

# Reader: On the road

Theaterprojekt von walk tanztheater

Zusammengestellt von Brigitte Herrmann

# Grenzübergang Spielfeld-Straß 1972

Peter Payer

## Gastarbeiterroute

### Ausbau des Grenzübergangs für die mehrspurige Abfertigung



Mit den „GastarbeiterInnen“ tauchte Anfang der 70er Jahre auch ein neuer geografischer Begriff auf: die „Gastarbeiterroute“ – als Bezeichnung für jene Autobahnen und Landstraßen, auf denen die Menschen jahrein, jahraus, meist zu Beginn der Sommermonate tagelang zwischen ihrem Herkunfts- und dem Aufnahmeland hin und her pendelten. Mit den Reisenden zirkulierten hier auch Informationen, Grußbotschaften, Geld, Souvenirs und Geschenke aller Art, wodurch die „Gastarbeiterroute“ zum lebensnotwendigen Verbindungsglied in die Heimat wurde, zur Nabelschnur nach Hause.

Die Hauptverkehrsachse, an die 3000 Kilometer lang, durchschnitt den Kontinent in Form einer langgezogenen, von Nordwesten nach Südosten verlaufenden Diagonale. Auf Grund seiner topografischen Eigenheiten stellte Österreich zumindest in den ersten Jahrzehnten ein nur schwer zu passierendes Nadelöhr dar. Erst der sukzessive Aufbau leistungsfähiger Bahn- bzw. Straßenverbindungen ließ die „Gastarbeiterroute“ zu einer modernen, den Anforderungen des Massenverkehrs gewachsenen Strecke werden – ehe die jüngsten politischen Veränderungen im ehemaligen Jugoslawien das gesamte europäische Verkehrsnetz völlig neu konstituierten.

## Wikipedia:

In Österreich bestand die Gastarbeiterroute bis in die beginnenden 1980er Jahre nahezu ausschließlich aus [Bundesstraßen](#). Der [steirische](#) Abschnitt war als der gefährlichste Teil dieser Strecke zu sehen: Auf 330 km ereigneten sich durchschnittlich mehr als 5000 Verkehrsunfälle pro Jahr. Die [Österreichische Gesellschaft für Straßenwesen](#) stellte fest, dass „ein Drittel aller Gefahrenstellen der österreichischen Straßen auf der Gastarbeiterstrecke lag“.<sup>[2]</sup> Als der unfallträchtigste Abschnitt galt dabei die 1965 erbaute [Leobener](#) Umfahrung, wo beispielsweise zwischen 1965 und 1975 auf einer Länge von 12 km 62 Tote und 178 Schwerverletzte zu verzeichnen waren. Die Zeitschrift [Der Spiegel](#) bezeichnete die Leobener Umfahrung in einem Artikel aus dem Jahr 1975 daher als „Massengrab für Autofahrer“.<sup>[2]</sup>

Ein weiteres, damals sehr gefährlich zu befahrenes Teilstück war die damalige [Schoberpass-Bundesstraße B 113](#). Diese Gefahrenstelle wurde bereits 1973 vom Kuratorium für Verkehrssicherheit in einer Expertise hervorgehoben. Die leichte Steigung führte bei den meist überladenen Fahrzeugen zu sehr langen Überholvorgängen, die sich in schwersten Frontalzusammenstößen auswirkten. Am 9. September 1974 starben an dieser Stelle bei einem einzigen Unfall durch rücksichtsloses Überholen zehn Personen. Dieser war der 154. Unfall auf der Schoberpass-Bundesstraße – 108 Unfälle davon wurden von ausländischen Lenkern auf der Durchreise verursacht. Das nahegelegene [Unfallkrankenhaus in Kalwang](#) war mit 70 Betten durch die Unfälle auf der Gastarbeiterroute ausgelastet. Ein Teil des Friedhofs in Kalwang war für die ausländischen Unfallopfer der B 113 bestimmt, es finden sich dort heute noch einige Gräber von verunglückten Gastarbeitern. Allein 1974 wurden 36 verunglückte türkische Gastarbeiter auf diesem Friedhof begraben. Die damalige Streckenführung enthielt im [Ennstal](#) und von Leoben südwärts zahllose [Ortsdurchfahrten](#). Für die Anrainer war ein gefahrloses Überqueren der Straße in Spitzenzeiten nur mit Hilfe der [Gendarmerie](#) möglich, viele Fußgänger wurden Opfer des Transitverkehrs. Bei 70 % Ausländeranteil am Verkehrsgeschehen an Spitzen-Wochenenden wurden nur maximal 54 % an Ausländer-Unfallbeteiligungen registriert.<sup>[2]</sup>

Für Österreich, das gerade begann, sich als [Tourismusdestination](#) zu etablieren, war der Transitverkehr ein enormes wirtschaftliches Problem. Die Treibstoffpreise waren höher als in Deutschland und wesentlich höher als in Jugoslawien. Die Durchreisenden waren wenig motiviert, auch nur Zwischenstopps für Essen oder gar Nächtigung einzulegen, sodass für Österreich nur Kosten entstanden. Aufgrund noch nicht vorhandener entsprechender internationaler Abkommen konnten Verkehrsübertretungen kaum geahndet werden, so dass zeitweise an der Strecke mobile [Schnellgerichte](#) eingesetzt wurden.<sup>[2]</sup> 1975 erregte ein Fall Aufsehen, in dem ein Gendarm angefahren und schwer verletzt wurde; der Unfalllenker hatte im Schnellverfahren 700 [Mark](#) (etwa 350 €) zu hinterlegen. Der Exekutivbeamte verstarb eine Woche später, ohne dass der Fahrer nachträglich belangt werden konnte.<sup>[2]</sup> Auch konnten die zahlreichen nicht verkehrssicheren Fahrzeuge kaum aus dem Verkehr gezogen werden, da andernfalls mit dem Gebrauch noch schlechterer Fahrzeuge gerechnet werden musste. Ein Weitertransport oder eine Unterbringung der Personen seitens der Behörden hätte zudem jegliche Infrastruktur überfordert. Übermüdung und die mangelnde Verkehrsdisziplin der durchreisenden Gastarbeiter sowie deren technisch zumeist mangelhaften Fahrzeuge führten nahezu täglich zu schwersten Frontalzusammenstößen. Das österreichische [Kuratorium für Verkehrssicherheit](#) startete deshalb im Jahr 1972

eine [Verkehrserziehungskampagne](#) unter dem Titel „Helfen wir Kolaric!“<sup>[4]</sup>, um den Gastarbeitern ein verbessertes Verkehrsbewusstsein nahebringen zu können, denn die Fahrausbildung war in den Herkunftsländern zur damaligen Zeit äußerst mangelhaft. Weiters wurden im Laufe der Zeit zahlreiche Risikostellen wie Steigungen und Kurven, aber auch Rastmöglichkeiten im ländlichen Österreich in [Serbokroatisch](#), [Griechisch](#) und [Türkisch](#) ausgeschildert<sup>[5]</sup> sowie Flugblätter in neun Sprachen (bis zu [Persisch](#)) verteilt, was jedoch ohne besonderen Erfolg blieb.<sup>[2]</sup>

Zudem hinterließen die Gastarbeiter auf ihrem Weg enorme Müll- und auch Fäkalienmengen, ein Umstand, der das tolerante Verhältnis der Fortschrittjahre seitens der Einheimischen zu den – noch dazu aus Deutschland kommenden – „[Tschuschen](#)“ zunehmend in [Fremdenfeindlichkeit](#) umschlagen ließ.<sup>[2]</sup>

In den 1960ern und 1970ern hatte Österreich sich auf den Ausbau der Strecken nach Italien, also besonders der [Brennerautobahn](#), der [Tauernautobahn](#) und der [Südautobahn](#), konzentriert, um auf den Italiens tourismus zu reagieren. Der Ausbau der Südostdiagonale war lange als nachrangig eingestuft worden. Sitzstreiks mit Straßenblockaden (1974 in [Wildon](#) und 1977 in [Peggau](#)) sollten den Ausbau der projektierten Umfahrungsstraßen beschleunigen. Die [Pyhrn Autobahn A 9](#) wurde auf steirischer Seite bis in die späten 1980er Jahre weitgehend fertiggestellt. Da es aber nördlich des [Pyhrnpasses](#) auf der oberösterreichischen Seite bis in die 1990er Jahre zu Anrainerprotesten kam, konnten sich die Verkehrsströme der Gastarbeiter nicht von der Salzach-Enns-Achse auf die Westautobahn verlagern. Das obere Ennstal zwischen [Flachau](#) und Liezen, die [Ennstal Bundesstraße B 320](#), blieb bis zum Ende der Gastarbeiterroute der Engpass schlechthin. Auch Umleitungsversuche über den [Pötschenpass](#) ([Salzkammergutstraße B 145](#)) oder über die [Pyhrnpass Straße B 138](#) führten spätestens bei Liezen wieder zusammen. Letzte Problemstelle in Österreich war der Grenzübergang in Spielfeld: Die Abfertigungsgeschwindigkeit der Zöllner der damaligen Ostblockstaaten war äußerst niedrig und lag auch bei den jugoslawischen Behörden bei durchschnittlich etwa 20 Fahrzeugen pro Minute und damit deutlich unter dem Verkehrsaufkommen. Um Weihnachten 1974 waren 70 Kilometer Stau – von der Grenze bis zurück in die steirische Hauptstadt Graz – mit 30 Stunden Wartezeit zu verzeichnen.<sup>[2]</sup>

## **Alt werden in einem fremden Land**

SELINA NOWAK 17. Oktober 2011

In der Pension verlieren viele Gastarbeiter den Anschluss an die Gesellschaft. Auch Migranten werden alt. Dieser Satz klingt zunächst einmal logisch wie banal. Trotzdem war es eine große Überraschung, als man Ende der 90er im Zuge einer EU-Studie über die Lebensqualität älterer Menschen in der äußeren Wiener Gürtelregion feststellte: Ein gar nicht kleiner Teil der älteren Bevölkerung hat eine Migrationsgeschichte. Niemand hatte damals daran gedacht, dass es eine Bevölkerungsgruppe gibt, die man, salopp gesagt als "alte Migranten" bezeichnen könnte. Es sind dies großteils ehemalige Gastarbeiter aus der Türkei oder Ex-Jugoslawien, die jahrzehnte in Österreich gelebt und gearbeitet haben und nun das Pensionsalter erreichen. Christoph Reinprecht vom Institut für Soziologie an der Uni Wien war damals an der EU-Studie beteiligt. Seitdem beschäftigt sich der Universitätsprofessor mit dem Thema Migration und Alter, forscht darüber, was es bedeutet in einem fremden Land älter zu werden. Niedriges Einkommen, kleine Pension Das Erfahrungsdreieck Arbeit-Alter-Migration prägte diese Menschen, so Reinprecht. Ein Großteil der Arbeitsmigranten sei in Österreich schweren körperlichen Tätigkeiten nachgegangen, was im Alter bestimmte Beeinträchtigungen nach sich ziehe. Die Höhe der Einkommen bzw. der Pensionen sei niedrig, die Wohnverhältnisse oft schlecht und nach dem Austritt aus dem Berufsleben fehle der Anschluss an die österreichische Mehrheitsgesellschaft. Der Grund: Bis Ende der 90er gab es seitens der österreichischen Einwanderungspolitik kaum Deutschkurse oder andere Integrationsmaßnahmen. "Die gehen eh wieder zurück" war die Devise. Doch die ausländischen Arbeitskräfte blieben, holten ihre Familien nach, ließen sich in ethnisch ähnlichen Nachbarschaften nieder und lernten die Deutsche Sprache nur so weit sie diese benötigten. Die Gewerkschaften waren auch nicht wirklich dahinter, die Arbeitsmigranten miteinzubeziehen, sah man diese doch mehr als Konkurrenz und Lohndrücker denn als Kollegen. Aus all diesen verschiedenen Gründen ist vor allem die migrantische Arbeiterschicht das, was Reinprecht "partiell integriert" nennt. Das heißt Integration in den Arbeitsmarkt und das Sozialsystem, aber wenig

Teilhabe an der österreichischen Lebenswelt. Rückkehr? Warum, so könnte man fragen, gehen diese Leute nicht zurück in ihre Heimatländer? Die Antwort: Ihre Familie ist in Österreich. In den 80ern erfolgte eine zweite Phase der Einwanderung. Viele derer, die sich entschieden hatten in Österreich zu bleiben, holten ihre Angehörigen nach. Heute leben 1.315.512 nicht in Österreich geborene Personen in Österreich. Rund 13 Prozent davon sind über 60 Jahre alt, das sind 256.745 Menschen, von denen Angabe der Statistik Austria zufolge ein Großteil, nämlich 167.603, die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt. Es gäbe zwar Migranten, die sich im Alter vorstellen könnten zwischen zwei Ländern zu pendeln, erklärt Reinprecht, doch habe die Familie in der Migration eine extrem wichtige Funktion, die im Alter noch mehr an Bedeutung gewinne. Darin liege laut Reinprecht aber auch der "Kern der Verletzbarkeit" der älteren Migranten, die in starken Familienbanden leben. Das Abhängigkeitsverhältnis drehe sich um, die Älteren seien vermehrt auf die Jüngeren angewiesen, sei es für den Gang zum Amt, zum Arzt oder zum Sachwalter. Zu wenig informiert Eine Brückenfunktion nehmen in dieser Hinsicht die Mitarbeiter von Terra ein, der einzigen Beratungsstelle Wiens, die sich auf ältere Migranten spezialisiert hat. Sie helfen beim Stellen von Pensionanträgen, Anrufen bei Behörden, Verfassen von Briefen und leisten viel Aufklärungsarbeit. Zwar bietet die Pensionsversicherungsanstalt auch Pensionsberatungen an, "aber wenn unsere Klienten von dort wieder kommen, haben sie eigentlich gar nichts erfahren." sagt Marko Kolm, Leiter von Terra. Die vier Sozialarbeiterinnen bei Terra sprechen deshalb die Muttersprachen der ehemaligen GastarbeiterInnen. Viel komplizierter als das Sprachproblem zu lösen ist aber die manchmal äußerst vertrackte Pensionssituation. Wer seine Pensionsanspruchszeiten in verschiedenen Ländern erworben hat, muss oft Jahre warten, bis das Feststellungsverfahren in seinem Herkunftsland ermittelt wird. Bis dahin leben die Betroffenen am Existenzminimum. Wer Pech hat, aus einem Land zu kommen, mit dem der Staat Österreich kein Abkommen hat, dem Kosovo oder Pakistan beispielsweise, der kann 14 Jahre und 11 Monate in Österreich gearbeitet haben - die gearbeitete Zeit im Heimatland wird nicht zum verflixten 15. Jahr aufgerechnet, das man in Österreich braucht um eine volle Pension zu beziehen. Auch Gesundheits- und Sozialleistungen sind bei Terra ein immer wiederkehrendes Thema. Obwohl sie Anspruch darauf hätten, glaubten viele MigrantInnen, dass Pflegegeld, Heimhilfen, Essen auf Rädern und andere Dienstleistungen gar nicht für sie gedacht seien, so Kolm. Es gäbe ein großes Informationsdefizit und zu wenige Stellen, die auf die Beratung von älteren MigrantInnen spezialisiert seien. Christoph Reinprecht von der Universität Wien beschreibt die Lage so: "Es ist gewissermaßen paradox: Diese Menschen sind als Steuer- und Beitragszahler voll in die Sozial- und Pensionsversicherung inkludiert, aber bei der Umsetzung der Leistungen, da spießt sich's." der standard.at

## **"Wozu soll der Bauarbeiter Deutsch können?"**

KOMMENTAR YILMAZ GÜLÜM

9. Dezember 2011,

Zunächst waren Gastarbeiter noch hochehrwürdig - heute müssen sie selbst und ihre Nachfahren als Schuldige einer Sündenbock-Politik herhalten Für viele der "Integrationsprobleme" - wie wir so manche der sozialen Konflikte heute nennen - sind die Schuldigen schnell ausgemacht: Integrationsunwillige Migranten. Ein genauerer Blick auf die Auswirkungen des Raab-Olah-Abkommens zeigt jedoch, dass vieles davon auf soziale Mechanismen zurückzuführen ist. Österreich brauchte

Anfang der 1960er Jahre Arbeiter, und zwar billige Arbeiter. So wie jede Gesellschaft auch heute noch stand Österreich vor einem Grundproblem: Es gibt Jobs, die niemand machen will, aber die irgendjemand zum Wohle der Konjunktur und des hohen Lebensstandards machen muss. Es sind schlecht bezahlte Jobs, mit niedrigem Prestige, schlechten Arbeitsbedingungen und geringen Aufstiegsmöglichkeiten. Österreich löste dieses Problem damals durch Zuwanderung. Wer Hilfsarbeiter ruft bekommt keine Akademiker Und weil man nach billigen Arbeitern rief, kamen auch eben solche- und keine Facharbeiter oder Akademiker. 80 Prozent der türkischen Gastarbeiter hatten entweder gar keine Schule- oder höchstens die Volksschule abgeschlossen. Bei Jugoslawen waren es knapp 50 Prozent. Das war auch in Ordnung so, denn billige Arbeitskräfte haben in der Regel keine Uni-Abschlüsse. Heute werfen wir ehemaligen Gastarbeitern vor, dass sie "noch immer" kein Deutsch gelernt haben. Ganz so, als würden Erwachsene, die nicht einmal in ihrer Muttersprache anständig alphabetisiert wurden und den ganzen Tag schwere körperliche Arbeit verrichten, urplötzlich mehr Deutsch lernen, als sie zum Überleben brauchen. 80 Prozent der Gastarbeiter sind am Land aufgewachsen. Das heißt abgesehen davon, dass sie sich in einem neuen Kultur- und Sprachraum zurechtfinden mussten, mit neuen Gesetzen, neuen Normen und allem was dazu gehört, hieß es auch ganz grundsätzlich, sich auf das Leben in einer Großstadt umzustellen. Problem kam mit der Sichtbarkeit Ein "Ausländerproblem" gab es anfangs jedenfalls nicht. Sie machten die Jobs, die niemand machen wollte, und wohnten in den Wohnungen, in denen niemand sonst leben wollte. Anfang der 70er Jahre sagten über 80 Prozent der Österreicher: "Wir müssen froh sein, dass ausländische Arbeitskräfte nach Österreich kommen, denn es fehlen überall Arbeitskräfte." Wie kann es sein, dass wenige Jahrzehnte später mit ausländerfeindlichen Kampagnen Wahlen gewonnen werden? So lange Ausländer unsichtbar am Rand der Gesellschaft waren, waren sie auch kein Problem. Ein Problem wurde es, als sie sichtbar wurden. Als ihre Kinder anfangen in die Schule zu gehen, in Parks zu spielen, als ganze Familien im Sommer grillten, und als Gastarbeiter allmählich den beruflichen Aufstieg suchten. Oder kurz: Als sie für sich das Recht beanspruchten, in der Gesellschaft vollwertig teilzuhaben. Das war so nie vorgesehen - von beiden Seiten übrigens nicht. Als auch die ersten sozialen Probleme sichtbar wurden, waren auch die Argumente gegen Ausländer klar: Sozialschmarotzer, Kriminelle, etc. Übersehen wird dabei, dass diese Probleme überall auf der Welt auftreten, wo es soziale Unterschichten gibt. Vergessen wird, dass Österreich sich diese Menschen aus wirtschaftlichem Kalkül gezielt ins Land geholt hat. Integrationspolitik war nicht vorhanden Man darf dabei auch folgendes nicht vergessen: Österreich ist nicht gerade ein aufstiegsfreundliches Land. Die soziale Selektion passiert schon sehr früh. Von sozialen Konflikten einmal abgesehen, gibt und gab es natürlich auch "echte" Integrationsprobleme - wobei "Herausforderungen" vermutlich das treffendere Wort ist. Der Wirtschaftshistoriker Felix Butschek sagt, die Integrationspolitik damals wäre weder schlecht noch unüberlegt gewesen. Sondern war schlicht nicht vorhanden. "Das Bewusstsein hat gefehlt", sagt Butschek, der auch dem Beirat für Wirtschafts- und Sozialfragen angehörte. "Wieso sollte der Bauarbeiter Deutsch können?", fasst er die Geisteshaltung zusammen. Entsprechend gab es auch kein adäquates Angebot an Deutschkursen und ähnlichem. Heute tun wir uns leicht mit dem Finger zu zeigen: "Die Ausländer aus diesen 'kulturfernen Nationen' (Zitat Harald Vilimsky, FPÖ) sind schuld." Weiter bringt uns das jedenfalls nicht. Sinnvoller wäre es da anzuprangern wo es Sinn macht: Bei der sozialen Selektion. [derstandard.at/](http://derstandard.at/)

## **Blut und Blech auf der Gastarbeiterroute**

ANSICHTSSACHE OLJA ALVIR

18. Dezember 2012,

Die Europastraße E5 war zwischen den 60ern und 80ern eine der größten und gefährlichsten Transitrouten der Welt. Weihnachten, Ostern, Pfingsten, im Sommer sowieso: Jahrzehntlang machten sich die Gastarbeiter in den Haupturlaubszeiten gleichzeitig auf den Weg zurück in die "alte Heimat". Vollbepackt und -beladen, überbelegt. Die Priorität: "nach Hause", so schnell und billig wie möglich. Da gehörte es beispielsweise dazu, mehrere Tage nonstop durchzufahren, kaum zu rasten. Autoströme aus ganz Europa konzentrierten sich auf der Strecke zwischen München und Istanbul, in der Steiermark kam es zu Rekordstaus, endzeitlichem Verkehrschaos und tragischen Unfällen. - [derstandard.at/](http://derstandard.at/)

## **Das Echo der ersten Gastarbeiter**

RUSEN TIMUR AKSAK

20. Mai 2014, In den 70ern wurden türkisch- wie auch jugoslawisch-sprachige Zeitungen für die Gastarbeiter von den Zuwanderer-Fonds gegründet und kostenlos verteilt. Sie bilden damit die Vorgänger moderner Diaspora-Medien in Österreich. Der Zuwanderer-Fonds gingen 1971 aus einem Zusammenschluss der Bemühungen der Stadt Wien und den Sozialpartnern (Arbeiter-, Wirtschaftskammer, Industriellenvereinigung, Gewerkschaftsbund) hervor. Die Einrichtung vermittelte den Gastarbeitern nicht nur Wohnraum, sondern versuchte insbesondere die Sprachbarriere durch fremdsprachige Broschüren, aber auch Zeitungen zu mindern. Auf diesem Wege wurde auch die erste türkischsprachige Zeitschrift für Gastarbeiter herausgegeben: Ihr Name "Yankı" bzw. "Echo". Ab 1972 erscheint die Yankı monatlich und wird von einem türkischen Gastarbeiter namens Bora Karatay mitgestaltet. Doch bereits 1974 wird das „Echo“ eingestellt und von der aufwendiger gestalteten „Anadolu“ (Anatolien) ersetzt. Das Konzept der ersten, türkischsprachigen Zeitung in Österreich besteht dabei aus zwei Aspekten. Einerseits werden Nachrichten von türkischen Zeitungen übernommen, um die Gastarbeiter auf dem neuesten Stand zu halten, auf der anderen Seite werden Artikel aus österreichischen Zeitungen, die die Gastarbeiter betreffen, übersetzt dargeboten. Leserbriefe und Fußball-Tabellen. Das Konzept der Zeitschrift war dabei durchaus modern, so gab es etwa von Anfang an eine Leserbrief-Ecke, die Hilfesuchenden konkrete Antworten bot. Eine „Frauen-Ecke“ kam wenige Ausgaben später ebenso hinzu und zu guter Letzt durften natürlich Sportnachrichten aus der Türkei auch nicht fehlen. Selbst Zielgruppen-orientierte Werbung war in der Zeitschrift zu finden: So warb Turkish Airlines früh um die bis heute wichtige Zielgruppe der Gastarbeiter, aber auch die Zentralsparkasse lockte mit speziellen Angeboten und Möglichkeiten zum unkomplizierten Devisentransfer in die Türkei. Aber insbesondere die Leserbrief-Ecke bildet eine gute Möglichkeit, um die Sorgen und Nöte der türkischen Gastarbeiter von damals nachzuvollziehen. So schreibt ein ausgebildeter Lehrer, der als Gastarbeiter nach Österreich kam von seinem Unmut über die türkische Regierung. Denn diese hatte es bis dato nicht geschafft, Türkisch-Lehrer für die Diaspora-Gemeinden zu finanzieren. Der aufgebrachte Leser fragt in seinem Beitrag daher, wohin eigentlich all die Devisen der Gastarbeiter hinfließen, wenn man nicht einmal das Geld für 135 Türkisch-Lehrer auftreiben könne. Aber auch die Liebe fand ihren Weg in die Leserbrief-Ecke: Ein weiterer Leserbrief-Schreiber fragt, wie er es denn anstellen könne, seine Geliebte, die als Gastarbeiterin in Deutschland tätig sei,



nach Österreich zu holen. Die Antwort fiel leider nicht positiv aus. Gekommen, um zu bleiben "Sie kommen nur hierher, um Geld zu verdienen und nach einigen Jahren wieder in ihre Heimat zurückzukehren", wird etwa eine Julia Anita Babeluk zitiert. Babeluk besuchte zu diesem Zeitpunkt Veranstaltungen für türkische Gastarbeiter, in denen sie "türkische Witze" zum Besten gab und Farbbilder aus der Türkei zeigte. Nicht nur Frau Babeluk ging damals fest davon aus, dass die Gastarbeiter ein temporäres Phänomen in den Straßen Wiens oder Bregenz bleiben würden. Doch die meisten sollten gekommen sein, um zu bleiben. (Rusen Timur Aksak, 20.5.2014, daStandard.at) Die Wege der Fremde Die Wege der Fremde ziehen sich dahin, auch meine Sorgen türmen sich dahin, Wege voller Sorgen und Sehnsucht, die meine verbrannte Brust zerdrücken. Die Wege der Fremde sind mit Sorgen gepflastert, die Sorgen sind mein, ihre Kanten sind spitz, meine Tränen fallend, zeichnen diese Sorgen meine Wege. Meine Sorgen offenbaren sich, mein Aşık, oder doch nicht, denn wem schade ich schon? Ich kümmerge mich um meine Sorgen, und so entfernen sich meine Wege weg von mir. Aşık Aşık (der offenkundig Liebende) - derstandard.at/

## **Unerzählte Geschichte(n) #6 - Die "Gastarbeiterroute"**

Sie erlangte traurige Berühmtheit als unfallträchtige Strecke zur und von der Heimat von Millionen von Arbeitsmigrantinnen und Arbeitsmigranten durch Europa. Parallel dazu galt sie aber auch als "Straße der Hoffnung" und "der Sehnsucht", auf welcher diese früheren "Gastarbeiterinnen" und "Gastarbeiter" ihre Ursprungsländer verließen, um sich aufzumachen, Geld zu verdienen und später während ihres Urlaubs mit vielen Geschenken bepackt wieder zurückreisten, um ihre Liebsten zu sehen: Die Rede ist von der sogenannten "Gastarbeiterroute". Diese 3000 Kilometer lange Europastraße 5 (E5) führte auch durch Österreich, wo sie als eine der gefährlichsten Strecken im Gesamtverlauf galt. Kam es doch immer wieder zu schwersten Unfällen, bei denen viele Menschen ihr Leben verloren. Für die AnrainerInnen entlang der Durchzugsgebiete, vor allem durch die Steiermark, wie für die "GastarbeiterInnen" selbst war diese Nord-Süd-Achse eine kaum bewältigbare physische und psychische Herausforderung. Es gab einerseits zahlreiche Proteste von Ortsansässigen für den Bau von Umfahrungen und Autobahnen und andererseits übermüdete, von den schlechten Bedingungen gequälte AutolenkerInnen, die auf diesen Gegenverkehrsstrecken oft Gefahr liefen, Zusammenstöße zu verursachen.

In dieser Ausgabe der Reihe "Unerzählte Geschichte – Unerzählte Geschichten" blicken wir erneut zurück. Unter anderem wird der ehemalige "Gastarbeiter" Ekrem Arslan zu Wort kommen, ebenso der Historiker Manfred Pfaffenthaler und auch der Leiter der Landesverkehrsabteilung Steiermark, Wolfgang Staudacher. Zudem hat Irene Meinitzer die Gemeinde Niklasdorf bei Leoben besucht, einer der damals meistfrequentierten Orte entlang der "Gastarbeiterroute".

Der link: <http://cba.fro.at/277626>

Auf nach Deutschland!

Spiegel online, 28.10.2011



1964 trat das deutsch-türkische Anwerbeabkommen in Kraft und ermöglichte Menschen wie *Selahattin Biner* eine neue Zukunft. Auf *einestages* erinnert er sich an die Neugierde auf eine fremde Kultur, das aufregende erste Jahr - und eine Postkarte vom Schloss Neuschwanstein, die sein Leben veränderte.

Seine Familie hatte es immer geahnt: Schon als er von den Anzeigen am Schwarzen Brett seiner Schule erzählte, schärften Vater und Bruder ihm ein: "Guter Junge, wir wissen ja, wie gerne du reist. Aber wenn du nach Deutschland gehst, dann musst du dort Geld verdienen. Und sparen, dass du dir ein schönes Haus auf einem schönen Grundstück in der Türkei leisten kannst!" "Ja, ja", erwiderte der Abenteuerlustige da, "wenn es sein muss, spare ich natürlich auch. Aber ich möchte auch das Land, Europa und noch viel mehr kennenlernen!" Nach Deutschland gehen, als Gastarbeiter - um die Welt zu sehen? Seine Familie fand das völlig verrückt. Dabei war es genau das, was er wollte, 1964, als er mit 20 Jahren die Aushänge deutscher Firmen studierte: Der junge Selahattin Biner war gut ausgebildet, mobil, unternehmungslustig.

Vor allem aber fühlte er sich als Europäer, als einer, dem das Leben im Westen schon deswegen nicht schwerfallen würde, weil seine ganze Umgebung dorthingeschaut hatte. In seiner Schule waren nicht nur Englisch und Französisch oder Deutsch Pflichtfächer; die Lehrer lasen auch den Rattenfänger von Hameln und die Bremer Stadtmusikanten. Und natürlich hatten sie vom Ruhrgebiet als der Herzsclagader des deutschen Wirtschaftswunders erzählt. In Kırklareli war das, einer kleinen Stadt nahe dem griechisch-bulgarisch-türkischen Dreiländereck. Und der junge Modellschreiner dachte sich: "Das ist meine Welt! Da muss ich hin!" "Das war natürlich ein Abenteuer! Wir hatten noch nicht einmal unseren Militärdienst absolviert. Normalerweise hätten wir die Türkei gar nicht verlassen dürfen. Nur über die Anwerbung konnten wir überhaupt weg. Unser Arbeitgeber war ein Hersteller von Sitz- und Liegemöbeln in Duisburg. Vier Mark und 16 Pfennig in der Stunde haben wir bekommen, das war ein guter Stundenlohn. Aber wir hatten ja auch einen guten Beruf.

Aber auch wenn ich gut und gern gearbeitet habe: Ich wollte immer mehr vom Leben; Freunde haben, Sport treiben, meine neue Umgebung erobern. Ich war neugierig auf die deutsche Kultur, die deutsche Lebensart. Da war es ein Glück, dass ich sofort Kontakt bekommen habe. Im Lohnbüro habe ich den Franz kennengelernt. Er hat mir Deutsch beigebracht und ich ihm Türkisch. Wann immer wir Zeit hatten, sind der Franz und ich mit den Rädern los, den Rhein hinauf oder bis nach Belgien und Holland. Ach, dieses erste Jahr in Deutschland - es war eins der schönsten meines Lebens!"

Der junge Gastarbeiter wünscht sich nichts sehnlicher, als in Deutschland zu bleiben und eine Technische Universität zu besuchen. Erst bezahlt er aus eigener Tasche seine ersten Sprachkurse, dann nimmt er Kontakt zur Carl-Duisberg-Gesellschaft auf. Die Hoffnung auf das deutsche Studentendasein macht ihm allerdings das türkische Generalkonsulat zunichte: Es verlängert seinen Pass nicht. Als er am Gleis 11 im Münchner Hauptbahnhof in den Zug nach Istanbul einsteigt, laufen ihm Tränen übers Gesicht.

Erst in Izmir, dann in der Region um den Berg Ararat im äußersten Nordosten absolviert er seinen Militärdienst. Damit er in Deutschland nicht vergessen wird, schreibt er Briefe: "Wenn ich hier fertig bin, komme ich gerne wieder!" Als das Militär ihn nach zwei langen Jahren 1967 in die Freiheit entlässt, erhält er aus Duisburg ein Schreiben: "Herr Biner, wir werden Sie gerne holen, sobald wir können." Er möge sich gedulden, momentan habe man mit einer Rezession zu kämpfen. Er versucht einen anderen Weg: Sein Bruder lebt in München. Als der bei seinem Arbeitgeber

anfragt, ob ein Modellschreiner gebraucht wird, erwidert man: "Spricht er so gut Deutsch wie Sie? Schicken Sie ihn her!"

"Wieder kam ich in ein Firmenwohnheim. Und wieder dachte ich sofort: Du musst die Gegend erkunden, neue Freunde finden! Und plötzlich stand ich am Tegernsee und schaute auf die Berge! Ich habe mich sofort verliebt! Und als mein alter Chef aus Duisburg schrieb 'Herr Biner, bitte kommen Sie!', musste ich leider erwidern: 'Es tut mir leid - ich möchte Bayern nicht mehr verlassen!' Die Alpen zu sehen, das hat mich begeistert wie kaum zuvor etwas in meinem Leben. Immer noch, wenn ich auf einem Gipfel stehe, kann ich mein Glück kaum fassen. Immer wieder spreche ich Leute an und frage sie: 'Sind Sie auch so begeistert?' Und die sind ganz überrascht: Türken findet man nicht viele dort droben.

Noch etwas trieb mich um: Ich war 24 und reifer geworden. Und ich dachte: Du willst eine Familie gründen! Eine deutsche Frau zu heiraten hätte ich mir damals nicht vorstellen können. Außerdem gab es in der Türkei jemanden, der mir über die Jahre nicht aus dem Kopf gegangen war: die Tochter meines Schuldirektors. Immer wieder hatte ich sie auf Sommerfesten in der Schule gesehen, und immer wieder dachte ich: Die ist aber nett. Als ich hörte, dass sie noch nicht vergeben war, habe ich geschrieben - erst einen Brief an ihre Mutter, dann eine Postkarte an sie selbst, ich wusste ja, was sich gehört! Die Postkarte hatte ich mit Sorgfalt ausgewählt: Das Schloss Neuschwanstein war darauf, ich dachte, das gefällt ihr hoffentlich! In meinem nächsten Urlaub haben wir uns über unsere Vorstellungen von einem gemeinsamen Leben unterhalten. Dann haben wir sehr schnell entschieden: Wir heiraten!"

Ende 1972 kommt ihre erste Tochter zur Welt. Mit vier Jahren fällt das kleine Mädchen als außergewöhnlich auf: Die kleine Göknil singt wie ein Engel. Als eine Erzieherin den Eltern rät, das erstaunliche Talent zu fördern, fragen die begeistert: "Wie? Was können wir tun?" Wenig später erhält Göknil Gesangs- und Instrumentalunterricht; das erste Klavier wird angeschafft. Als sie eingeschult wird, treffen die Eltern eine Entscheidung:

"An dem Tag, als Göknil in die erste Klasse kam, haben wir gesagt: Jetzt müssen wir entscheiden, was wir wollen: Nach Hause? Oder hierbleiben? Wir mochten ja die Türkei, keiner von uns hatte je daran gedacht, ein ganzes Leben hier zu verbringen. Aber plötzlich lagen die Dinge anders. Die Älteste kam zur Schule, die Jüngere war gerade geboren. Und als wir auf dem Sofa saßen und überlegten, wurden wir uns schnell einig, dass eine Rückkehr nicht mehr in Frage kommt. Die Ausbildung, die unseren Töchtern hier bevorstand, hätte ihnen die Türkei nie geboten, als Mädchen schon gar nicht. Also haben wir entschieden: Wir bleiben. Noch am selben Tag sind wir in den Keller und haben aufgeräumt: All die Kartons, in die wir den Kühlschrank oder den Fernseher wieder einpacken wollten bei einer Rückreise in die Türkei, flogen in den Müll. "

Beide Töchter meistern die Schule mit Bravour. Beide machen Abitur, beide starten eine musikalische Laufbahn: Göknil, die Ältere, lernt wenig später auf dem Münchner Konservatorium einen Pianisten aus Neuseeland kennen. Es dauert nicht lange, da nimmt der junge Neuseeländer seine Freundin mit in seine Heimat. Nach ihrer Rückkehr eröffnet Göknil ihren Eltern: "Papa, ich habe mich verliebt. Wir möchten heiraten und auswandern." Den Eltern fällt es nicht schwer, die Tochter ziehen zu lassen: "Mach, was du für richtig hältst", erwidern sie und besuchen sie, wann immer sie können. Reisen in die Türkei stehen bei den Biners nur noch selten auf dem Programm. Dass sie sich von Heimat und Herkunft entfremdet hätten, wollen sie aber keineswegs gelten lassen.

"Die eigene Identität vergisst man nie! Meine Frau und ich, wir sind auch noch Türken. Was uns aber von vielen anderen Türken unterschieden hat, ist unsere Haltung. Wir haben nie gesagt: 'Das ist eine andere Kultur. So wie die Menschen hier wollen wir nicht werden.' Die Umgebung prägt einen doch. Wenn du in Rom lebst, benimmst du dich, wie die Römer sich benehmen, dann wirst du auch ein bisschen Römer, das geht doch gar nicht anders! Und wir sind eben ein bisschen wie die Deutschen geworden."

## **Legendäre Gastarbeiterroute "Wo geht's denn hier nach Istanbul?"**

27.7.2012, Spiegel online

Es war eine Reise über den bröckelnden Asphalt sechs verschiedener Länder, voller Strapazen, endloser Staus und chaotischer Abenteuer: Jeden Sommer, an Ostern und Weihnachten verstauten Gastarbeiter aus der Türkei, Griechenland und Jugoslawien Gepäck, Geschenke und Großmutter in der Familienkarosse und machten sich auf den Weg. Millionenfach tuckerten sie in Kolonnen von Deutschland über die ehemalige Europastraße 5 in ihre Heimat. Ende der sechziger Jahre wurde die Straße als Gastarbeiterroute berüchtigt. Kein anderer europäischer Verkehrsweg forderte so viele Todes- und Unfallopfer, keine Strecke umgeben bis heute so viele kuriose und erschreckende Geschichten.

"Es kam einem vor wie eine Weltreise", erinnert sich Türkan Kanbicak. 1972 fuhr sie zum ersten Mal mit ihrer Familie per Auto von Fulda nach Istanbul. Damals war sie zwölf Jahre alt. Noch heute, vierzig Jahre später, erinnert sie sich gut an den außergewöhnlichen Trip: "Davor herrschte totale Aufregung. Das Auto wurde vollgepackt, auf dem Dach drei Koffer, im Kofferraum weitere Taschen, Berge von deutschem Essen und wir zu fünft im Wagen." Besonders wichtig seien die Geschenke für die Familie in der Türkei gewesen: Strumpfhosen, Pulverkaffee und billige Hemden aus Deutschland.

Die Reise führte die Heimaturlauber über Österreich durch die jugoslawischen Teilrepubliken Slowenien, Kroatien, Serbien, dann über Mazedonien nach Griechenland oder durch Bulgarien in die Türkei - eine Strecke von mehr als 2000 Kilometern.

Für viele Heimaturlauber war es ein Höllenritt mit vielen Staus, wenigen Pausen und kaum Schlaf. Wer nicht gerade in kilometerlangen Blechlawinen steckte, musste sich vor den waghalsigen Manövern rücksichtsloser und übermüdeten Fahrer in Acht nehmen. "Es gab Legenden von Leuten, die die Strecke in 26 Stunden geschafft haben", erinnert sich Cem Özdemir, Bundesvorsitzender der Grünen und Sohn eines Gastarbeiters. Mit seinen Eltern fuhr er als Kind regelmäßig in einem Opel von der Schwäbischen Alb bis in das kleine Dorf seines Vaters nordöstlich von Ankara. Sein Vater war allerdings vernünftiger als die waghalsigen Raser, hielt regelmäßig an, um auf Wiesen am Straßenrand einige Stunden zu schlafen, und übernachtete in günstigen Pensionen. Eine echte Ausnahme unter den Heimaturlaubern. "Andere Wagen sah man dann schon mal im Graben liegen."

Gefährlich waren auch die Autos der Transitreisenden. Türkan Kanbicak erinnert sich an den klapprigen Opel Kadett der Freundin ihrer Mutter, in dem sie im Sommer 1972 in die Türkei fuhr. Regen tropfte durch das löchrige Dach, der Wagen war ständig überhitzt: "Wir mussten dauernd parken und Wasser nachschütten, damit der Motor nicht kochte." Zeitungen von damals berichteten von Fahrzeugen mit vier verschiedenen Reifen, Wagen mit kaputtem Getriebe, ohne funktionierende Bremsen. Dennoch galt: Ganz gleich wie alt und klapprig die Karre war, an der Reise mit dem eigenen Pkw führte kein Weg vorbei - denn Flüge waren für die meisten Familien unbezahlbar.

"Die ganze Route war voller Türken", erinnert sich Türkan Kanbicak lachend, "und keiner kannte den Weg." In München fragte die Familie erst einmal einen Polizisten: "Wo geht's denn hier nach Istanbul?" Die strapaziöse Reise schweißte zusammen. Auf Rastplätzen traf man andere türkische Familien, teilte Obst und Geschichten. Manche Fahrer schlossen sich zusammen und fuhren Kolonne.

Auch Bahadir Uzun fuhr als Kind mit seiner Familie jedes Jahr in den Sommerferien von Gelsenkirchen-Buer nach Ankara. Die Reise durch Europa hat der heute 38 Jahre alte Doktorand noch genau im Gedächtnis. Sein Vater fuhr einen Ford Taunus, damals ein gutes Auto, und er fuhr schnell. Übernachtet wurde erst nach mehr als tausend Kilometern in Jugoslawien, am folgenden Abend wollte man schon in der Türkei sein. "Man hat die Anspannung gespürt", erzählt Bahadir Uzun. In seiner Erinnerung hält die Mutter ständig die Straßenkarte in der Hand. Auch den Anblick der Unfallstelle eines zermalnten Mercedes hat er nie vergessen. Es war ein Wagen, der die Familie zuvor immer wieder überholt hatte.

Besonders der Abschnitt zwischen München und Spielfeld an der österreichisch-jugoslawischen Grenze war berüchtigt für die Zahl der Unfalltoten. Autowracks, Holzkreuze und Blumen säumten den Straßenrand, gemahnten der Tragödien, die sich hier abgespielt hatten. Über 5000 Unfälle jährlich registrierten die Behörden allein auf der 330 Kilometer langen Strecke durch Österreich. Auf "Europas großer Todesstraße", so der Wiener "Kurier", verloren Hunderte Menschen ihr Leben.

Der Ehemann von Türkan Kanbicaks Cousine überlebte die Autofahrt in die Türkei nicht. Er starb bei einem Unfall in Jugoslawien, seine Frau verlor ein Bein. Ein schreckliches Erlebnis auch für die Familienmitglieder, die damals nicht im Wagen saßen: "Wir waren auf jeder Fahrt angespannt", erinnert sich Türkan Kanbicak. "Alle mussten mitgucken, wenn wir überholen wollten. Wir hatten große Angst vor Unfällen."

Viele Fahrer teilten diese Angst. Im Weihnachtsverkehr 1969 eskalierte die angespannte Situation auf schnee- und eisbedeckten Straßen. Chaotische Überholmanöver blockierten die Fahrbahn vor der jugoslawischen Grenze, der Gegenverkehr kam zum Erliegen. "Es wurde gepöbelt und geprügelt, und schließlich drehte die Masse durch", berichtete der SPIEGEL über das Verkehrschaos auf dem "Todes-Treck". Erst als sechs Schützenpanzer und 120 Soldaten des österreichischen Bundesheers anrückten, gelang es, die chaotische Blechkolonne wieder unter Kontrolle zu bringen.

Zu Weihnachten 1974 wiederholte sich der Massenandrang. Fast zwei Millionen Menschen rollten innerhalb weniger Tage in ihren Autos in Richtung Süden. Um die

Grenzübergänge bei Salzburg kam es zu bis zu 70 Kilometer langen Staus, Urlauber harrten teils 30 Stunden in ihren Wagen aus. Die Grenzbeamten waren mit dem täglichen Ansturm von 50.000 Fahrern schlicht überfordert. Die österreichischen Behörden versuchten vergebens, die hohe Zahl der Unfälle zu senken. Flugblätter wurden verteilt, abschreckende Warnschilder in mehreren Sprachen aufgestellt und weiße Kreuze mahndend an den Straßenrand gereiht.

Polizisten, die in den siebziger Jahren an der Sicherung der Route beteiligt waren, berichteten dem SPIEGEL von Kleinbussen für neun Personen, in denen sich 18 Leute drängten. Von Autos, die so überladen waren, dass sie bei Unfällen umkippten und übermüdeten Fahrern, die auf der langen Fahrt schon mal einen Ziegel auf das Gaspedal legten, um ihr rechtes Bein zu entlasten. Oder von dem jugoslawischen Urlauber, der 30 Kilometer im Rückwärtsgang Richtung slowenische Grenze fuhr, bis er in der Steiermark von der Gendarmerie aus der Kolonne gewunken wurde. Der Fahrer hatte eine plausible Erklärung für sein abstruses Fahrverhalten: Sein Getriebe sei ausgefallen - bis auf den Rückwärtsgang. Die Reparatur habe er bis zur Ankunft in der Heimat herauszögern wollen.

Hatten die Fahrer Jugoslawien erreicht, veränderte sich auch das Straßenbild. Große Teile der jugoslawischen Autobahn, auf serbokroatisch Autoput genannt, wurden erst im Laufe der nächsten Jahrzehnte fertiggestellt. Davor waren die meisten Straßen unbefestigt, tiefe Schlaglöcher erschwerten die Reise. "Die Straßenränder waren vollgemüllt, das war wirklich schlimm", erinnert sich Türkan Kanbicak. Unrat und Exkrememente häuften sich seitlich der Fahrbahn, in die Nähe von Büschen wagte man sich am besten gar nicht. "Es hieß immer: Geht in Österreich besser noch mal aufs Klo", entsinnt sich Cem Özdemir an die Worte seiner Eltern.

"Man hörte auch immer Horrorgeschichten von korrupten bulgarischen Polizisten, die Geld und Schokolade einforderten", berichtet Türkan Kanbicak. Als ihre Cousine nach dem schweren Unfall im Krankenhaus aufwachte, war das Auto ausgeraubt. Geld, Geschenke, Gepäck - alles war fort. Sogar ihre goldenen Armreifen hatte man ihr vom Handgelenk gestohlen. Die Angst vor Überfällen begleitete die gesamte Familie Kanbicak auf jeder Fahrt.

Die Gastarbeiterroute teilte sich in der südserbischen Stadt Nis. Griechen fuhren hier über Skopje nach Thessaloniki, Türken fuhren erst noch durch Bulgarien. "An der Grenze wurde man immer mit türkischen Fahnen und Musik begrüßt", erzählt Cem Özdemir. Auch an die Geldscheine, die in den Pass oder in Zigarettenschachteln gesteckt und den Grenzbeamten übergeben wurden, erinnert er sich gut. "Wenn man das nicht gemacht hat, haben die schon mal den Wagen auseinander genommen." An der türkischen Grenze war die Fahrt für ihn und seine Familie noch lange nicht überstanden: Bis zum Dorf der Verwandten waren es noch mal mehr als tausend Kilometer. "Eigentlich hätte man danach noch mal Urlaub gebraucht."

"Es war eine unvergessliche Reise", sagt Türkan Kanbicak, wenn sie heute an die Tour zurückdenkt. Das Reisen auf der Gastarbeiterroute ist komfortabler geworden. Mittlerweile hat sie die Strecke mehr als ein dutzend Mal zurückgelegt, auch schon allein. Durch das ehemalige Jugoslawien fahre man heute über gut ausgebaute Straßen entspannt an einem Tag, meint Türkan Kanbicak. "Kein Vergleich zu damals."

## Die Idee

Es gibt etwas was viele Türken miteinander verbindet, die damals als Gastarbeiter nach Deutschland gekommen sind. Und genaugenommen verbindet es auch Deutschland mit der Türkei. Doch je mehr ich in letzter Zeit über dieses Etwas nachdachte, merkte ich, dass dem Deutschen dieses Phänomen kaum bekannt war, und wenn aus einer bestimmten Wahrnehmung. Die Türken selber schwiegen sich zunächst darüber aus. Dem am Fenstersims lehrenden Deutschen mag das typische Bild des schwerbepackten, meist unter Dachgepäckträgern beladenen Bulli, in Erinnerung geblieben sein. Doch was sich 2 - 3 Tage in diesen Fahrzeugen abspielte ist eher unbekannt. Hingegen kennen die Türken dieses Ritual nur zu gut, da dies jährlich und von fast allen Familien gleichermaßen vollzogen wurde. Doch in den letzten 25 Jahren passierte es selten, dass man aktiv und offen darüber sprach. Über das Leben als Gastarbeiter in Deutschland liest und hört man einiges. Auch wie man als Almanyali in der Türkei manchmal argwöhnisch betrachtet wurde. Aber über die jährliche Reise in die Heimat gibt es wenig. Doch es gehört zu unserer Geschichte dazu. Sozusagen das Bindeglied zwischen den Welten.

Ich komme aus einer Generation die damals diese Fahrt aus zweiter Reihe (Rückbank) beobachtete. Heute leben wir, vielleicht schon selbst als Eltern, in einer Zeit in der man sich keine 50 km ohne SUV mit 4-Radantrieb und DVD-Player für die Kleinen, vier Entspannungspausen und vielen pädagogisch wertvollen Reisespielen, aus dem Haus traut. Die Fahrzeuge waren früher weniger komfortabel und wiesen aufgrund der begrenzten Einkommens ohnehin teilweise schwere Sicherheitsmängel. Und wer rief nach Seitenairbags wenn wir hinten nicht mal angeschnallt waren, ja gar nicht konnten. Die "Klimaanlage" hatte genau drei Funktionen: Fenster hoch, Fenster runter und Tuch ins Fenster klemmen.

Also sprach ich immer wieder Freunde auf dieses Thema an und stellte dabei folgendes fest.

1. Jeder hatte ein Bedürfnis etwas darüber zu erzählen.
2. Vieles von dem was erzählt wurde ähnelte sich und man fand schnell Gemeinsamkeiten über die man lachen aber auch wundern konnte.
3. Trotz ähnlicher Erlebnisse hatte jeder noch etwas Persönliches was er mit der Fahrt verband, sei es positiver oder negativer Natur.
4. Und je mehr man in die Erinnerung abtauchte, umso mehr kamen Details zum Vorschein, ganz so, als wenn sich ein unscharfes Bild langsam klärt.

Und genau das war der Grund wieso ich die Entscheidung getroffen habe, meine Erinnerungen niederzuschreiben und anderen auch die Möglichkeit zu geben darüber zu berichten. Für mich war klar, dies auch zunächst in deutscher Sprache zu tun, um den Deutschen den Zugang für diese Erlebnisse zu geben.

Nur eines Vorweg: Was zunächst als lustige Erinnerungen aus der Kindheit begann, entwickelte sich im Rahmen meiner Recherchen auch zu einer traurigen Seite unserer Geschichte.

Ayhan

Viele lange Reiseberichte unter:

<http://www.yolculuk.de/deutsch/willkommen/> (die Seite gibt es natürlich auch auf türkisch.

+ Seiten aus den Neujahrsblättern Lustenau