

Kolumne : Fünf Wege, in Istanbul voranzukommen

Autor(en): **Strittmatter, Kai**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **94 (2007)**

Heft 5: **Grazioli Krischanitz et cetera**

PDF erstellt am: **07.05.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-130544>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Kai Strittmatter

Fünf Wege, in Istanbul voranzukommen

Busfahrer. Lange Zeit war mir, als sei zuerst das Schild «Nicht mit dem Fahrer reden» auf der Welt gewesen und habe sich dann aus einem Klumpen besonders groben Lehms die ihm genehme Spezies geformt. Neulich sass ich im Bus in Istanbul. Fast allein. Wir fahren und fahren, da wurde mir ein wenig mulmig: Sass ich überhaupt im richtigen Bus? Ich fragte den Fahrer. «Oh», sagte der: «Ganz falsch». Dann drückte er aufs Gas, raste die Uferstrasse entlang, dass der Bus gefährlich ins Schaukeln kam. Irgendwann tauchte vor uns ein anderer Bus auf. Wir hängten uns dran. Schliesslich kam eine Haltestelle in Sicht. Unser Fahrer drückte ein letztes Mal auf's Gas, überholte den anderen in einem waghalsigen Manöver und schnitt ihm diagonal den Weg ab. «So», sagte mein Fahrer: «Das da ist Ihr Bus. Gute Fahrt.»

Dolmus. Die kleinen Busse, die privaten. Die fahren, «wenn sie voll sind» (genau das nämlich heisst Dolmus auf Deutsch). Die überall halten, wenn sie einen Kunden sehen. Auch mitten auf der Kreuzung, auch auf dem Mittelstreifen. Oder sie machen einfach nur die Tür auf während der Fahrt. Damit man aufspringen kann. Oder abspringen. Oder damit der Fahrer ins Freie spucken kann. Sehr praktisch. Sehr voll. Sehr abenteuerlich: Je schneller der Fahrer ist, umso mehr verdient er.

U-Bahn. Der Verkehrsminister letztes Jahr: «Es ist klar, wir sind spät dran mit der Einführung

von Schienen-Systemen.» Stimmt: ungefähr 130 Jahre. Es gibt genau zwei U-Bahnlinsen in Istanbul. Für 15 Millionen Menschen. Die eine hat sechs Haltestellen, die andere zwei. Wenn ich von meiner Wohnung in Yeniköy mit U- und S-Bahn zum Flughafen wollte, dann sähe mein Weg so aus: Mit dem Taxi den Berg hinunter zur Hauptstrasse. Von dort ein Dolmus zur U-Bahn am 4. Levent. Dann die U-Bahn Nr. 1 zum Taksim-Platz. Dann die alte Strassenbahn zum Tünel. Mit der Tünel-Bahn den Berg runter. Mit der Strassenbahn weiter nach Aksaray, dann die Koffer über eine Brücke und durch eine belebte Strasse schleppen, wo ich zuletzt in die S-Bahn zum Flughafen einsteige. Alternativ könnte ich am Taksim auch von U-Bahn Nr. 1 in U-Bahn Nr. 2 umsteigen, wo ich bei derselben Strassenbahn landen würde. Ich kann aber auch mit dem

Auto fahren. Was einer Statistik zufolge 89 Prozent aller Pendler jeden Tag tun. Weil die U-Bahn ein Witz ist. Weil es fast als unschicklich gilt, sich in Bus und Bahn zu setzen (Wie? Kannst du dir etwa kein Auto leisten?) So fallen jeden Tag 600 neue Autos auf Istanbul's Strassen ein – die grosse Teile des Tages über praktisch zu Parkplätzen werden: Nichts geht mehr. Wenn doch was geht, dann werden alle so hibbelig und panisch, dass man sicher sein kann, sich mit folgenden Aktionen den kollektiven Zorn der anderen Fahrer einzufangen: Bremsen für Fussgänger. Bremsen am Zebrastrreifen. Halten an der roten



Ampel (Tat ich erst gestern wieder. Ein Hupkonzert war die Folge – und ein Polizeiwagen war der erste, der ausscherte und mich überholte.) Man darf froh sein, wenn es beim Hupkonzert bleibt. Heute morgen in der Zeitung diese Meldung: Zwei Autos bedrängen einander auf der engen Uferstrasse am Bosphorus. Insassen steigen aus. Streiten, brüllen, gehen aufeinander los. Am Ende werfen die einen die anderen ins Wasser. Zwei Brüder ertrinken.

Schiff. Man möchte vor Glück glucksen auf so einer Bosphorusfähre: Vorbei an prächtigen Villen, Palästen, Terrassen. Man sitzt, liest, guckt, meditiert, bekommt Tee serviert. An ganz besonderen Tagen winken einem Matrosen von einem U-Boot-Turm der türkischen Marine. Oder eine Schule Delfine schlägt Purzelbäume. Und wenn das Boot auch nicht direkt ins Nirvana steuert, so zumindest doch direkt ins Herz der Altstadt. Eine dreiviertel Stunde Urlaub an einem ganz gewöhnlichen Arbeitstag. Wenn nur der Fahrplan nicht wäre: Unser Bosphorusboot fährt im Winter genau ein Mal am Tag (in Zahlen: 1). «Wir Türken mögen das Wasser nicht so», sagt mir einer: «Wir brauchen unser Pferd unterm Hintern.»

Kai Strittmatter, geboren und aufgewachsen im Allgäu. 41 Jahre alt. Studierter Sinologe. 1997–2005 China-Korrespondent der Süddeutschen Zeitung und des Tages-Anzeigers. Seit einem Jahr in Istanbul, von dort aus Berichte über die Türkei und Griechenland. Vier Bücher über China und Hongkong (das jüngste: «Gebrauchsanweisung für China», Piper-Verlag).
Bild: U-Boot am Bosphorus, Kai Strittmatter