Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 12 (2005)
Heft: 134

Rubrik: Flaschenpost

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

EIN GEWIRR AUS GÄNGEN UND SCHÄCHTEN

Wieder bin ich einige Tage in London. Früher besuchte ich hier meine Grosstante, sie verbrachte die letzten dreissig Jahre ihres Lebens in der Stadt und betonte immer, sie könne sich nicht vorstellen, je wieder in der Schweiz zu leben: Da sei es ihr zu eng. In manchen Stadtteilen Londons fühle auch ich mich zuhause. In wenigen Städten auf der Welt gibt es eine solche Vielfalt an Kulturen, die dicht nebeneinander und manchmal sogar miteinander existieren. Am liebsten gehe und fahre ich stundenlang durch London, ohne Ziel, schaue mir die Menschen an, die Strassen, den Verkehr. Dieser ist bemerkenswert – nicht nur, weil er linksorientiert ist. Im Transportsystem Londons spiegeln sich die Nostalgie, die Tradition, aber auch das Modernitätsstreben der Metropole.

Ich gehe und gehe – stehen bleiben darf man nicht, sonst wird man umgestossen oder bestenfalls heftig angerempelt. In London muss der Verkehr fliessen, andernfalls droht hier der Kollaps. Auf der Oxford Street sind die Touristen unterwegs – und deshalb auch die roten Doppeldecker-Busse, manche von ihnen sogar noch mit Aufspringplattform und Kondukteur, der Auskunftsperson, Gesprächspartner und «starker Arm» für die älteren Fahrgäste ist. Doch die «Roten» werden bald ganz wegrationalisiert, ersetzt durch die fahrtüchtigeren einstöckigen Importmodelle, die Bendy Busses mit ihren Kurvenscharnieren – allerdings nicht ohne Protest der Nostalgiker, die daran erinnern, dass die Doppeldecker wie die roten Briefkästen und Telefonkabinen und der Big Ben zum internationalen Image und zur Identität Londons gehören. Die ausrangierten Routemasters kurven derweil schon durch Indien und Kuba.

Linien und Farben

Neuerungen wie diese gibt es zurzeit viele im traditionellen Londoner Verkehrssystem. Das U-Bahn-Netz wurde erweitert durch die Docklands Light Railway und die Jubiläums-Jubilee-Line. Und trotzdem befindet sich das Transportsystem noch immer an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit, denn es gibt heute 20 Prozent mehr Fahrgäste - weil London wächst und wächst, aber auch, weil der amtierende Bürgermeister Ken Livingstone eine Maut auf das Befahren der City mit Personenwagen eingeführt hat.

In der Circle Line könnte ich sitzen bleiben und immer im Kreis herum fahren. Doch nach mehreren Stationen steige ich wieder aus und um, lasse mich von den Wegweisern und Befehlen führen: «Keep left!», der Linksverkehr gilt hier auch für die Fussgänger in den unterirdischen Gängen. «Stand right!», «No Smoking!». Und immer wieder: «Bomb Shelter». Ich wähle schnell: Den Gang rechts oder links? Die Rolltreppe dort oder hier, auf oder ab? Rot, dunkelblau, schwarz – oder wieder gelb? Die geometrisch angelegten Linien des weltberühmten diagrammatischen Plans mit den klar identifizierbaren Farben für jede Linie – zum Beispiel schwarz für die Northern Line oder gelb für die Circle Line – wurde von vielen Transportunternehmen in der Welt kopiert. So lerne ich dieses Mal im London Transport Museum am Covent Garden. Das Logo der Londoner Untergrund-Bahn: ein dicker Kreis mit einem darüber hinaus lappenden Balken, das zudem auch alle Stationen ziert, hat die Faceliftings seit 1916 unbeschadet überstanden. Im Museumsshop wird daraus wacker Kapital geschlagen: Hier ist alles – Socken, Tassen, T-Shirts, Kappen, Farbstifte, Uhren und mehr – mit dem Logo und den charakteristischen Farben versehen. Und ich verstehe nun, warum der neue Heathrow Express – samt Polstermuster und Angestelltenuniformen – in ein geschmackloses Violett eingefärbt ist: Die Farbe war noch nicht besetzt.

Tube – rush hour – jam

Gemeinsam mit einer wachsenden Menschenmenge warte ich wieder auf den nächsten U-Bahn-Zug. «The Sea Inside», das Gesicht des Oscar-gekrönten Schauspielers Javier Bardem, auf die Wände jeder Sta-

flaschenpost

von Bettina Spoerri aus London

«Bis zu einem Drittel der Londoner ist jeweils in den Tunneln unterwegs, um von einem Punkt zu einem anderen Punkt im Koordinatensystem der riesigen Stadt zu gelangen.»

tion gepflastert, blickt auch hier, auf zwei Meter aufgeblasen, auf uns herab und doch an uns vorbei. Sich auf sich selbst zurückziehen und in der Fantasie über weite Landschaften fliegen: Eine Fähigkeit, mit der man in diesem Labyrinth «under ground» auf Dauer überleben könnte. Die Menschen sehen müde aus, erschöpft, die Stadt zehrt an ihnen. Die wenigen Schalensitzbänke sind alle besetzt, aus dem Schacht weht uns ein leichter Wind an, der nach Fäulnis stinkt. Ratten rennen unter den Geleisen durch, verschwinden in die Dunkelheit des Schachts hinein, die Menschen oben schauen, mit Ekel und Neugier. Dem sinnlichen Mund Bardems gegenüber ist in riesigen Lettern zu lesen: «The Greater Show is Earth!», darunter bemalte Gesichter, Ureinwohner, woher, ist nirgends zu lesen, eine Steppe, daneben mit Ausrufezeichen bekundete mediale Begeisterung: «breathtaking!», «unmissable!», «unforgettable!», «spectacular!», «magical!», «Seeing is believing!». Andere Plakate werben dafür, dass London 2012 Olympia-Stadt werden soll.

Ein tiefes Grollen wie von einem Donner lässt den Boden erzittern, das unheimliche Wummern kündigt die Ankunft einer U-Bahn an – der «tube», wie die Londoner sagen. Die tube, die «Röhre»: Damit war eigentlich einmal die Röhre gemeint, die man gegraben hatte, damit die ersten, noch mit Dampf betriebenen unterirdischen Züge durch sie hindurch fahren konnten. Vor hundert Jahren entstand das U-Bahn-Tunnelnetz, es wuchs rasant, und mit «die Röhre» meinte man bald die Züge und nicht mehr die Tunnels.

Im Zusammenhang mit dem Londoner Verkehr gibt es neben «the tube» andere Begriffe, hinter denen ganze Geschichten stehen. Meine Grosstante, die vor einigen Jahren als über 90-Jährige in London gestorben ist, vermied es konsequent, während der «rush hour» in der Stadt unterwegs zu sein. Sie konnte mit dem schnellen Marschtempo nicht mehr mithalten. Einen «jam» hingegen, einen Verkehrsstillstand, wollte sie ebenso wenig miterleben. So wagte sie sich nur zwischen neun und elf Uhr und zwischen 14 und 16 Uhr in die Stadt, ging zielstrebig zum Arzt oder in einen Laden und setzte sich in kein Café, sondern floh wieder nachhause, bevor die arbeitenden Massen aus den Büros strömten. Immer wieder waren die steilen Rolltreppen in der tube station, wo sie wohnte, «out of order». Dann brauchte sie eine Viertelstunde, bis sie an der Erdoberfläche anlangte.

Mind the Gap

Die tube misst 1600 Quadratmeter Grundfläche, mit über 400 Kilometern Schienen: ein unübersichtliches Gewirr von Gängen und Schächten. Bis zu einem Drittel der Londoner ist jeweils in den Tunneln unterwegs, um von einem Punkt zu einem anderen Punkt im Koordinatensystem der riesigen Stadt zu gelangen. Doch neben diesem rege benutzten Röhrennetz gibt es ein mindestens eben so grosses Netz, das stillgelegt ist, mit unzähligen Geisterbahnhöfen. In Londoner Buchläden stehen Regale voller Bücher – «London under London» heisst eines der bekanntesten – über die Röhrenmetropole unter den Häusern Londons. Während des Zweiten Weltkriegs verbargen sich die Londoner da unten vor den Luftangriffen der Deutschen.

Die Tunnels hier unten haben etwas von einem Alptraum, in dem man nie mehr den Ausweg findet. «Mind the Gap!», mahnt eine tiefe, automatische Stimme. In den Wagen der U-Bahn drin sitzen sich die Leute auf langen Bänken gegenüber, sie müssen sich ansehen oder ihre Augen hinter einer Zeitung oder einem Buch vergraben. Ich lese mit. Keine «20 Minuten»-Gratiszeitungen, dafür Cartwright, Yann Martel, ein Buch zu Katmandu, den Evening Standard. Viele der Passagiere, ihre Wurzeln liegen in Schwarzafrika, Indien, Sri Lanka, China, Ost- und Westeuropa, schliessen für ein paar Augenblicke die Augen. Immer wieder flackert das grelle weisse Licht, das die Gesichter bleich und ausgemergelt erscheinen lässt. Bankers mit ihren Aktenkoffern und blank polierten Schuhen steigen ein, unterhalten sich laut und angeregt. Ein Mann schwankt durch die Gänge und bettelt. Ein asiatisches Liebespaar mit Piercings überall schmust in einer Ecke. Ein alter indischer Mann ordnet den dünnen weissen Plastiksack auf seinen Beinen immer neu. Dann endlich steige ich aus und vertraue mich den «Way Out»-Schildern an. «Planning a city break?», fragt mich ein Werbe-Plakat. Das muss der Wunsch von vielen Londonern sein: diesem Moloch zu entfliehen. Ich komme wieder.

Bettina Spoerri, geboren 1968 in Zürich, aufgewachsen in Basel, studierte in Zürich, Berlin und London. Von 2001 bis 2003 war sie Kulturredaktorin beim St.Galler Tagblatt. Heute lebt sie als Kulturvermittlerin und freie Journalistin in Zürich und schreibt an einem längeren Prosatext, der auch in London spielt.