

I. Vorbereitungen, Warnungen und erste Beschwerden

Vor dem Anfang dieser Reise gab es warnende Stimmen und Vorbereitungen. Die Vorbereitungen waren vielfältig. Verhältnismäßig einfach das Besorgen von Primuskochern, Schlafsäcken und ausgefallenen Werkzeugen. Schwierig dagegen, da unbegrenzt und ungenau, die geistigen Vorbereitungen. Sie haben den Zweck, den Fahrer an die Orte zu führen, die er sehen will, und nicht neben ihnen vorbei. Zuerst muß er jedoch wissen, was er sehen will. Alles Neue natürlich in neu gegründeten Nationalstaaten. Aber doch auch einiges Alte. Dies pflegt man im Baedeker zu finden. Wenn aber die Baedeker aller zu befahrenden Gegenden aus der Vorkriegszeit stammen, so sind sie mangelhaft. Vieles Sehenswerte wurde erst nach dem Krieg aus der Erde geschaufelt. Sir Leonard Woolley hat in Ur gegraben, die Deutschen in Uruk Warka. Die Franzosen und Türken und Amerikaner auch irgendwo. Aber wo?

Einen Monat vor Beginn der Reise beginne ich meinen Freunden zu erzählen: »Im März mache ich eine Fahrt nach der Türkei, Syrien, Irak und Iran.« Auf solches reagieren die meisten Leute wenig. Von der Türkei wissen sie, daß es Konstantinopel gibt (aber nicht, daß dies heute Istanbul heißt), mit der Hagia Sofia und dem Goldenen Horn, und daß Kamâl Atatürk die moderne Großstadt Ankara aus der Einöde gestampft hat, mit Hilfe vieler deutscher Architekten. Syrien – »da waren die Armeniermorde«. Irak und Iran entsprechen keinen Vorstellungen. Wenn aber das Wort Bagdad fällt, dann leuchten plötzlich die Augen auf – ein Kalif in einer gekuppelten Märchenstadt – wie verlockend! Und wenn gar aus Versehen Persien genannt wird, dann wollen alle mitfahren. Aber da Persien seit einigen Jahren Iran heißt, ist es nicht mehr erlaubt, Persien zu sagen, und ich tue es auch nicht. Die Leute sollen sich daran gewöhnen.

Die normalen gebildeten Menschen, die französische und englische Bücher lesen und in Konzerte gehen, wissen nicht, wohin ich fahre und sind noch ungebildeter als ich.

Das nächste ist der Gang zum Fachmann. Er ist Direktor eines kleinasiatischen Museums und ebenso freundlich wie hilfsbereit. Zu seiner Zeit habe man diese Wege mit Kamelkarawanen gemacht, meint er allerdings, mit einer kaum verhüllten Verachtung für Reisen im Auto. Er spricht von Bogasköj und Alladja wie von Würzburg und Bamberg. In Bogasköj graben die Deutschen eine hettitische Stadt aus. Der Professor versucht voll Güte, meine Unbildung nicht scharf ans Licht zu stellen. Aber auf dem Rückweg von seinem Arbeitszimmer durch einige Räume des Museums sehen mich schwarze böse Steinmänner an. Sie sind hettitisch und assyrisch und vielleicht auch parthisch.

Es ergeht also ein Notschrei an die nahen Freunde, mit der Bitte, mir mitzuteilen, wie Hettiter und Assyrer, Sumerer und Aramäer und Phrygier zusammenhängen. Beim Besteigen des Dampfers in Venedig händigt mir denn auch ein alter Freund eine schöne getippte Tabelle aus. Es ist ein Auszug aus dem Ploetz. Den Ploetz habe ich noch vor fünfzehn Jahren leicht verachtet. An der Universität wußten wir vieles besser als er. Auch jetzt scheint mir, daß entweder die Bildung des Ploetz noch etwas mangelhaft ist, oder daß die Altertumswissenschaften noch viele Lücken aufweisen. Einzelne Könige mit wunderbaren vielsilbigen Namen schweben frei in den Jahrtausenden. Was dazwischen liegt, scheint unbekannt zu sein. – Ein Trost bei all den Unsicherheiten ist immerhin, daß im Auto, dem guten, hochbeinigen, sieben Jahre alten Bungo, der in viele Zelttücher gewickelt an Bord des Adriadampfers steht, der schwerste Koffer ein Bücherkoffer ist; und daß sich vielleicht aus ihnen unterwegs noch einiges erforschen läßt.

Die Warnungen

Zwei hohe türkische Würdenträger in Berlin schlagen entsetzt die Hände zusammen, als sie hören, es sei geplant, Ende März und Anfang April die Türkei im Auto zu bereisen. Da sei noch Schnee und Regen, kein Grün weit und breit, die Straßen schlecht, die Flüsse übergetreten, die Brücken zerstört. Wir sollten doch lieber den Schlafwagen nehmen. Oder noch besser: erst im Mai kommen. Dies ist die erste Warnung. Sie kommt einem Abraten gleich.

Aus Wien kommen alle zwei Tage Briefe von Doris' Vetter. Er berichtet über seine Nachfragen beim Touring-Club und bei allen Reisebüros, sowie bei sämtlichen Menschen, die je jemand gekannt haben, der im Vorderen Orient gereist ist. Ergebnis: solch eine Reise unternähmen höchstens spleenige Engländerinnen. Sie müsse schlecht enden. – Der Vetter besucht außerdem den Vortrag einer Dame, die aus Iran zurückkam und behauptet, von den Händen einer Räuberbande in die der nächsten gefallen zu sein. – Des Veters Trost ist die Überzeugung, daß Mangel an Devisen Doris und mich in Istanbul, spätestens in Ankara zur Umkehr zwingen werden.

Die dritte Warnung kommt von einem Sachkenner, und ist weniger Warnung als Ratschlag. Da steht zu lesen: Trittbretter wegnehmen oder hoch legen, da sie leicht schleifen. Eventuell Kotflügel an den Enden etwas stützen, da sie in tiefen Bodenwellen den Boden berühren ... In Anatolien alle Brücken erst prüfen! ... Nie die Lastwagenspuren verlassen und es ‚besser‘ wissen. Neben der Spur sieht das Gras recht verlockend aus. Doch die Grasnarbe ist dünn, der Lehm darunter länger feucht; sie sinken da unweigerlich. Also einfach mit Schuß in die, wenn auch wassergefüllte tiefe Radspur und durch den Sumpf durch, wenn auch nachher die Frontscheibe eine Schicht Lehm trägt. Zögern hilft da gar nichts.«

Die vierte Warnung kommt zu spät. Sie reist uns von Hafenstadt zu Hafenstadt nach. Sie bleibt also unberücksichtigt. Sie lautet: »Es ist unmöglich, die Türkei vor Mai zu durchreisen.«

Die Erkundigungen in Istanbul

Beim türkischen Touring Club in Istanbul bekommen wir ein schematisches Streckenverzeichnis mit Kilometerangabe für die ganze Türkei. Es sei jetzt noch früh, wird gesagt, aber es gehe. Von Adana nach Alexandrette sei der Weg besonders schlecht. Leider haben wir diese Bemerkung unter der Fülle der Ereignisse und der sich widersprechenden Aussagen später vergessen.

Bei einem Mittagessen in Istanbul erkundigt sich der Archäologe links, was für Werkzeuge wir dabei haben. Nachdem er hört: »Schaufel, Axt, Lastwagenwinde, Hühnergitter« meint er: »Dann werden Sie vielleicht durchkommen.« Und er bestellt mich in sein Institut. – Der General a. D. zur Rechten hört von dem Plan, unterwegs im Zelt zu übernachten und sagt: »Da rate ich Ihnen aber sehr, immer weit entfernt von einer Ortschaft zu kampieren, sonst verlangt die Polizei, daß Sie im Ort unter ihren Augen übernachten.« Es folgt der Tee beim Marineoffizier. Die lebhaft reizende Frau erzählt von den Deutschen, die im Herbst durchgekommen sind und im Auto nach Ankara wollten. Eine Woche später stand das kleine Auto wieder gebrochen und zerbeult vor dem Generalkonsulat, das einzige, was noch ganz war, sei das Fähnchen gewesen.

Im Archäologischen Institut begibt sich der Ausgraber von Bogasköj, bei dem ich etwas über die Hettiter zu lernen hoffte, sofort an die Generalstabskarte und erklärt uns den Weg nach Ankara. Es gibt einen direkten Weg. Ihn darf man nicht fahren; denn er geht durch Militärgebiet. Ein Tourist hatte einmal die Genehmigung, das Militärgebiet zu durchfahren. Unterwegs hatte er eine Panne. Während er unter dem

Wagen lag, kam ein Militärposten an. Der Tourist zeigte auf seinen Erlaubnisschein. Der Soldat sagte: »Sie haben die Genehmigung durchzufahren, aber nicht: stehen zu bleiben.« Infolgedessen mußte der Wagen durch ein Ochsespann abgeschleppt werden. Nachdem die Militärzone passiert war, konnte der Fahrer mit der Reparatur seines Autos fortfahren. Es hat also nicht viel Zweck, sich um eine Genehmigung durch das Militärgelände zu bemühen. Statt dessen geht der Weg zu Schiff nach Mudania und von da nordostwärts durch Anatolien.

Die Erklärungen des Archäologen sind sehr verwickelt. Doris zeichnet sie auf und macht Skizzen dazu. Einmal heißt es von dem größeren Weg abbiegen; die Stelle ist kenntlich durch ein neues Haus mit einem Ziegeldach. Einmal muß man nach der Zuckerfabrik fragen; dann kommt man auf den rechten Weg. Zum Schluß, gegen Ankara zu, heißt es: »Da müssen Sie sich eben irgendwie durchmogeln, einmal rechts, einmal links der Bahn, wie es am besten geht.« Der Archäologe versucht, bestimmte Tagesstrecken festzusetzen, damit wir in nicht zu winzigen Ortschaften übernachten müssen. Ich erkläre ihm, daß wir im Zelt übernachten wollen. Er sagt: »Das geht nicht. In der Türkei muß man sich, wenn auf Reisen, jede Nacht bei der Polizei melden.« Ich gebe den Rat des Generals wieder. Er meint, der General verstehe davon nichts.

Wir gehen zur großen Benzin- und Ölfirma. Der junge Engländer erzählt von Deutschen, die durchkamen, denen Ratschläge gegeben wurden, die trotzdem einen anderen Weg fuhren und scheiterten. Sie hätten sich dann ins Schwarze Meer verschiffen lassen. Seitdem habe man nichts von ihnen gehört. Ob das dieselben sind, von denen schon erzählt wurde? Taktvoll werden allerseits die Namen der vor uns Gescheiterten verschwiegen. Wir hoffen, daß auch im Fall unseres Scheiterns solche Rücksichtnahme walten wird.

Der Schmierölsachverständige der Firma, ein Türke, zur Frage des Zeltens: »Sie können übernachten, wo Sie wollen. Aber es wird gut sein, wenn Sie sich am anderen Morgen jeweils im ersten Ort bei der Polizei melden.« Er sollte es eigentlich wissen, und da seine Aussage uns am liebsten ist, werden wir uns daran halten. Er gibt uns dieselbe Strecke an, die im Büchlein des Touring Club steht. Sie verläuft ganz anders als die des Archäologen.

Zurück also zum Archäologen mit der Frage, warum er uns einen anderen Weg angegeben hat. »Das Stück von Geyvve« sagt er, »ist ohne jede Straße. Man fährt durch ein Flußtal. Wenn es geregnet hat, bleibt man stecken.« Im Übrigen gibt er zu, daß diese Straße weitaus besser ist als die seinige über Eskischehir. Wir rechnen aus, daß es seit fünf Tagen nicht geregnet hat. Und der Archäologe sagt: »Wenn es die weiteren zwei Tage bis zu Ihrer Abfahrt auch nicht regnet, dann können Sie die Nordstraße über Geyvve versuchen.«

Der letzte Tag in Istanbul

Der letzte Tag in Istanbul ist feuchtstrahlend. Die Prinzeninseln, bisher nur ein zarter blauer Umriß in der Ferne, sind nahegerückt. Dahinter steht eine neue ferne blaue Berglinie, die Bergkette hinter Jalova auf der asiatischen Seite des Marmarameers. Und darüber zarte weiße Wolken, die gar keine Wolken sind, sondern der Olymp. Es ist der Olymp bei Brussa, einer der vielen Olympe, die die griechischen Kolonisten brauchten, um nicht nur sich, sondern auch ihre Götter zu installieren und wirklich heimisch zu werden.

Istanbul ist unter dieser feuchten Luft und einer starken Sonne hinreißend schön, mit immer neuen Ausblicken von seinen vielen Hügeln: auf Galata oder Stambul, steil hinunter aufs Meer oder hinüber auf Haidar Pascha am asiatischen Ufer mit seiner geschwungenen Hafengebucht und der lang hingestreckten Kaserne,

die in ihren schönen Linien nichts so sehr gleicht wie dem Kloster Melk an der Donau. Es ist ja auch eine geheime uralte Verbindung zwischen der östlichsten Kaiserstadt Europas und dem Land donauaufwärts. Eine Distelart, die überall auf den Steppen Anatoliens wächst, findet sich sonst nur im Türkenwäldchen vor Wien. Und die köstlichen Palatschinken, die in Österreich mit den verschiedensten Käse-, Schinken- und Rosinenfüllungen gebacken werden, sind ein altes byzantinisches Gericht – einst Palakuntas genannt. Ein Unterschied ist nur, daß die Liebe zu zuckersüßen Speisen hier an der Brücke zum Orient noch größer ist als im Donauland: zahllos die Händler, die an diesem Morgen vergnüglich in der Sonne ihre Stangen mit rosa und violetten Bonbons feil halten, zahllos die süßen Kringel und Cremeschnitten, die klebrigen Sorten »türkischen Honigs« zahllos auch die kleinen Geschäfte, in denen der Gast sich zu süßem durchgetriebenem Milchreis, zu Schokoladecreme oder pudierzuckerbedecktem Yoghurt hinsetzt.

Eine betriebsame Stadt, mit den vielen Dampfern und Schleppern, den Segel- und Ruder- und Fischerbooten, die still liegen in dichten Reihen, die auf und ab kreuzen, die stampfen und tuten. Viele verfallene Barock- und Empirepaläste in dem älteren Viertel, moderne Geschäftshäuser die Perastraße hinauf, Holz- und Steinhäuser, alles hingeschmiegt wie ein Teppich über den Hügeln, bräunlich, rötlich, gelb. Daraus aufsteigend die riesigen Moscheekuppeln und die Minaretts, auch sie, als seien sie organisch gewachsen. Und um das ganze alte Istanbul, einen weiten Raum teils abgebrannter, teils verfallener Quartiere mit umschließend, die vielhundertjährige byzantinische Stadtmauer mit ihren viereckigen Türmen und ihren engen tiefen Toren. Welch ein Jammer, wenn sie dem Planen eines modernen westlichen Architekten zum Opfer fallen würde!

Am letzten Abend in dieser Stadt geben wir uns tiefsinnigen Erwägungen hin. Ob wir besser im Zelt übernachten und frieren? Oder ob wir im Auto übernachten, was zur Folge haben würde, daß wir alles, worauf wir nicht liegen, Koffer und Eßwaren, Benzintanks, Schreibmaschine und Schaufel, hinausstellen müßten. Die schwere Frage ist, ob dann alles gestohlen wird, während wir schlafen. – Wir kennen eben Anatolien noch nicht.

Erster Fahrttag

Das Autoverladen auf das kleine Schiff am Galatakai ist sehr lustig. Offenbar eine zur Tradition gewordene Improvisation. Der Raum zwischen Schiffsreeling und Verladeluke ist zu eng, als daß der Bungo quer stehen könnte. Es werden also Planken vom Kai zum Schiff gelegt, und dann auf Deck nochmals eine kleine Rampe zur Luke. Immer noch fehlen aber etwa zwanzig Zentimeter. Langsames Fahren ist geboten; denn es geht rechts und links um jeden Zentimeter. Infolgedessen ist es unmöglich, etwa in einem Anlauf mit den Vorderrädern auf die Luke zu kommen. Deshalb setzt nun das geniale Manöver ein. Das Vorderteil des Bungo wird mit einem kleinen Schiffskran in die Höhe gelupft, während mir befohlen wird, mit den Hinterrädern weiter zu fahren. So kommt der ganze Wagen aufs Schiff, die Hinterräder noch auf der kleinen Rampe, die Vorderräder schon fast wieder über dem Lukenrand der anderen Seite hinaus, aber festgehalten durch den Kran.

Das Wetter ist scheußlich: grau, dicke Wolken, kalter Wind. Nichts von den Schönheiten Istanbuls ist zu sehen. Das ist wohl die Folge der gestrigen Feuchtigkeit. Und die weitere Folge wird Regen sein. Werden wir den Weg über Geyve doch nicht nehmen können?

In der ersten Kabine sitzen feine Bürgersleute. In den unteren Regionen Männer und Frauen mit Bündeln, die in die schönsten Kelims gewickelt sind. Am oberen Deck, im kalten Wind, sind Bänke und Tische in zwei Reihen aufgestellt, wie in

einem Landwirtshausgarten. Gegen zwölf Uhr tun Doris und ich wie das Volk: wir holen unser großes Weißbrot, Messer, Käse und Butter heraus und essen an den Holztischen zu Mittag. Tee oder Kaffee liefert das Schiff. Es wird unterdes etwas heller. Sogar ein wenig Sonne scheint auf die grünbewachsenen Hügel und Buchten, denen wir immer näher kommen.

Das Ausladen in Mudania ist noch komischer als das Einladen. Diesmal fühle ich mich wirklich wie in einem Karussell. Zuerst wird der Wagen vorn steil in die Höhe gehoben, dann hinten, so daß alle Koffer nach vorn rollen. Schließlich darf er unter Zurufen der Bewunderung einer großen Menge aus eigener Kraft an Land fahren.

Die Straße ist zuerst sehr ordentlich. Allmählich werden die Löcher immer zahlreicher. Aber im Durchschnitt ist es nicht schlechter als die Straße Rom-Neapel im Jahr 1927. Sonne und viel Staub. Eine hellgrüne Frühlingslandschaft mit blühenden Obstbäumen. Dreißig Kilometer hinter Mudania kommt Brussa, die Hauptstadt der Türken, bevor sie Konstantinopel eroberten. Es liegt ganz reizend, einige Hügel hinauf gebaut, am Fuß des Olymp, an dessen Stelle aber nur tiefhängende Wolken zu sehen sind. Das Grab des ersten Mohammed mit schönen alten Kacheln sichten wir von einem Rohrstuhl aus, den ein freundlicher Mann offenbar gewohnt ist, vor das eine Fenster zu stellen: das Fenster stößt er gleichzeitig ein. An Schlüsselholen denkt hier kein Mensch. Oberhalb der Stadt eine Zitadelle auf byzantinischem Unterbau, mit dem Blick über die ganze hell leuchtende Stadt. Schöne Marktgassen, in denen alle paar Schritte dicke Platanen stehen; alles sehr gemütlich: Katzen sonnen sich, die Bevölkerung wundert sich nicht über die zwei behosten Autofahrerinnen, und zu unserer Freude sehen wir zuweilen auch noch eine türkische Frau in Hosen, allerdings in viel schöneren als die unsrigen, rot oder blau geblümt.

Bisher war Doris unsere einzige Sprecherin auf türkisch. Sie hat einen Sprachführer, der nach Gebieten geordnet ist. Ich finde ihn völlig unbrauchbar, denn wenn ich »rechts« oder »links« »steinig« oder »hebe dich hinweg« wissen will, beginnt erst ein Rätselraten, ob dies unter Reisen oder Hotel, Arzt oder Sehenswürdigkeiten stehen mag; und dann ist es immer noch nicht zu finden. Um dem abzuhelpen, habe ich in Istanbul zwei kleine Lexikönchen gekauft. Deutsch-türkisch und türkisch-deutsch. Sie haben einige Besonderheiten, denen wir jedoch erst mit der Zeit auf die Spur kommen. Zum Beispiel das Wort »verschieden« wird mit den türkischen Wörtern muhelif und ölmüs wiedergegeben. Davon bedeutet das eine verschieden, das heißt andersartig. Das andere aber verschieden als Partizipium Perfekti von verscheiden, also »gestorben«. Kein Wunder, daß die Bauern etwas erstaunt dreinsehen, wenn sie gefragt werden, ob es verstorbene Wege nach Nallihan gibt. – In Brussa jedoch gehen die ersten Handelsgespräche mit Hilfe der Lexikönchen glänzend vonstatten: Bindfaden- und Benzinkaufen, Luftaufpumpen. Die Leute ihrerseits erzählen lange Geschichten, die wir leider nicht verstehen.