



An vielen Ufern

Das Meer zieht sich quer durch die Stadt, und so kreuzen sich auf dem Wasser vor Istanbul seit Jahrtausenden die Wege der Pendler und Fernreisenden. Marmarameer, Goldenes Horn und Bosphorus sind die zentralen Straßen und Plätze dieser Metropole und Fähren, Tanker und Barkassen ihre wichtigsten Vehikel

TEXT: ZORA DEL BUONO FOTOS: ALEX WEBB



Weite: Auf dem Hügel von Stambul thronen die Blaue Moschee und die Hagia Sophia. Dahinter mäandert der Bosphorus ins Schwarze Meer



Freizeit: Angeln ist die Lieblingsbeschäftigung der Istanbuler Männer. Sie tun es überall, auf Brücken, an Ufern, auf Schiffen, und zu jeder Tageszeit, wie hier im Morgenrot

NACHTS, WENN DIE MÖWEN IN GROSSEN Kreisen um die hell erleuchteten Minarette der Sultanahmet-Moschee schweben, mit strahlend weißen, ausgebreiteten Flügeln, lautlos, im Jagdfeber und hungrig auf Fledermäuse; nachts, wenn die letzte Fähre Richtung Asien ins Dunkle sticht und alle, die nach Mitternacht die Seite des Bosphorus wechseln wollen, sich ins Auto setzen und über eine der beiden Brücken fahren müssen; nachts, wenn draußen Dutzende Schiffe auf Reede liegen und auf den Morgen oder eine Fracht warten, wenn die verfallene römische Stadtmauer, die sich an der Wasserlinie entlangzieht, noch abweisender aussieht als bei Tag und alles dahinter und nichts davor zu geschehen scheint; nachts, wenn die Luft warm ist und flüsternde Paare auf Bänken sitzen, umschmeichelt von Katzen, die sich auf die Suche nach Essbarem begeben, wenn die Passagierschiffe hintereinander am Eingang des Goldenen Horns vertäut liegen, ihre erleuchteten Speisesäle und Lichterketten vor den Häuserzeilen glitzern und nur vereinzelt ein Containerschiff in den Bosphorus einbiegt und träge in der Bläue verschwindet: dann scheint alles gelassen, friedlich, geordnet und ruhig zu sein in Istanbul, der Stadt auf den sieben Hügeln, umarmt, umspült und durchzogen von Gewässern, die ihr Bild prägten und ihr die Bedeutung gaben, die sie heute noch hat.

Frühmorgens um fünf ist die Stadt noch nicht aufgewühlt von dem, was ihr während des Tages widerfahren wird, und sie muss sich nicht mehr erholen von dem, was sie erlebt hat, es ist Zwischenzeit, Atempause, Istanbul liegt da im gelben Licht der Straßenbeleuchtung, belebt einzig von Taxen und ersten Frühaufstehern, solchen wie Mehmet, dem Fischverkäufer, der neben der Galatabrücke auf den Fang wartet, den Yilmaz, der Fischer, ihm bringen wird, jeden Morgen zwischen sechs und halb sieben, in seinem winzigen Boot, immer am Rand der Legalität arbeitend, weil nämlich die Fischschwärme sich nicht an Demarkationslinien halten, an Uferzonen und Sperrgebiete. Und an die sich deshalb auch Yilmaz nur ungern hält und er sich in die Fahrgebiete der großen Frachter begibt, da aber nicht alleine liegt, was zu gefährlich wäre, sondern in der sicheren Gruppe von zwei Dutzend Fischerbooten, die wie ein Schwarm soeben zart auf der Wasseroberfläche gelandeter Libellen tanzen und schaukeln auf den Wellen des Marmarameers direkt an der Mündung des Bosphorus. Es ist schwieriger geworden, seit Dezember 2003, als das Kontrollsystem in der Region eingeführt wurde, mit Video- und Satellitenüberwachung, und jetzt plötzlich Boote der Küstenwache angeschnellt kommen, die Yilmaz und die anderen Fischer vertreiben, raus aus der Fahrrinne, Richtung Ufer, wo sie auch hinfahren, bis die Polizei verschwunden ist. Dann tuckern sie zurück, dorthin, wo die Fische sind, in die Illegalität, aber was bedeutet schon Illegalität in einer Stadt, in der ganze Viertel für die Neuankömmlinge ohne Baugenehmigung erstellt werden und die dann kurz vor den

Wahlen legalisiert werden, denn auch Zuwandererstimmen sind Stimmen.

Den ganzen Tag über wird Mehmet am Fährhafen Eminönü ans Geländer gelehnt stehen, rauchen und die fünf Sorten Fische verkaufen, die er in bunte Plastikschüsseln verteilt hat, eine Million Lira die großen, drei Millionen Lira für das Kilo der kleinen will er haben. Wenn ein Käufer sich entschieden hat, setzt Mehmet sich auf ein Holzbrett, die Zigarette im Mundwinkel, schlitzt den Bauch des Fisches auf, greift in den Körper hinein und wirft die Innereien hinter sich in das ölige Wasser.

Eminönü morgens um sieben ist eine Männerwelt, wie überhaupt das öffentliche Leben Istanbuls vorwiegend ein männliches ist. Zu Hunderten quellen Männer aus den Fähren, die von der asiatischen Seite kommen, von Haydarpaşa und Üsküdar, sie schieben sich von Bord, drängen durch die Schranken, immer mehr steigen die Treppen herunter von den oberen Decks, es scheint kein Ende zu nehmen. Alle kommen sie, um Geschäfte zu machen, große Geschäfte oder ganz kleine, traurige, dem blanken Überleben dienliche. Neben Mehmet installiert sich ein Kugelschreiberverkäufer, ein anderer hat sich auf Feuerzeuge spezialisiert, einer bietet Brezeln an, und der alte Mann, der eine Personenwaage aus einer Tüte auspackt und sie vor sich hinstellt, schaut so erwartungsvoll in die vorbeiziehenden Gesichter, dass manch einer dem muslimischen Gebot, Almosen zu geben, nachkommt und sich auf das alte Messgerät stellt.

Die Menschen eilen zu Fuß über die Galatabrücke, hetzen in die Altstadt, zum Bahnhof, springen in Taxen, hasten weiter. Die Fähre legt ab, eine nächste wartet schon auf den frei werdenden Anleger, der Verkehr auf dem Wasser verdichtet sich zusehends.

Ein junges Geschwisterpaar packt den frischen Fisch ein, den Mehmet verkauft und Yilmaz gefischt hat. Sie gehen über die Überführung zum Bahnhof Sirkeci, der heute in ein festliches Gewand mit Wimpeln gehüllt ist, weil die Deutsche Bahn und Siemens den ersten Güterzug seit Jahrzehnten von Köln über Rumänien und Bulgarien nach Istanbul geschickt haben, im Schrittempo auf maroden Gleisen, eine viertägige Reise mit Zukunfts- perspektiven. Um eine leuchtend gelbe Lok stehen Männer in leuchtend gelben T-Shirts, der öffentlichen Aufmerksamkeit wegen. Die Geschwister kümmert die Anwesenheit deutscher Eisenbahner kaum, sie warten auf ihren Zug. Der Junge wird sich in der Bahn auf den Fußboden setzen, bei offenen Waggontüren die Beine im Freien baumeln lassen, wie alle Jungs es tun, die Häuser werden schnell an ihm vorbeiziehen, und er wird über der Stadtmauer der Vorstadt entgegenrattern, unter ihm die Weite des Marmarameers, hinter ihm seine ihn besorgt beobachtende Schwester, die Tüte Fisch in der Hand.

Sirkeci ist ein Kopfbahnhof, die letzte Station im europäischen Schienennetz, entworfen im Jahr 1888 von einem Deutschen in orientalistischem Stil. Es ist ein filigranes Stück Ingenieurskunst,



Enge: 50 000 Schiffe ziehen jährlich durch den Bosphorus, der an seiner schmalsten Stelle gerade 660 Meter misst

über den Gleisen schweben grazile Dächer, osmanisch anmutende Burlesken, Möwen sitzen darauf. Einst kamen sie hier an, die Reisenden aus dem Norden Europas, all die Engländer und Franzosen mit ihren Schrankkoffern, ihren Gehilfen und Assistenten, mit dem Ziel, den Orient zu erforschen. In Sirkeci war erst einmal Schluss, und die Gepäckstücke wurden umgepackt, auf die Fähre, quer über die Mündung des Bosphorus, hin nach Haydarpaşa zum berühmten Bahnhof der Bagdadbahn, erbaut von deutschen Ingenieuren im Jahr 1903. Vom Ufer aus ist das monumentale Gebäude in der Ferne noch gut zu erkennen, wie ein Grandhotel sieht es aus, stolze und trutzige Neuklassik, der Anfang aller Abenteuer, der Beginn der Strecke Konstantinopel-Bagdad-Basra am Persischen Golf.

In vier Jahren soll Sirkeci nicht mehr das Ende sein, soll die Bahn tief unter dem Wasser hindurch West mit Ost verbinden, Stambul in Europa mit Üsküdar in Asien, ein Jahrhundertprojekt ist es, ein Tunnel der Superlative, wie es ihn vergleichbar nur zwischen England und Frankreich gibt. Die Fantasien werden fortgesponnen, in ferner Zukunft könnten Güter dann von Köln bis nach Basra fahren. Aber wer glaubt schon an die weite Ferne bis auf ein paar Eisenbahnfreake? Im Mai wurde der erste Spatenstich gesetzt, der Tunnel soll auch die beiden Autobridgen und den Fährverkehr entlasten, für die laufend wachsende Bevölkerung einer Stadt, die über die Hügel wuchert, denn zu viel Verkehr auf dem Wasser ist gefährlich und kaum unter Kontrolle zu halten, mit all den Fähren, Containerschiffen, den Versorgungsbooten und Freizeityachten, den Lotsen und Tankern, die in den Gewässern von Istanbul kreuzen, und mittendrin zu allem Überfluss auch noch Fischer wie Yilmaz.

Wenn, so wie jetzt zur Mittagszeit, ein 300 Meter langer

Öltanker wie die „Baku“ in den Bosphorus einbiegt, ist manch einem bang, denn jeder weiß von der „Independente“, jenem rumänischen Tanker, der 1979 mit einem griechischen Cargoschiff kollidierte. 90 000 Tonnen Öl strömten in den Bosphorus, und 43 Menschen starben bei dem Unglück, das zwar das größte, aber bei weitem nicht das einzige war, auch die Bilder des tagelang brennenden Tankers „Nassia“ haben sich in das Gedächtnis der Bewohner eingebrannt. Allein während der letzten beiden Monate sind zwei Frachtschiffe auf der Seite des Schwarzen Meeres auf Grund gelaufen. Ein Maschinenschaden bei einem der großen Schiffe ist der Albtraum schlechthin, ein Gastanker, der nicht mehr steuerbar ist und in die Stadt rauscht, das Horrorszenario, mit dem sie alle rechnen, wie sie auf das prophezeite Erdbeben warten und einfach nur hoffen, dass es nicht eintreten möge.

Der Bosphorus ist eine 32 Kilometer lange Meerenge mit einer Breite zwischen 660 und 3300 Metern und unberechenbaren Strömungen in der Tiefe. Dieses gewundene Stück Meer passieren jährlich 50 000 Schiffe, den Lokalverkehr nicht mitgerechnet, das heißt im Durchschnitt alle zehn Minuten eines, Tag für Tag, Containerschiffe, Tanker, Hochseefischer auf ihrem Weg vom Schwarzen Meer ins Marmarameer und umgekehrt. Es ist ein anderes Fahren als im Sueskanal, wo die Schiffe im Konvoi durchziehen, rund 30 Stück in die eine Richtung, später ebenso viele in die andere. Hier fährt, wer fahren will, nimmt sich einen Lotsen, wer einen nehmen will, doch keiner wird dazu gezwungen. Seit 1936 im Vertrag von Montreux festgelegt wurde, dass der Bosphorus internationales Gewässer ist und ein jeder das Recht auf freie Durchfahrt hat, seit dieser Zeit, als täglich ein gutes



Konzentration: Die meisten Tanker nehmen einen Lotsen an Bord. Bis zu 6000 Dollar kostet der Dienst auf der Brücke

Dutzend kleinerer Schiffe die Enge passierten, hat sich rechtlich nichts geändert. Der Bosphorus ist ein klassisches Nadelöhr, wobei er eigentlich gar nicht Bosphorus oder Boğaziçi heißt, sondern Istanbul Strait, weil Bosphorus aus griechischen Zeiten stammt, an die Captain Tuncay Çehreli bitte nicht erinnert werden möchte. Im „Turkish Straits Vessel Traffic Service Centre“ existiert kein Bosphorus, es ist eine moderne Angelegenheit hier, zukunftsorientiert, und zur Zukunft gehört mehr das Englische als das Griechische. Ein brandneuer Bau aus Granit und Glas ist es, auf halber Strecke zwischen Meer und Meer, hinter der zweiten Brücke, in İstinye, einem Fischerort auf der europäischen Seite der Wasserstraße, in dem die großen Trawler liegen, die im Schwarzen Meer arbeiten und am liebsten vor der rumänischen Küste den Kalkan fangen, eine Steinbuttart, tellergroß und pockennarbig, der begehrteste Fisch der Gegend.

13 schneeweiße Überwachungstürme reihen sich von der Stadt bis zum Schwarzen Meer, so dominant im Stadtbild, so hoch und schlank wie die Minarette, die überall gen Himmel ragen. Wo bis Dezember 2003 nur Leuchttürme den Weg durch die Meerenge wiesen, sind es jetzt auch die Radarsysteme, für die Captain Tuncay Çehreli und seine Kollegen zuständig sind, eine Dienstleistung des Transportministeriums, finanziert vom Staat. Im Bildschirmraum sitzen neun Männer hinter einer Glasscheibe, ein wenig Rasengrün trennt sie vom Wasser, ein Containerschiff zieht vor ihren Augen durch die Mittagshitze Richtung Schwarzes Meer. Jeder der Überwacher ist zuständig für drei Türme und hat vier Bildschirme vor sich, Radar und Überwachungskameras liefern die Bilder. Neben jedem Überwacher sitzt ein Kollege, eine Vorsichtsmaßnahme, alles will genau beachtet sein. Hinter ihnen, leicht erhöht, der oberste Kontrolleur. Auf einem der Bildschirme

schwimmt von rechts die „Baku“ ins Bild, bei der ersten Bosphorusbrücke ist sie angekommen, wie die meisten großen Schiffe hat sie einen Lotsen an Bord, gestern schon hat sie sich angemeldet, die zweieinhalbstündige Durchfahrt mit Lotse kostet den Tanker 6000 Dollar, „kein Geld“, wie Çehreli meint, und auf alle Fälle sicherer, denn wenn etwas passiert, bezahlt die Versicherung nicht. Aber genau das ist das Problem, denn es gibt auch unterversicherte Schiffe unter Billigflaggen, Tanker in beklagenswertem Zustand, und ausgerechnet die sind es, die keinen Lotsen an Bord holen. Wenn es zu einem Unfall oder einer Panne kommen sollte, liegen zehn nagelneue Rettungskreuzer in dem kleinen Hafen der Station, sofort einsatzbereit. 85 Leute arbeiten auf dem Gelände, die Hälfte von ihnen hat ein Kapitänspatent, noch ist keine Frau dabei, aber hoffentlich bald, denn nicht nur die englische Sprache gehört zur Zukunft, sondern auch die Kapitänin, so sieht es auf alle Fälle Çehreli. Es wird ein hartes Stück Arbeit sein, den Bewohnern der Stadt den „Boğaziçi“ auszutreiben und die „Istanbul Strait“ in den Sprachgebrauch einzuhämmern, wahrscheinlich ein Ding der Unmöglichkeit, auch wenn der Kapitän das gar nicht einsehen will.

Auf der Seekarte ist das „Traffic Separation Scheme“, das TSS, eingezeichnet, eine Darstellung des Fahrwassers, innerhalb dessen sich die durchziehenden Schiffe bewegen müssen und außerhalb dessen sich die Fischer aufhalten sollten, die je nach Jahreszeit nur ihre Netze hinhalten müssen, weil die Schwärme das Meer wechseln und zu Millionen vom kälteren und einen halben Meter höheren Schwarzen Meer ins warme, niedrigere Marmarameer ziehen. Außerhalb des Fahrwassers sollten sich auch die Segelboote bewegen, eng an der Küstenlinie entlangfahren, was aber auch besonders spektakulär ist, weil die alten Holzvillen und



Links
Räderwerk: Drehscheibe der logistischen Meisterleistung Istanbul ist die Galatabrücke am Goldenen Horn

Unten
Rädchen: Lotse Çahit İstikbal begleitet Schiffe zu ihren Piers. Vier Tage und Nächte dauert eine Schicht

Paläste inmitten üppiger Gärten direkt am Wasser liegen und eine Aneinanderreihung architektonischer Kostbarkeiten durch die Jahrhunderte bilden, die weltweit ihresgleichen sucht.

Die Villen hat sich die 70-jährige Alice Ludwig aus Werder bei Potsdam genau angeschaut, als sie durch den Bosphorus fuhr, und jetzt will sie noch viel mehr sehen von Istanbul, die Blaue Moschee natürlich und das Topkapı-Serail, unter beidem sind sie und ihr Mann vorbeigefahren mit ihrer „Olga“, einer bescheidenen Neun-Meter-Segelyacht, „Marke Eigenbau und unsinkbar, weil ausgeschäumt“, ein jahrelanges Stück Bastelarbeit, damals in der DDR Mitte der siebziger Jahre. Rührend sieht die „Olga“ aus zwischen all den immensen, gesichtslosen Motoryachten der zu Geld gekommenen Istanbuler in der Marina von Ataköy, die von vielen Männern in schwarzen Uniformen bewacht wird.

Auf dem Weg mit dem Bus in die Stadt sehen die beiden Segler auch die Frachtschiffe, die auf Reede liegen, um Liegegebühren zu sparen. Rund 70 Stück sind es, so genannte Feeder, die da im grellen Licht sanft schwojen, die meisten lagen gestern schon da und werden auch morgen und übermorgen noch da liegen. Zubringerschiffe braucht es, weil Istanbul, was ein Wahnsinn ist, wie Anton Hostettler schimpft, nicht einmal einen Tiefwasserhafen hat, was bedeutet, dass Hochseefrachter hier nicht anlanden können. Gebaut werden müsste, ausgebaggert, meint der Schweizer Transportunternehmer, und das wäre ein weiteres Riesensprojekt, es soll auch schon einen Reeder geben, der mit der Weltbank in Verhandlung ist, sagt Hostettler und nippt nervös an seinem Nachmittagskaffee, die Geschäfte gehen nicht besonders gut in diesen Zeiten, wo alle in den EU-Oststaaten investiert haben und nicht in

der Türkei. Und solange Istanbul nur ein Provinzhafen ist, lächerlich klein neben İzmir und Mersin, werden hier die Frachtschiffe zwar durchfahren, aber nicht laden. Wie sollen unter diesen misslichen Bedingungen große Geschäfte gemacht werden? Die Güter werden auf Hunderten Lastwagen die Küste entlang nach İzmir transportiert, ein einziger Güterkonvoi ist es. Oder sie werden auf die kleinen Frachtschiffe gepackt, die Feeder, die dann durch die Dardanellen ins Mittelmeer fahren, wo die Container in Italien oder Malta auf Überseeschiffe umgeladen werden. Hostettler schätzt, dass 80 Prozent der Exporte mit Hilfe von solchen Zubringern geschehen.

Manchmal möchte Hostettler nur weg aus dieser Stadt, die kaum Ruhe findet und deren Verkehr ihn ganz verrückt macht. Aber er lebt schon so lange hier, 18 Jahre, blutjung war er, als er damals aus Basel ankam, und heute ist seine Firma hier, seine Frau, die Kinder. Stille zu finden in Istanbul ist möglich, aber nicht an den Orten, die die Reiseführer empfehlen, nicht in einer der großen Moscheen nämlich, denn dort tragen Touristen in knisternden Plastiktüten ihre Schuhe mit sich herum, und es riecht nach verschwitzten Socken.

Eine beschauliche Art von Ruhe gibt es tatsächlich auf den Fähren, auch wenn sie voller Menschen sind und die Motoren dröhnen. Es ist eine besinnliche Stille, mehr eine innere denn eine äußere, eine, die auf die Ferne gerichtet ist und auf die Wasseroberfläche, die mit Licht und mit Spiegelungen zu tun hat. In Eminönü legen die meisten Fähren ab, Mehmet hat sich den richtigen Ort ausgesucht für sein bescheidenes Fischgeschäft, er steht gerne hier und plaudert mit den Männern auf den grotesk schwankenden Holzbooten, die frisch gebratene Makrelen direkt an die Passanten verkaufen, in Brot gepackt und mit Papier umwickelt, tropfend,



Unten

Neubau: Entlang der Bosphorusküste reihen sich Werften. „Bitte hier nicht parken“ steht auf dem Tor – freie Fahrt den Schiffen

Rechts

Patina: Fischverkauf vor historischer Kulisse. Der Bahnhof der Bagdadbahn war einst Verheißung von Abenteuer im Orient



köstlich. Mehmet benetzt immer wieder die verbliebenen Fische mit Wasser aus einem Eimer, den er mit einer Schnur am Geländer befestigt hat und guckt manchmal hinüber zu den Anglern, die auf der Galatabrücke stehen, einer neben dem anderen, Leine an Leine. Die Brücke vibriert vom Autoverkehr, das Wasser spritzt, ein Müllentsorgungsschiff dröhnt darunter hindurch, die Angler bewahren Gleichmut, und wer auf der unteren Etage der Brücke in einem der Cafés sitzt, dem baumeln die Leinen oder ein zappelnder Fisch vor dem Gesicht. Modernes türkisches Leben trifft hier auf traditionelles, in einem Café trinken ausschließlich bärtige Männer ihren Tee, gleich daneben Clubmusik, und Jugendliche lümmeln auf knallbunten Sitzkissen und rauchen Wasserpfeife.

Wenn Hunderte von Menschen auf die Fähre drängen und sich auf dem Schiff verteilen, dann ist kaum zu glauben, dass schlagartig Ruhe eintreten wird und das Lauteste an Bord die Rufe des Teeverkäufers sind, dass die Leute in sich gekehrt dasitzen, Geschäftsleute und Arbeiter, geschminkte Mädchen in hautengen T-Shirts und Mädchen unter Kopftüchern einträglich nebeneinander auf schmalen Bänken sitzen, die Innenstadt hinter sich lassen, die Silhouette Istanbuls im Nachmittagslicht immer kleiner wird und das Wasser aus den so tief liegenden Fähren aufspritzt bis zu den Passagieren auf dem untersten Deck.

Ein eitler Mensch ist er, der Fährkapitän, einen Spiegel hat er an zentraler Stelle aufgehängt in seiner Brücke, die einen überaus gemütlichen Eindruck macht: dunkle Holzverkleidung an den Wänden, auf zwei dicken roten Polstersesseln zerlesene Zeitungen, dazwischen ein Metalltischchen mit eingeritzten floralen Motiven, darauf Tee, Gebäck, ein randvoller Aschenbecher. Ein halbes Dutzend riesiger Kakteen steht herum, am Boden, auf dem Kartentisch, hinter dem Fenster, es muss eine Obsession sein. Der

Mann schaut immer wieder in den Spiegel, streicht sich die Haare glatt, der Zweite Offizier steuert derweil das große Schiff über die Bosphorusbucht hinüber nach Haydarpaşa, zwischen all den Booten hindurch, die ganz andere Fahrtrichtungen haben. Der Bagdadbahnhof kommt näher, volle Fahrt macht das Schiff, der Kapitän übernimmt das Steuer und lässt sich heißen Apfeltee bringen. Acht Stunden dauert sein Arbeitstag, 20 Minuten die Fahrt, hin und her, Asien, Europa, Asien, Europa, immer am Hafen von Harem mit dem Lotsenhaus vorbei, ein grandioser Blick über die Stadt, von weit oben, von seiner Fähre, der größten, die in diesen Gewässern verkehrt.

In Harem landen Autofahrer an, denn nicht jeder will im dichten Nachmittagsverkehr über die beiden Hängebänke schleichen. An der Station stehen ein paar überdachte Bänke, auf einer hockt ein junger Mann, und manch ein Passagier wirft einen verwirrten Blick auf den leblos wirkenden Menschen, der eine Flasche in seinen Händen hält, die nur aus schneeweißen, riesigen Fingernägeln zu bestehen scheinen, Betrunkene sind ein seltener Anblick in dieser Stadt. Hinter hohen Gitterstäben dann das Lotsengebäude, wie ein winziges Einfamilienhaus sieht es aus, fremd hier, so als ob der Bauplatz verwechselt worden wäre.

Maler gehen ein und aus, das Haus erhält ein neues, blassblaues Gesicht im Inneren. Çahit İstikbal sitzt im ersten Stock in dem Wohnzimmer mit Panoramablick an einem Tisch mit geblühter Plastikdecke, der Steward bringt Tee. Vier Tage und Nächte dauert die Schicht der vier Lotsen und der beiden Funker, die Wand an Wand in winzigen Kammern hausen und rund um die Uhr Bereitschaft haben, die ankommenden Schiffe zu ihren Piers



Links

Muße: Die hölzernen Villen an der Wasserfront des Bosphorus sind begehrt. Der Blick aufs Meer ist Privileg der Vermögenden

Unten

Arbeit: So manches wird mit Fischerbooten illegal gefangen. Der Verkauf von Muscheln etwa ist ein einträgliches Geschäft

bringen und die aufbrechenden sicher durch den Bosphorus geleiten. Gerade kommt die Truppe gemeinsam durch den Eingang, das Essen für die kommenden Tage in Einkaufsstüben. Wie in einer munteren Männerwohngemeinschaft sieht es hier aus, mit Sportzeitschriften vor dem Fernseher und vollen Aschenbechern, nur der kochende Steward passt nicht recht ins Bild.

Im Erdgeschoss eine wandgroße Karte des Hafengebiets, fast schon eine Antiquität, aber immer noch tauglich, darüber, wie an den vielen Orten, wo man sich zum Laizismus bekennt, ein Foto Atatürks. In kleinen Metallrähmchen stecken von Hand beschriebene Zettel mit den Namen der Schiffe, İstikbal platziert die „Costa Mediterranea“, einen italienischen Kreuzfahrtpalast, an der richtigen Pier. İstikbal ist Vertreter der türkischen Lotsenvereinigung und fährt oft ins Ausland zu Kongressen, ist sein Fahrgebiet doch weltweit eines der brisantesten, wegen der Öl- und Gastanker, die hier vom Schwarzen Meer her durchziehen. Auch wenn die Pipeline zwischen Kaspischem Meer und Anatolien bald fertig sein wird, ändert das die Situation im Bosphorus kaum; es werden jährlich immer noch 150 Millionen Tonnen Öl hier durchgeschleust werden, und das birgt Gefahren.

Auf Kanal 74 melden sich alle Schiffe, die in Istanbul anlegen wollen, bei den „Harbor Pilots“ an. Auch die „Bremen“ hat sich gestern schon angekündigt, und eben wieder. Sie ist ein kleines Kreuzfahrtschiff, nicht einer dieser monströsen amerikanischen Vergnügungspaläste, von denen allerdings zurzeit wenige hier verkehren, weil die Durchfahrt durch das Rote Meer und den Sueskanal den Amerikanern zu riskant erscheint und auch Istanbul gefährlich klingt. Das Lotsenboot, leuchtend rot und winzig, startet von Harem aus und saust hinaus durch die hohen Wellen zu dem kleinen Liner, der gerade die Prinzeninseln passiert.

Auf der Brücke stehen Kapitän und Offiziere mit Sonnenbrillen, gelassene deutsche Männer in schneeweißen, gut sitzenden Uniformen, mit akkuratem Haarschnitt und gepflegten Händen, eine saubere Welt. Der Lotse übernimmt, ein Tanker überholt die „Bremen“ auf der Backbordseite, steuerbord zieht schnell ein Tragflügelboot an ihr vorbei, Fähren kreuzen ihren Weg, auf einer von ihnen der Kapitän mit dem Hang zum Kaktus. Das ganze Panorama der Stadt tut sich auf, und alles ist zu sehen, am rechten Ufer der Bagdadbahnhof, der Mädchenturm, auf dem der Legende nach eine Prinzessin vor ihren Häschern versteckt worden ist, was ihr aber auch nichts nützte, denn sie starb an dem Biss einer Schlange. Dahinter die Bosphoruseinfahrt, der Galataturm, den die Genueser 1348 bauten auf dem kleinen Gebiet, das den christlichen Europäern zugesprochen worden war und heute das Herz des modernen Stadtviertels Beyoğlu bildet. Dann folgen die Galatabrücke, die das Goldene Horn vom Marmarameer trennt, die drei großen Moscheen, deren Minarette und Kuppeln in der Abendsonne leuchten und den Palast der Paläste, das Topkapı-Serail, einrahmen. Es gibt keine glanzvollere Ankunft in Istanbul als diese.

Der Lotse lenkt die „Bremen“ in einem großen Bogen um die Fischer herum, die die Hafenzentrale und die Fährrboote und die Lotsen verrückt machen, aber was soll man tun? So schnell, wie sie weg sind, so schnell sind sie wieder da. Der Liner wird an der Pier von Karaköy direkt unter dem Galataturm festgemacht, der Lotse geht von Bord und wartet, dass ein Kollege ihn mitnimmt, denn er muss noch ein weiteres Schiff abholen draußen im Marmarameer. Drüben im blauen Häuschen im Hafen von Harem steht zwar das

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 57





Überlebenskunst: 14 Millionen Menschen leben in Istanbul. Nicht wenige arbeiten als Straßenhändler oder Alleinunterhalter

Unten

Zärtlichkeit: Pendler wohnen in Asien, arbeiten in Europa. Die Vorteile: billige Mieten, und auf der Fähre ist gut turteln

Rechts

Ungeduld: Mit der Fähre gelangt man am schnellsten ans andere Ufer. Die Bosphorusbrücken sind notorisch verstopft



Abendbrot auf dem Tisch, aber das darf ihn noch nicht kümmern, der Steward wird das Essen warm halten für ihn.

In Karaköy liegt auch ein ukrainisches Passagierschiff, das regelmäßig Odessa mit Istanbul verbindet und das nicht nur Händler aller Art transportiert, sondern auffallend viele junge Frauen auf Stöckelschuhen, mit engen Jeans und Oberteilen, die der Reizwäsche näher verwandt sind als dem T-Shirt. Sie stammen aus Moldawien, einige werden nicht zurückkehren in ihre Heimat, sind verkuppelt, verkauft worden, und Istanbul wird nicht ihre letzte Etappe gewesen sein.

Ganz in der Nähe sitzt in einem Auto am Ufer eine ältere Frau in den Beifahrersitz versunken, sie häkelt ohne Unterlass, goldenes Abendlicht verzaubert ihr Gesicht. Ihr Mann steht am Wasser im tiefen Gras und hält seine Angel ins Goldene Horn, neben ihm eine Handvoll anderer Angler. Frei lebende Hunde dösen und schnappen nach Fliegen, ein friedliches Bild kaum hundert Meter von dem Lärm der Galatabrücke entfernt. Orange Versorgungsboote liegen direkt daneben, und die Bootsführer warten auf einen Anruf ihrer Zentrale, damit sie durch den Bosphorus fahrende Frachtschiffe und Tanker mit allem beliefern, was diese brauchen, Toilettenpapier, Getränke, Proviant, Medikamente, alles Mögliche, was den eiligen Riesen so fehlt.

Drei Holzboote mit einer Handvoll Sitzplätze bringen einzelne Menschen über das Wasser auf die andere Seite des Goldenen Horns, eine Million Lira der Weg, eine bequeme Abkürzung für die, die nicht über die Brücke gehen wollen, um zum großen Anleger am anderen Ufer zu kommen. Ein hektischer Geschäftsmann bleibt lieber stehen auf dem schwankenden Boot und brüllt

Anweisungen in sein Mobiltelefon, während das warme Licht die Tiefe des Goldenen Horns ausleuchtet, ein Seitenarm, ein zehn Kilometer langer Zipfel Wasser, der weit hinten einfach ins Land überzugehen scheint, ein sumpfiges Gewässer, das mit Mühe und Aufwand sauber gehalten wird und das die Stadtverwaltung mit einer Parkanlage umgibt, für die viele Häuser fallen und 100 000 Menschen umziehen mussten. Auf den Hügeln thronen Friedhöfe enormen Ausmaßes, von unten sehen die Sarkophage kahl und kühl aus, ein gigantisches Feld aus weißen Quadern, und nur wer zum Friedhof hinaufsteigt, kann sehen, dass auf jedem Sarkophag bunte Blumen angepflanzt sind, ein Blütenmeer und ein Insektenparadies ist es, was da über der schillernden Stadt gedeiht.

In Eminönü läuft der abendliche Fährverkehr auf hohen Touren, die Straßen sind voll mit gelben Taxen, es ist laut. Mehmet packt langsam seine Eimer zusammen, gleich geht er heim zu seiner Mutter und seiner kleinen Tochter, ohne Frau lebt er, ein heikles Kapitel, über das er lieber schweigt.

Bald darauf bricht die Zeit des Müßiggangs an, die Menschen fangen an zu schlendern, sich ins Gras zu setzen, die Straße dem Meer entlangzugehen, eine Straße, die keine eigentliche Promenade ist, aber als solche behandelt wird. Weit gehen einige, ganz um den Park des Topkapı-Serails herum, bis sie den ersten Überwachungsturm am Meer sehen und den gekenterten Frachter, den die Brandung umspült und den die Kinder so lieben. Hinter einer kleinen Mauer liegen graue Felsbrocken, grob und groß, darauf platzieren sie sich, all die Familien mit ihren Essenstüben, die Händchen haltenden Paare, einzelne Spaziergänger, die aufs Marmarameer hinausschauen, die Weite nach Delfinen absuchen und zwischendurch immer wieder Brezeln oder Nüsse von fahrenden Händlern angeboten bekommen, Luftballons für die Kinder und



1001 Nacht: Auf dem Mädchenturm, heißt es in der Legende, fand eine Prinzessin den Tod durch den Biss einer Giftschlange



Süßigkeiten für alle, und das alles direkt an der Ausfallstraße Richtung Flughafen, die historische Stadtmauer mit ihren Löchern, aus denen bedrohliche Geister zu starren scheinen in der Dämmerung, hinter sich.

Die Muezzins singen ihre Gebete auf Arabisch in einem Land, das Türkisch spricht, moderne Türken verfluchen diese Rufe, möchten sie am liebsten verbieten, und doch gehören sie zur Rhythmisierung eines Tages, das letzte Mal bei Einbruch der Dunkelheit, kurz bevor Istanbul sich entspannt, wenn bald danach die Möwen anfangen, um die Minarette der Sultanahmet-Moschee zu kreisen, so majestätisch, als ob sie die alleinigen Herrscherinnen der Stadt auf den sieben Hügeln und zwischen den Meeren wären. ☺

Zora del Buono, Jahrgang 1962, ist stellvertretende Chefredakteurin von mare. Sie erreichte Istanbul auf dem spektakulärsten Weg: zu Schiff im Abendlicht. Besonders die Brücken bewegten sie: Im Mietwagen auf der schwankenden Bosphorusbrücke stecken zu bleiben war genauso beeindruckend wie ein nächtlicher einsamer Spaziergang über die Atatürkbrücke zu einer Zeit, als ganz Istanbul vor dem Fernseher das Fußballspiel zwischen rivalisierenden lokalen Clubs schaute und kein einziges Taxi die Straßen befuhr.

Alex Webb, Jahrgang 1952, ist Vizepräsident der Agentur magnum. Istanbul ist für den New Yorker Fotografen seit langem ein Faszinosum. Der mare-Auftrag war ihm willkommen: Er arbeitet an einem Bildband über die Stadt.