



Wartezeit: Wie es mit den Pferden auf den autofreien Prinzeninseln weitergeht, ist unklar. Kritiker fürchten, dass es bei dem Konflikt in Wahrheit um die Interessen von Bau-Investoren geht. FOTO: WLODAWER

Stadt aller Städte

Der kluge Edmondo De Amicis schwärmt über Konstantinopel

Dieser verdammte Nebel. „Zehn Jahre lang muss man sich wünschen, Konstantinopel zu sehen, zehn Jahre, in denen man unzählige Winterabende damit zubringt, melancholisch die Orientkarte zu betrachten und mit der Lektüre Hunderter Bücher seine Phantasie zu entzünden...“, schreibt Edmondo De Amicis über die Zeit des Wartens, in der er die Reisekasse angespart hat. Und dann soll der lausige, zufällig heraufziehende Nebel einem das Erlebnis einer alle Sinne betörenden Einfahrt in den Bosphorus wehren – weil man nicht sieht, was man zu erblicken so sehnlich wünscht? Der Nebel reißt noch rechtzeitig auf, De Amicis, obwohl aufs Beste vorbereitet, wird überrumpelt von dem Anblick.

REISEBUCH

„Istanbul, Hauptstadt der Welt“ heißt der bei Corso verlegte Band, für den Annette Kopetzki Texte aus De Amicis' 1878 erschienenem Reisebericht „Konstantinopel“ ausgewählt und ins Deutsche übersetzt hat, ergänzt durch eine Reihe historischer Fotografien. Es dauert ein wenig, bis man dem italienischen Romancier Glauben schenkt und Konstantinopel tatsächlich als das ansieht, was die Stadt seiner Auffassung nach zu jener Zeit ist: Stadt aller Städte. Das, was Rom in der Antike war und New York heute ist. „Reiseschriftsteller verlieren dort den Verstand“, schreibt De Amicis und lästert über ein lausiges Dutzend von ihnen: „Perthusier stammelt...“, der Visconte di Marcellus wird ekstatisch, Lamartine dankt Gott.“ Auch Edmondo De Amicis braucht eine Weile, um sich zu sammeln. Dann aber ist er ein aufmerksamer, kluger, unvoreingenommener Besucher, dessen Neugier und Begeisterungsfähigkeit sich nicht verschleien.

De Amicis führt einem Istanbul oder eben Konstantinopel, wie die Stadt damals noch hieß, im Detail vor Augen. Es sei die beste Zeit, „um die mohammedanische Bevölkerung“ zu erleben, so De Amicis; im vorigen Jahrhundert, „war sie zu gleichförmig und wird es im nächsten Jahrhundert vermutlich wieder sein“. Das Sultanat ist just an seinem Ende angelangt, das Osmanische Reich wird zur konstitutionellen Monarchie. Nur Wochen, bevor De Amicis den Çırağan-Palast besucht, hatten dort „noch die Odaliken des erhabenen Herrschers gesessen“, die Haremsskinderinnen also. Der Reisende erlebt, wie sich die Machtzentren zu Touristenattraktionen wandeln – noch aber ist das sultanische Konstantinopel präsent, noch leben Eunuchen in der Stadt, noch ist die Globalisierung in keiner anderen Stadt so weit vorangeschritten. Es ist eine Globalisierung, die noch nicht alles egalisiert hat, sondern eine „märchenhafte Konfusion“ nach sich zieht: Seitenlang beschreibt De Amicis, auf der Brücke übers Goldene Horn stehend, die Menschen, ihre Kleidung und ihr Gebaren – der osmanische Hof war bis eben noch das Zentrum der Welt, entsprechend viele Abgesandte leben hier. Diese Vielfalt bringt eine große Freiheit mit sich, gerade jetzt, da der absolute Machtanspruch des Sultanhause nicht mehr durchzusetzen ist.

Was Edmondo De Amicis am meisten beeindruckt, ist: Jeden Stadteil, „den man zuvor vom Meer oder den Anhöhen aus sah“, betritt man „wie ein Bühnenbild, das man zuvor von den Theaterrängen aus bewundert hat. Und man staunt, dass dieses Durcheinander ärmlicher, hässlicher Dinge eine so schöne Illusion erzeugen konnte.“ Er gibt sich ihr immer wieder freudig hin. STEFAN FISCHER

Edmondo De Amicis: Istanbul, Hauptstadt der Welt. Aus dem Italienischen von Annette Kopetzki. Corso im Verlagshaus Römerweg, Wiesbaden 2014. 192 Seiten, 39,90 Euro.

Macht Mist

Um die Kutschen auf Istanbul Villeninsel Büyükada ist ein skurriler Streit entbrannt. Tierschützer wollen sie abschaffen, die Behörden möchten sie durch Elektroautos ersetzen. Die Touristen aber lieben sie

VON MIRJAM WLODAWER

Fünf Lira, keine zwei Euro, kostet das Übersetzen ins Paradies. In einhalb Stunden erreicht die Fähre, die in Istanbul-Kabataş abgelegt hat, die Insel Büyükada. Auf der größten der neun Prinzen-Inseln sind die Hochhäuser des Festlandes schon fast nicht mehr zu sehen. In Istanbul wird eifrig gebaut, auf den Prinzeninseln jedoch scheint die Zeit stehen geblieben zu sein. Osmanische Holzvillen liegen umschlungen von violetter Blütenpracht, hinter duftenden Pinienwäldern öffnet sich der Blick aufs Meer. Nicht einmal Autos stören die Idylle. 1928 erließ Staatsgründer Atatürk auf den Prinzeninseln ein Autoverbot. Stattdessen rattern Kutschen über die Straßen. Verliebte Pärchen kuscheln sich darin auf türkisfarbenen Plastikpolstern aneinander. Touristen fotografieren sich während der Fahrt. Für smoggeplagte Städte ist ein Tagesausflug auf die Prinzeninseln ein romantisches Vergnügen. Das aber könnte bald ein Ende haben.

Seit mehr als hundert Jahren gibt es die Kutschen auf den Prinzeninseln. Nun ist ein heftiger Streit um sie entbrannt, und wer dabei welche Interessen verfolgt, ist nicht leicht zu durchschauen. Tierschützer wollen die Kutschen am liebsten ganz abschaffen. Die Stadtverwaltung von Istanbul möchte die Zahl der Kutschen zumindest reduzieren. Dabei sind die Gefährte eine Attraktion: An Sommerwochenenden, wenn Istanbul und Touristen aus aller Welt auf die Insel kommen, muss man oft bis zu einer Stunde warten, bevor die nächste Kutsche frei wird.

Tote Pferde, schlimme Unfälle? Alles nur Propaganda, sagen die Halter der Tiere

Etwas 1000 Kutschenpferde gibt es auf Büyükada. Tierschützer behaupten, mehr als 400 von ihnen würden jedes Jahr an Erschöpfung sterben. In den vergangenen Jahren haben sich deshalb immer wieder Bürger von der Insel und vom Festland zusammengenagt und gegen das Kutschenwesen protestiert. Zuletzt starteten Tierschützer im Juni eine Online-Petition. Sie fordern die Istanbul Stadtverwaltung und die Verwaltung der Prinzeninseln auf, die Kutschen durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen. Mehr als 29 000 Personen haben die Petition bereits unterzeichnet. Dabei leben auf Büyükada gerade mal 7000 Menschen. Dass die Anti-Kutschen-Bewegung

so breite Unterstützung erhält, dürfte auch an der Berichterstattung in den türkischen Medien liegen. Diese veröffentlichten in den vergangenen Jahren immer wieder Bilder von dramatischen Unfällen und von Pferden, die unter ihrer Last zusammenbrechen. Hasan Ünal nennt das Propaganda. Der 70-Jährige ist seit mehr als drei Jahrzehnten Präsident des Vereins der Kutschenfahrer. Zu den Vorwürfen der Tierschützer sagt er: „Das sind Lügen! Die meisten Pferde befinden sich in einem guten Zustand.“ Ünal zeigt aus dem Fenster. Draußen auf dem Kutschen-Platz stehen die rot-gelben Wagen dicht an dicht, die Pferde warten geduldig davor. Drahtige Tiere, die an manchen Tagen mehr als 50 Kilometer zurücklegen. Auch wenn sie nicht dick sind, die meisten scheinen von ihren Besitzern ausreichend gefüttert zu werden. Nur bei wenigen Tieren zeichnen sich feine Rippenbögen unter dem Fell ab. Unweit ihrer Tiere sitzen die Kutscher und warten auf Kundenschaft. Sie trinken Tee, spielen Karten. Jetzt im Winter bleibt ihnen dazu viel Zeit.

In den Sommermonaten strömen täglich bis zu 6000 Menschen nach Büyükada. 226 Kutschenfahrer stehen dann auf dem Platz nahe der Anlegestelle bereit, die Touristen für 80 Lira (etwa 30 Euro) um die Insel zu fahren, vorbei an osmanischen Villen, deren filigran geschnitzte Holzgiebel an feine Spitzenklöppele erinnern. Mitte des 19. Jahrhunderts, mit der Einführung der Dampfschiffahrt, entdeckte die Istanbul Oberschicht die Insel als Ferienort und errichtete hier ihre Sommervillen. Auch Staatsgründer Atatürk war ein regelmäßiger Gast auf Büyükada. Im Splendid Palast Hotel soll er rauschende Feste gefeiert haben. Auch heute ist es das Privileg reicher Istanbuler, sich den Luxus einer Sommervilla zu leisten, die im Winter leer steht. Neben der osmanischen Architektur und dem griechisch-orthodoxen Aya-Yorgi-Kloster sind es vor allem die weitläufigen Pinienwälder und die abgelegenen

Badebuchten, die Touristen auf die Insel locken. Immer mehr von ihnen erkunden die Insel mit dem Leihfahrrad. Immer wieder kommt es zu Unfällen zwischen Fahrradfahrern und Kutschen. Auch deshalb fordern Kritiker, die Zahl der Kutschen zu reduzieren oder diese ganz abzuschaffen.

Der Streit um die Kutschen schwelt seit 2012, als die Istanbul Stadtverwaltung einen Teil der Kutscher enteignen und die Kutschen durch Elektrofahrzeuge ersetzen wollte. Die Witwe eines Kutschers klagte gegen die drohende Enteignung, sie verlor in erster, gewann aber in zweiter Instanz. Die Stadtverwaltung konnte ihren Beschluss damals also nicht durchsetzen. Hasan Ünal, der Präsident des Vereins der Kutschenfahrer, hegt den Verdacht, dass es bei dem nun neuerlich ausgebrochenen Streit nur vordergründig um Tierschutz geht. „Sie wollen die Kutschen abschaffen und die Inseln motorisieren. Dann können Bauunternehmer wie Ali Ağaoğlu oder die Sabancı Holding hier große Hotels bauen“, behauptet er. Belege kann Ünal nicht vorweisen. Doch der Bauboom unter der Erdoğan-Regierung und die Berichte von Enteignungen sorgen bei vielen regierungskritischen Türken für Misstrauen und Verschwörungstheorien. Ünal ist der Ansicht,

die Istanbul Stadtverwaltung lasse sich von den reichen Bauunternehmen instrumentalisieren. Die Elektrofahrzeuge wären demnach nur der Anfang, langfristig würden dann schwere Baufahrzeuge eingeführt, um in den unberührten Pinienwäldern der Insel große Bauprojekte zu realisieren. Den Kutschern, sagt Ünal, gehe es also nicht nur um das eigene Überleben, sondern auch um den Schutz der Inseln.

Die Kutscher sind Kurden, Außenseiter auf der Insel der Reichen

Bisher gingen die Kutscher davon aus, dass ihnen bei der Auseinandersetzung mit der Istanbul Stadtverwaltung der Bürgermeister der Prinzeninseln zur Seite steht. Schließlich werden die Inseln traditionell von der türkischen Oppositionspartei CHP regiert, während der Oberbürgermeister von Istanbul, Kadir Topbaş, zur Regierungspartei AKP gehört. Im September jedoch berichtete die Online-Zeitung *Gazete Halkimiyet*, Präsident Recep Tayyip Erdoğan persönlich habe sich in die Diskussion um die Kutschen eingeschaltet und auch der Bürgermeister der Prinzeninseln,



Anreise: Etwa alle zwei Stunden legen Fährschiffe von Kabataş (nahe Taksim-Platz) ab und fahren über Kadıköy zu den vier Prinzeninseln Kınalıada, Burgazada, Heybeliada und Büyükada; Fahrpläne unter: www.sehirhatlari.com.tr/en
Unterkunft: Die meisten Hotels und Pensionen auf der Insel haben gehobenen Standard. Relativ günstig ist das Gala Hotel; es befindet sich in einer osmanischen Holzvilla im Zentrum von Büyükada. Die Übernachtung im Doppelzimmer kostet wochentags ab 34 Euro, am Wochenende ab 70 Euro. Das Frühstück ist inklusive. Tel.: 0090/216/382 22 23, www.galabutikhotel.com
Weitere Auskünfte: www.istanbul-tourist-information.com

Ab Montag, 15. Dezember 2014
Angebote für Ihren Winterurlaub auf Kaufdown
Wählen Sie zwischen täglich wechselnden, spannenden Skiangeboten und exklusiven Packages in Ihrer Lieblings-Region!

... gleich auf kaufdown.de ersteigern!

Kaufdown
Die Auktion, bei der der Preis sinkt
Sueddeutsche.de

Sie sind Händler und wollen bei Kaufdown dabei sein?
Kontakt: kaufdown@sueddeutsche.de