Poststationen bezeichnen, folgen in der Regel dem Typ des Hofkaravanserails. Je nach Bedeutung der Route reichen die kleinen Karavanserails hinab bis zu Anlagen mit nur einem Raum, aber mit voller Funktion einer Karawanenstation, mit erhöhten Bänken für die Begleitpersonen oder Einzelreisende und mit der Möglichkeit, die Karawanentiere oder Pferde anzubinden.

Übernachtungsräume, die baulich verbunden sind mit Zisternen, treten vereinzelt auf und Übernachtungsräume in Brücken, zumeist in den Brückenköpfen, aber auch in Pfeilern im Bereich des Überschwemmungsgebietes eines Flusses. Sie müssen natürlich erreichbar und hochwassersicher sein, was bei extremem Hochwasser nicht immer der Fall ist. Auch ein safavidischer Staudamm bei Saveh, über den die Karawanenstraße von Saveh nach Hamadan führte, hat in seiner Konstruktion Übernachtungsräume für die Reisenden.

Nachdem wir uns mit den verschiedenen Erscheinungsformen der Karavanserails und Stationen beschäftigt haben, wollen wir einen Blick auf die Konstruktion dieser Anlagen werfen. Alle Mauern, wie zumeist in der islamischen Welt, sind ohne eingetiefte Fundamente auf den geebneten Boden gesetzt und ohne Isolierung, was dazu führt, namentlich im salzigen Boden der Wüstengebiete, daß Salpeter im Mauerwerk aufsteigt und die nicht aufzuhaltende Zerstörung des Bauwerks durch Zerfallen der gebrannten Ziegel - nicht des Kalkmörtels - einleitet und beschleunigt. So sind viele Wüstenkaravanserails unrettbar dem Zerfall preisgegeben.

Wo nicht genügend Stein zur Verfügung stand, und das betrifft die große Mehrheit der Karavanserails, wurden Ziegel in eigens dazu errichteten Brennöfen gebrannt, das Brennmaterial herangeschafft oder etwa vorhandenes Strauchwerk gesammelt. Den Lehm für die Ziegel gab die Umgebung der Baustelle. Aus Holzmangel ist der Spitzbogen als Wölbform entwickelt worden, der ohne feste Verschalung nur mit Arbeitsgerüsten für die Maurer aufgeführt werden kann bis zum Schlußstein. Im Gegensatz dazu muß der abendländische Rundbogen auf fester Verschalung bis zum Schlußstein aufgemauert werden. Der Spitzbogen, wie wir ihn ja auch in der Gotik kennen, ist also eine Entwicklung aus wirtschaftlichen Überlegungen, wie der gotische Bogen aus statischen Überlegungen heraus, und nicht der religiöse Ausdruck islamischer Architektur, obwohl er schließlich zu deren Symbol geworden ist.

Tonnengewölbe, Kreuzgewölbe und Kuppeln schließen - wie zumeist in der islamischen Architektur - die Bauten, also auch die Karavanserails, nach oben hin ab. Dabei können reiche Formen der statischen Gliederung der Gewölbeflächen auftreten. Immer bewirkt die reine Konstruktion die Wohlgegliedertheit eines Bauwerkes. Besonders meisterhaft verstanden die Baumeister islamischer Architektur die konstruktive Lösung des Übergangs vom Quadrat des Unterbaus zum Kreis des Kuppelansatzes zu gestalten, sei es durch sich durchdringende Systeme von Gewölberippen, Pendentivs oder Stalaktitenkonstruktionen, wobei allerdings in safavidischer und qadjarischer Zeit vielfach die Stalaktiten aus Stuck geformt und an den konstruktiven Teil des Bauwerkes, besonders an den Eingangsiwanen der Karavanserails, angehängt wurden.

Sowohl in den Gewölbefeldern, an Türmen als auch an den Zwickeln über den Spitzbögen der Fassaden sind verschiedenartige

Ziegelornamente, zumeist aus den normalen Ziegelmaßen des Baus bestehend, als einziges Schmuckelement angebracht.

An Portalen der größeren Karavanserails treten vereinzelt auch Ausschmückungen durch glasierte Kacheln auf, die zu farbigen Mustern in gelb, türkis, dunkelblau und schwarz zusammengefügt sind. Eine Vorliebe für eine solche Fassadengestaltung zeigen vornehmlich Karavanserails der timuridischen Zeit des 15. Jahrhunderts.

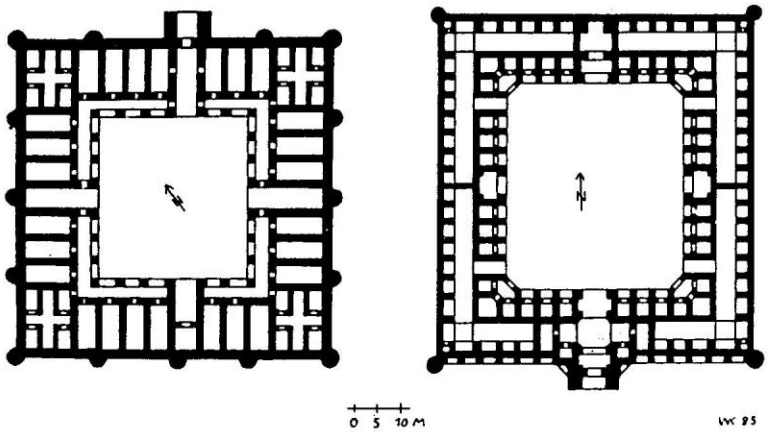

Abb. 2: Karawanserail und Robat

Schließlich ist auf die Frage einzugehen, ob es einen architektonischen und funktionalen Unterschied zwischen Karavanserails und Robat, arabisch Ribat, gibt. Abgesehen von der Tatsache, daß heute viele safavidische Karavanserails mit Robat bezeichnet werden, vielleicht als Übernahme eines älteren, am Platze haftenden Namens auf einen Neubau des 17. Jahrhunderts, ist bei den uns bekannten frühislamischen Robaten eine Bauform zu beobachten, die doch entscheidend von der klassischen Form des Hofkaravanserails abweicht, obwohl auch diese Robate Hofanlagen sind. Diese frühislamischen Anlagen, die etwa bis einschließlich der mongolischen Zeit des alten Persien entstanden sind, haben kreuzgangähnliche Umgänge mit Arkaden um den Hof herum. Dahinter liegen die Unterkunftsräume, teilweise in kreuzförmigen kleinen Hofanlagen oder überkuppelt, in den vier Ecken des Robats und sie haben keine flächenmäßig ausgedehnten Stallungen im Innern des

Robats. Aufgrund der räumlichen Anlage kann daher ein Robat nur als ein mehr militärisch genutztes Unterkunftshaus und Stützpunkt zur Überwachung der Karawanenstrecke verstanden werden, wogegen das Karavanserail, wie es seit der safavidischen Zeit entwickelt ist, mehr die Hotelfunktion übernimmt.

Shah Abbas I. hat im Zuge des Ausbaus der Verbindungswege in Persien nicht nur Karavanserails und Brücken errichten lassen, sondern auch feste Straßen gebaut, wo der Boden aufgrund seines Salzgehaltes keine feste Unterlage bildete. So entstand als Dammweg mit Steinpflasterung der sogenannte Rah Sang Farsh, der "Steinteppichweg", beim Übergang über die Salzwüste zwischen Garmsar und dem Siah Kuh, südöstlich von Teheran, im Zuge der Direktverbindung von Isfahan zu den safavidischen Schlössern am Kaspischen Meer, Behshahr und Farahabad. Eine entsprechende Pflasterstrecke ist bei Bandar Abbas, auf dem Weg nach Lar - Shiraz, aus vergleichbarem Anlaß gebaut worden. Schließlich sind auch noch gepflasterte Wegstrecken der Route von Bushehr nach Shiraz in den schroffen Pässen der Alten Frau und des Jungen Mädchens beim Anstieg auf das iranische Hochland und nordöstlich von Teheran bei Aliabad zu erwähnen.

Ein eigenes Thema ergeben die Brücken, da sie aber wichtiger Bestandteil des Wegenetzes sind, seien sie hier wenigstens erwähnt. Der Brückenbau in Persien besitzt eine lange Tradition, wobei ein römischer Einfluß nicht zu übersehen ist. In Shushtar, in der südwestlichen Provinz Khuzestan, ist von kriegsgefangenen römischen Pionieren der Legionen des Kaisers Publius Licinius Valerianus nach 260 christlicher Zeitrechnung durch den Besieger des Kaisers, den Sasanidenkönig Shahpur I., eine Brücke errichtet worden, mit Rundbogen, von der die Dammkonstruktion und ein Teil des Aufbaus noch erhalten sind.

Die dort angewendete Konstruktion einer Brücke, die auf einem Damm errichtet ist, wurde im Mittelalter und in der Neuzeit in Persien sehr häufig angewendet, wobei der Damm oder auch nur ein Dammpflaster gegen Unterspülen der Brückenpfeiler und als Stau- und Verteilungsfunktion des Wassers wirkten. Namentlich in safavidischer Zeit wurden große Brücken errichtet, die - wie die Karavanserails - mit hohem ästhetischen Anspruch entworfen und geformt wurden. So wurde die Baukunst, die mit der Errichtung aller notwendigen Baumaßnahmen an den Karawanenwegen des alten Persien betraut war, zu einem wichtigen Glied islamischer Architektur des Landes und sie hat Meisterleistungen hervorgebracht.

Anmerkung:

* Vortrag, gehalten im Rahmen der Ringvorlesung "Iran in islamischer Zeit: Kunst, Geschichte, Literatur" an der Universität Köln am 6.7.1993.