

Unverkäufliche Leseprobe

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

S. FISCHER



Malte Fuhrmann

Konstantinopel – Istanbul

Stadt der Sultane und Rebellen

S. FISCHER



Erschienen bei S. FISCHER

© 2019 S. Fischer Verlag GmbH, Hedderichstr. 114,
D-60596 Frankfurt am Main

Satz: Pinkuin Satz und Datentechnik, Berlin
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck
Printed in Germany

ISBN 978-3-10-397262-7

I.

Wie eine Landzunge zur Welthauptstadt wurde

Natürliche Umwelt, Vor- und Frühgeschichte Byzantions

Istanbul ist eine Stadt mit großem Reichtum und ebenso großer Armut. Von ihren über 15 Millionen Einwohnern sind 37 Milliardäre, was der Stadt einen Platz unter den weltweiten Top Ten der Milliardärsstädte einbringt.¹ Gleichzeitig begegnet man auf den Straßen jedoch einer Heerschar von Menschen, die sich mit sehr wenig begnügen müssen: syrischen Bettlerinnen, Recycling-Kleinstunternehmern, die im Müll wühlen und alles Wiederverwertbare in ihre riesigen Karren werfen, oder Rentnerinnen, die Taschentücher an Passanten verkaufen. Vor dem europäischen Bahnhof Sirkeci steht jeden Morgen eine große Traube von Männern, die darauf warten, dass ein Spediteur sie für eine Lkw-Fahrt anheuert. Gelegentlich trifft man auch noch auf Vertreter älterer, fast ausgestorbener Berufe wie Messerschleifer oder Lastenträger im Basarviertel, die Waren auf ihrem Rücken durch die engen Gassen schleppen. Zahlreiche Arbeiter schufteten auf Baustellen und Werften sowie in den Fabriken an den Rändern Istanbuls, und unzählige kleine Angestellte, Taxifahrer, Kellner, Verkäufer und Wachleute halten den Betrieb der Stadt aufrecht.

Diese Stadt hat stets Reiche wie Arme angezogen: Seit mehr als 1500

Jahren wächst die Stadt, mit wenigen Unterbrechungen, durch Zuzug. Wieso suchen die Menschen ihr Auskommen ausgerechnet hier, wo steile Überfüllung und Konkurrenz das Leben nicht einfach machen? Denn nicht erst seitdem Istanbul sich *global city* nennt, sind Wohnraum und Lebensmittel teuer. Man könnte sagen, die Menschen kommen wegen des Meeres. Es ist bis heute steter Begleiter des städtischen Lebens. Doch davon abgesehen kommen Menschen seit Jahrtausenden, um eben hier das Meer zu überqueren. So schufen sie die Grundlagen für die Reichtümer, die sich hier anhäuften. Diese sorgen bis heute dafür, dass die Anziehungskraft der Stadt ungebrochen ist, obwohl die Fortschritte der Verkehrstechnik die Bosphoruspassage längst überflüssig gemacht haben.

Trotz aller Versuche gelang es nie, das Meer ganz dem Zugang durch die Bewohner zu entziehen. Die oströmischen Kaiser wie die osmanischen Sultane beschlagnahmten weite Teile des Ufers für ihre Paläste, Marinewerften und Kasernen. Heute kostet eine Wohnung mit Blick aufs Meer (vom Zugang ganz zu schweigen) leicht doppelt so viel wie eine Wohnung, die nur den Blick über die Häuser bietet. Und dennoch ist es von fast jedem Punkt in den Innenstadtbezirken Istanbuls nur ein kurzer bis mittlerer Spaziergang, bis man am Wasser ist: am Marmarameer, am Bosphorus oder am Goldenen Horn. Mindestens seit der Zeit des Oströmischen Reichs gilt die Meeresbrise – vor allem in den heißen Sommermonaten – als gesundheitsfördernd. Ein paar Minuten am Ufer zu sitzen ist die angenehmste Möglichkeit, dem Verkehr, dem Gedränge und der Enge in dieser Megastadt zu entkommen. Wenn man den Blick übers Wasser schweifen lässt, den Schiffen und den Möwen zuschaut, spürt man die Weite und die Nähe zur Natur. Dies ist im Istanbuler Alltag sonst schwierig. Laut manchen Berechnungen hat Istanbul die zweitschlimmsten Staus der Welt, noch vor Mexiko-Stadt, Rio de Janeiro und nur noch übertroffen von Moskau.² Und doch: Während der Berufsverkehr täglich für mehrere Millionen Menschen Stress bedeutet, die meisten Pendler in Werkbussen dösen, die auf der Stadtautobahn steckengeblieben sind, sich in überfüllte U- und Straßenbahnen

quetschen oder als Fußgänger unter Abgasen und Lärm leiden, sitzt ein kleiner Teil von ihnen auf großen Fähren und genießt das Stadtpanorama, trinkt Tee, knabbert Sesamkringel und wirft die Reste den die Schiffe stets begleitenden Möwen zu.

Um eine Stadt zu verstehen, setzen viele zunächst bei der Geographie an. Bei wenigen Städten ist die natürliche Landschaft so eigenartig und bestimmend für die Entwicklungsmöglichkeiten wie bei Istanbul. Denn folgt man den verschiedenen Straßenzügen bis zur größten Bebauungsdichte und in die ältesten Teile der Stadt, wird man nicht wie in anderen älteren Städten auf einen Platz treffen, von dem alle Straßen ausgehen, sondern auf das Meer. Drei Landzungen schieben sich aus verschiedenen Richtungen aufeinander zu, bleiben aber durch den Bosphorus und seine Nebenbucht, das Goldene Horn, voneinander getrennt. Die urbanen Zentren Istanbuls bildeten sich rund um die jeweiligen Buchten, die als natürlich geschützte Häfen dienten und bis heute als Hauptanlegestellen der zwischen den verschiedenen Ufern pendelnden Fähren genutzt werden. Eine der Landzungen ist die asiatische beziehungsweise anatolische, die sich zwischen Schwarzem Meer und dem Golf von İzmit über eine Länge von fast 100 Kilometern erstreckt, weit über das heutige Stadtgebiet hinaus. An ihrer westlichen Spitze liegen die Istanbuler Stadtteile Üsküdar und Kadıköy, von wo aus seit Tausenden von Jahren nach Europa übergesetzt wurde. Auf der europäischen Seite liegt das historische Konstantinopel auf der südlichen der zwei Landzungen, die im Süden zum weitläufigen Marmarameer blickt und im Norden durch eine 7,5 Kilometer lange und bis zu 750 Meter breite Bucht begrenzt ist, das Goldene Horn. Nördlich davon befindet sich eine weitere Halbinsel, auf der die mittelalterliche Stadt Galata liegt und die heute vor allem durch die Stadtbezirke Beyoğlu, Beşiktaş und Şişli gekennzeichnet ist. Was die zwei europäischen Halbinseln von der asiatischen trennt, ist der Bosphorus. Die Meerengen, 30 Kilometer lang und zwischen 700 und 2500 Meter breit, wirkt vom Schiffsdeck aus gesehen fast wie ein norwegischer Fjord, so steil und zerklüftet sind die Ufer. Auf einer Karte sieht der beidseitige Uferverlauf aus, als seien zwei ineinander verschränkte

Hände soeben auseinander gezogen worden, so dass man noch erkennt, welche Finger der linken Hand zwischen welchen Fingern der rechten Hand gelegen hatten.

Der Bosphorus ist in seiner heutigen Form relativ neuen Datums. In der letzten Eiszeit wurden große Mengen des Wassers der Weltmeere und der großen Seen als Eis gebunden, entsprechend sanken die Meeresspiegel. Das Schwarze Meer wurde zu einem Binnensee mit sehr viel kleinerer Oberfläche als heute, genauso wie das Marmarameer. Als diese großen Eismassen schließlich allmählich wieder abtauten, wurde dem Schwarzen Meer mit seinen zahlreichen Zuflüssen – Wolga, Donau, Don, Dnjepr, Dnjestr – schneller und mehr Wasser zugeführt als dem Marmarameer über Ägäis und Mittelmeer. Das im Schwarzen Meer gestaute Wasser suchte sich seinen Weg durch die dünne, aber gebirgige Landzunge, so dass ein Fluss entstand. Dieser wandelte sich schließlich vermutlich um 7400 v. Chr., als der Abtauprozess weitgehend abgeschlossen war und die Meere wieder annähernd das gleiche Niveau erreicht hatten, in eine Meereseenge, in der bis heute die Strömung an der Oberfläche ins Marmarameer fließt, in der Tiefe jedoch in Richtung Schwarzes Meer.³

Seit seiner Entstehung nehmen der Bosphorus und die Landzungen zu beiden Seiten für Reisende eine bedeutende Rolle ein. Wer mit dem Schiff aus dem Mittelmeer, der Ägäis oder dem Marmarameer kommend das Schwarze Meer erreichen will, muss durch den Bosphorus. Gleichzeitig können über Land aus Süd- oder vor allem Südosteuropa nach Asien Reisende, die keine aufwendige Seereise auf sich nehmen wollen und für die die Steppen nördlich des Schwarzen Meers zu weit ab von ihrer Route liegen, das Meer am einfachsten bei den Dardanellen oder am Bosphorus überqueren. Eine Stadt an der Mündung der Meereseenge war deswegen als Hafen und Handelsplatz äußerst geeignet. Schiffe konnten ausgebessert werden, bevor sie die gefährliche Fahrt ins Schwarze Meer fortsetzten, und die Mannschaften konnten sich von den Strapazen der Reise erholen. Am Kreuzungspunkt zwischen der Landroute und der Seeroute kamen alle möglichen Waren zusammen, so dass die Märkte

der Stadt von dem Umschlag zwischen ein- und auslaufenden Schiffen als auch vom Austausch mit den Landreisenden gut leben konnten. Mit Holz, Fellen, Metallen und Bernstein, die von den nördlich des Schwarzen Meeres gelegenen Gebieten die Stadt erreichten, wurde ebenso gehandelt wie mit Öl, Getreide, Papyrus und Gewürzen, die über das Mittelmeer und Kleinasien eintrafen.⁴

Archäologische Entdeckungen der letzten Jahre zeigen, dass das heutige Stadtgebiet eine lange Besiedlungsgeschichte hat. Es finden sich 400 000 Jahre alte Spuren des Vorläufers der heutigen Menschen, des *Homo erectus*, ebenso wie eiserne Gottesfiguren der Hetither aus dem 17. bis 15. Jahrhundert v. Chr. Eine Stadt im eigentlichen Sinne, mit Befestigungen, festen Häusern und komplexerer Arbeitsteilung, entstand laut Plinius dem Älteren schließlich um 1200 bis 1100 v. Chr. auf dem Gebiet des späteren Konstantinopels. Diese Stadt wurde von Thrakern begründet und laut Plinius Lygos genannt. Auf der asiatischen Seite entstand im Gebiet des heutigen Stadtteils Kadıköy eine phönizische Stadt, was man vor allem am phönizischen Ursprung des Namens Chalkedon festmachen kann, den die später an dieser Stelle entstandene griechische Siedlung trug.

Ab der griechischen Besiedlung der Region wissen wir mehr über ihre Geschichte. Im 7. Jahrhundert v. Chr. kam es im Zuge der Stadtneugründungen durch griechische Siedler rund ums Mittelmeer zum Ausgreifen Richtung Schwarzes Meer und zu Niederlassungen zu beiden Seiten des südlichen Endes des Bosporus. Chalkedon wurde 685 v. Chr. von Griechen aus Megara besiedelt, 667 v. Chr. ließen sich Zuwanderer aus Megara, Argos und Korinth in Lygos nieder, das künftig Byzantion genannt wurde. Antike Quellen spotteten über Chalkedon und lobten Byzantion: Für Schiffe, die aus Griechenland kamen und das Schwarze Meer ansteuerten, lag Chalkedon hoffnungslos abseits, während Byzantion optimal lag. Ein aus Westen durchs Marmarameer kommendes Schiff müsste gegen die gefährlichen und schwer bezwingbaren Strömungen am Ausgang des Bosporus segeln beziehungsweise rudern, um das asiatische Ufer und Chalkedon zu erreichen. Byzantion

und die schützende Bucht des Goldenen Horns, in der man leicht ankern und an Land gehen konnte, lagen hingegen direkt am Weg. Wegen dieses Standortnachteils erhielt Chalkedon den Spottnamen »Stadt der Blinden«. Diese Perspektive war natürlich zutiefst griechisch, denn sie übersah, dass die asiatische Hafenstadt sowohl für den Land- als auch für den Seeverkehr aus dem Golf von İzmit beziehungsweise Anatolien sehr günstig gelegen war.⁵

Bei einer Stadt in so exponierter Lage ist es nicht verwunderlich, dass von Anfang an die Götter angeblich ein Wort mitzureden hatten. Über den legendären Begründer von Byzantion, Byzas, wurde verbreitet, dass er die Stadt mit der Hilfe des Meeresherrn Poseidon (dessen Sohn er gewesen sein soll) und des Sonnengottes Apollon befestigte. Dies scheint naheliegend, da die Stadt auf so einzigartige Weise mit den Elementen und insbesondere dem Meer verbunden ist. Der heilige Charakter Byzantions wurde auch in christlichen und muslimischen Zeiten aufrechterhalten, obwohl die Stadt weder in der Bibel noch in der Lebensgeschichte Muhammads eine Rolle spielt. Die Legenden von Heiligen, deren Lebensweg an den Bosphorus führte, der Bau zahlreicher imposanter Kirchen, Klöster und Moscheen, der Erwerb von Reliquien und vor allem der Kult um den Kaiser oder Sultan als Gottes Vertreter auf Erden taten ihr Übriges, um den religiösen Kult um Byzanz bis in die Moderne fortzutragen.

Wie bereits erwähnt, beförderte die verkehrsgünstige Lage die Entwicklung des Handels. Fatal wirkte sie sich jedoch zu Kriegszeiten aus. Bereits von Byzas und seiner Frau Phidaleia wird überliefert, dass sie die Stadt gegen skythische und thrakische Truppen verteidigen mussten. So gut wie nie blieb Byzantion im Windschatten der Ereignisse. Die Kriege zwischen dem Perserreich und den griechischen Stadtstaaten, der Machtkampf zwischen Sparta und Athen, die Eroberungszüge der makedonischen Könige, das Vordringen der Kelten, die Rivalitäten der verschiedenen römischen Generäle um die Reichsführung – fast alle großen Auseinandersetzungen der antiken Welt fanden auch am Bosphorus statt. Meist versuchten die Stadtobersten, zwischen den gegnerischen Seiten

taktisch zu lavieren, das aber ging oft genug schief und führte zur Zerstörung der Stadt und der Vertreibung der Bevölkerung. Nichtsdestotrotz dauerte es nie lange, bis die Stadt, egal unter wessen Herrschaft, neu aufgebaut und befestigt wurde, da sie strategisch so bedeutsam war.

Doch obwohl der Standort für eine prosperierende mittelgroße Handelsstadt spricht, mögen antike Stadtplaner die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen haben, als ein Kaiser auf die Idee kam, an dieser Stelle seine Reichshauptstadt nach dem Vorbild Roms zu errichten. Denn viele Fragen der Grundversorgung waren hier nur schlecht zu lösen. Es fehlt bereits am Elementarsten: Die wenigen Süßwasservorkommen im Stadtgebiet oder seiner unmittelbaren Nähe reichen bei weitem nicht aus, um eine Großstadt mit mehreren hunderttausend Einwohnern zu versorgen; aufwendige Aquädukte über weite Entfernungen waren bereits in der Frühzeit Konstantinopels nötig. Die Ernährung war das nächste Problem: Genug Getreide, um Brot für die gesamte Bevölkerung zu backen, war in den steilen Gebirgen der Umgebung kaum anzubauen. Über viele Jahrhunderte hinweg importierte die Stadt ihr Mehl deswegen aus dem entfernten Ägypten. Immerhin boten die Gewässer, die die Stadt umströmten, einen permanenten Nachschub an Fisch als billige und nahrhafte Speise. Doch gerade wegen dieser Lage am Meer gab es andererseits kein Umland, aus dem man Arbeitskräfte rekrutieren konnte. Man musste sie aus bis zu tausend Kilometer entfernten Regionen holen. Manche von ihnen lockte man mit guter Bezahlung und besonderen Vergünstigungen, andere brachte man gewaltsam durch Zwangsumsiedlungen in die Hauptstadt. Der Baugrund war ebenfalls problematisch. Die hügelige, felsige Landschaft zu beiden Seiten des Bosphorus bot zwar einen gewissen Schutz vor Gefahren wie Erdbeben oder den im Tiefland verbreiteten Krankheiten; sie ließ aber zugleich jegliche Bautätigkeit zu einem aufwendigen Unterfangen werden.

Trotz alledem traf der römische Kaiser Konstantin 324 die Entscheidung, die Reichshauptstadt aus Rom hierher zu verlegen. Konstantin fehlte es nicht an Alternativen. Er hatte zu dem Zeitpunkt weite Teile des Römischen Reichs und insbesondere Europas mit eigenen Augen

gesehen. Geboren in Naissus (heute Niš) auf dem Balkan, wurde er als Sohn des verstorbenen Kaisers Constantius Chlorus 306 in Eboracum (heute York) in Britannien von seinen Truppen zum Kaiser ausgerufen. Das spätrömische Regierungssystem, die Tetrarchie, in der sich vier Kaiser mit unterschiedlichen Kompetenzen die Macht teilten, zerbrach. Es folgten turbulente Jahre, in denen Konstantin abwechselnd mit rivalisierenden Kaisern brüchige Frieden schloss und dann wieder Krieg führte. Er regierte zeitweise aus Trier, schlug 312 seinen Kontrahenten Maxentius bei Rom, ehe er 324 bei Chrysopolis (heute der Stadtteil Üsküdar) auf der asiatischen Seite gegenüber Byzantion seinen letzten großen Rivalen Licinius schlug, der in Nikomedia (İzmit) residiert hatte. Ab 324 war Konstantin Alleinherrscher über das Römische Reich. Durch die Morde an seiner Ehefrau, einem seiner Söhne und an Licinius festigte er seine Macht und begründete das dynastische Prinzip in der Kaiserfolge.

Der Entscheidung, die Hauptstadt an den Bosphorus zu verlegen, lag zweifelsohne die Überlegung zugrunde, auf diese Weise die Handelswege und gleichzeitig feindliche militärische Bewegungen zu kontrollieren. Das zeigt schon ein Blick auf die seinerzeit debattierten Alternativen: Ilion (Troja) an den Dardanellen, das ebenfalls an einer Schnittstelle eurasischer Land- und Seewege liegt; Thessaloniki, das über den zentralen Hafen der südosteuropäischen Halbinsel verfügt; und Serdica (heute Sofia), an der römischen Militärstraße gelegen, die von Byzantion ins südosteuropäische Binnenland und weiter nach Mitteleuropa führte.⁶

Möglicherweise fiel die Entscheidung Konstantins für Byzantion nach den langen Kriegen des frühen 4. Jahrhunderts vor allem aus militärstrategischen Gründen. Dabei war die Befestigung von Byzantion wie der Hauptstadttumzug an sich durchaus ambitioniert, aber nicht unmöglich. Von Vorteil war, dass die ursprüngliche Stadt auf einer Anhöhe lag, die auf zwei Seiten zum Meer abfällt. Daher wurde Konstantinopel von Anfang an als Dreieck geplant: Von der heutigen Saray-Spitze aus verlief eine Stadtmauer im Norden am Ufer des Goldenen Horns entlang, eine weitere im Süden entlang des Marmarameers. Die

beiden Mauern waren im Westen durch die von Nord nach Süd verlaufende Landmauer miteinander verbunden. Das Goldene Horn wurde zusätzlich durch eine riesige Kette gesichert, die in Kriegszeiten von der Stadt zum gegenüberliegenden Ufer gezogen werden konnte und so die gesamte Bucht für den Schiffsverkehr sperrte. Bei einer Stadt, die für ihre Wasserversorgung auf Leitungen aus dem Umland angewiesen war, musste auch die in der Antike oft angewandte Taktik einkalkuliert werden, während einer Belagerung die Wasserzufuhr zu blockieren und zu warten, bis die Verdurstenden sich ergaben. Deswegen existieren im Untergrund Konstantinopels bis heute eine Vielzahl teilweise riesiger Zisternen. Gleichzeitig dienten die umfassenden Zisternenbauten bei der Stadtneugründung zum Ausgleich des unebenen Geländes.

Wichtigster Bestandteil der Verteidigungsanlagen war die Landmauer. Die ursprüngliche konstantinische Mauer ist heute nicht mehr erhalten (bis auf wenige vor kurzem aufgefundene Stücke im ehemaligen Hafengelände von Yenikapı), aber die 413 unter Kaiser Theodosios II. (reg. 408–450) erbauten Befestigungsanlagen stehen überwiegend noch. Die drei- bis vierfachen massiven und hohen Mauern zeugen von einer Stadt, die unter dem Eindruck der verlorenen Schlacht gegen die Goten beim nur 240 Kilometer entfernten Adrianopel (heute Edirne) 378 und der Plünderung Roms 410 durch die Westgoten beschlossen hatte, unter allen Umständen uneinnehmbar zu sein. Zu diesem Zweck entwarfen die Konstantinopolitaner die für lange Zeit aufwendigste Militäranlage des euromediterranen Raums. Und tatsächlich sollten die Festungsmauern trotz zahlreicher Belagerungen immer wieder standhalten und ihre Bewohner vor Plünderungen schützen.

Doch die aufwendigen Bauten dienten nicht nur der Infrastruktur und der Verteidigung. Konstantinopel sollte sich von Anfang an absetzen von den zahlreichen Städten, die wie Augusta Treverorum (Trier), Antiochia (Antakya) oder Nikomedia als Kaiserresidenzen gedient hatten. Es sollte auf Dauer angelegt sein und in seiner Pracht nicht hinter Rom zurückstehen. Nach römischem Vorbild identifizierte man sieben Hügel im Stadtbild und errichtete auf ihnen repräsentative Kaiserpaläste,

Foren und Kirchen. Mittelpunkt war der Platz zwischen Kaiserpalast, Hippodrom und den großen Kirchen, das Augustaion. In unmittelbarer Nachbarschaft wurde als prachtvolles Monument das Milion erbaut, der Punkt null, von dem aus alle Wegentfernungen des Reichs künftig gemessen werden sollten. Hier begann die Mese (später Divan Yolu), die Paradestraße, die vom Palastviertel aus westwärts verlief und die prunkvollen neuen Plätze passierte. Entlang der Mese erreichte man zuerst – gebaut auf einen Friedhof jenseits der Stadtmauern des früheren Byzantion – das elliptische Konstantinsforum, in dessen Mitte eine (teilweise bis heute erhaltene) Säule mit einer Statue Apollons stand, die als Abbild Konstantins umgedeutet wurde. Westlich des Forums gabelte sich die Mese. Ihre verschiedenen Abzweigungen führten zu den Stadttoren in der Landmauer. Entlang dieser Hauptstraßen errichteten Konstantins Nachfolger weitere prunkvolle Foren wie das Forum des Theodosios (heute Beyazit-Platz), das Forum Bovi (Ochsenforum, heute in Aksaray) oder das Forum des Arkadios (heute in Haseki). Letzteres wurde von einer 50 Meter hohen Säule mit einer Reiterstatue überragt, von der heute nur noch der Sockel steht. Die Pracht, die sich hier binnen weniger Jahre entfaltete, muss für die Zeit beachtlich gewesen sein, obwohl der zynische Historiker Zosimus behauptet, dass viele von Konstantins Bauten sogleich nach ihrer Fertigstellung einstürzten.⁷