

S  
DER FERIENTRANSIT  
I  
IN DIE TÜRKEI UND  
L  
DIE ERZÄHLUNGEN  
A  
DER AUTOBAHN TÜRKIYE'YE  
Y  
TATİL YOLU VE  
O  
OTOBAN  
L  
HİKAYELERİ  
U

Herausgeber | Yayıncılar  
bi'bak  
DOMiD

bi'bak e.V.  
Prinzenallee 59,  
13359 Berlin

Diese Publikation erscheint anlässlich der  
Ausstellung | Bu kitap sergi vesilesiyle  
yayınlanmıştır

SILA YOLU - Der Ferientransit in die Türkei und  
die Erzählungen der Autobahn

SILA YOLU - Türkiye Tatili Yolu ve Otoban Hikayeleri

23. September - 9. Oktober 2016, Berlin  
23 Eylül - 9 Ekim 2016, Berlin

3. März - 2. April 2017, Istanbul  
3 Mart - 2 Nisan 2017, Istanbul

Künstlerische Leitung | Sanat Yönetimi  
Malve Lippmann, Can Sungu

Redaktion | Yazı işleri  
Malve Lippmann, Can Sungu

Autor\*innen | Yazarlar  
Ömer Alkın, Fabian Engler, Gökhan Mura, Manfred  
Pfaffenthaler

Ausschnitte aus den Werken von | Eserlerinden  
alıntılanan yazarlar  
Adalet Ağaoğlu, Ahmet Ayten, Âşık Ali Kabadayı,  
Güney Dal, Nevzat Üstün, Yüksel Pazarkaya

Übersetzungen | Çeviriler  
Seda Niğbolu, Doğan Tezel, Nadiye Ünsal,  
Ali Can Yıldırım

Lektorat | Tashih  
Christoph Scheurle, Bengü Kocatürk-Schuster,  
Sacit Sungu

Archiv | Arşiv DOMiD  
Beate Rieple, Bettina Just

Konvoi B-34 Workshopleitung | Atölye yöneticisi  
Tuna Arkun, Malve Lippmann

Projekttassistentz | Proje asistanları  
Esra Akkaya, Duygu Atçeken, Hanna Döring, Lukas Renner

Druckerei | Matbaa  
Ömür Matbaacılık A.Ş.  
Beysan Sanayi Sitesi  
Yakuplu Mah. Birlik Cad. No:20/1  
Beylikdüzü 34524 Istanbul  
T +90 212 422 76 00

Gestaltung | Tasarım  
Çağın Kaya

Auflage | Baskı  
1000

Umschlagbild | Kapak Resmi  
Erol Güryalçın, 1984

Texte  
© bei den Autor\*innen

Dank an | Teşekkürler  
Ahmet Adışen, Çiçek Bacık, Cemile + Olaf Ballnus,  
Matti Bohm, Abdulvahap Çilhüseyin, Marco Clausen,  
Karlheinz Dietrich, Esin Dorsch, Gökhan Duman,  
Matthias Einhoff, Jonas Flötotto,  
Christine Gensheimer, Asena Günal, Erol Güryalçın,  
Martin Holler, Olaf Jurgella, Saliha Kartağ,  
Timo Katz, Arnd Kolb, Yelta Köm, Ayşegül Kurtel,  
Menend Kurtiz, Barbel + Jörg Lippmann, Emin Mahirt,  
Bay Okan, Ayhan Özbakır, Serra Özhan,  
Yüksel Pazarkaya, Borut Piculin, Minal Şenel und  
seiner Familie, Alev + Sacit Sungu,  
Defne Frida Sungu, Tevfik Turan, Wiebke Finkenwirth,  
Hanefi Yeter und alle unsere Interviewpartner\*innen  
— ve görüşme yaptığımız herkese

ISBN  
978-3-9816133-2-2

Printed in Turkey

Alle Rechte vorbehalten | Tüm hakları saklıdır.  
© Berlin 2016

Ein Projekt von | Proje sahibi



In Zusammenarbeit mit | Ortaklığıyla



Gefördert von | Destekleyenler



S

DER FERIENTRANSIT

I

IN DIE TÜRKEI UND

L

DIE ERZÄHLUNGEN

A

DER AUTOBAHN TÜRKIYE'YE

Y

TATİL YOLU VE

O

OTOBAN

L

HİKAYELERİ

U



MALVE LIPPMANN  
CAN SUNGU



**VORWORT**

**GİRİŞ**



ALMANCA'DAN ÇEVİREN  
ALİ CAN YILDIRIM

**S**ıla yolu, Autoput, Todesstraße, Heimatweg- die ehemalige Europastraße 5 (E5) zwischen Deutschland und der Türkei hat viele Namen. Die Transitstrecke diente ganzen Generationen von Arbeitsmigrant\*innen als Hauptverbindungsveg zwischen Westeuropa und ihren Herkunftsstaaten. Noch immer ist die einstige „Gastarbeiterroute“ eine wichtige Strecke für Urlauber\*innen, Pendler\*innen sowie die neuen Migrant\*innengruppen<sup>1</sup> - und auch wir sind seit fünf Jahren jeden Sommer hier unterwegs.

Auf der alten und neuen Route - auf dem Weg in Richtung Türkei und zurück - führten wir zahlreiche Gespräche mit Reisenden und haben immer wieder aufs Neue die Autobahn, das Fahren und das unvergleichliche Flair der Raststätten genossen. Wir begannen Text- und Bildmaterial von gestern und heute zu sammeln, zu filmen und Interviews mit Familien, Autobahnkenner\*innen und Picknickexpert\*innen zu führen. Dabei haben wir einiges erlebt und viel von den Expert\*innen der Autobahn erfahren: über die Strecke, vom alten und neuen Europa, von Grenzen und Hindernissen und von den sich verändernden Landschaften entlang des *sıla yolu* (zu Deutsch: Heimatweg). Wir als Künstler\*innen und Forscher\*innen waren dabei nicht nur Beobachtende sondern auch Handelnde, indem wir immer wieder die Reise selbst erFAHREN haben. So konkretisierte sich schließlich bei uns die Idee einer mobilen Ausstellung: *SILA YOLU - Der*

**S**ıla yolu, Autoput, ölüm yolu ya da memleket yolu - Almanya ve Türkiye arasındaki bir zamanların meşhur E-5 yolu, birçok farklı isimle anılır. Bu güzergah her nesilden göçmen işçi için Batı Avrupa ve memleketleri arasında ana bağlantı olarak kullanılmıştır. Bugün hala bir zamanların “misafir işçi rotası” tatilciler, gezginler ve yeni dönem göçmenler<sup>1</sup> için önemli bir yol olma niteliğini korumakta - ve biz de son beş senedir her yaz *sıla yoluna* koyularak Türkiye’ye gidiyoruz.

Türkiye’ye gidiş ve dönüş yolculuklarımız sırasında eski veya yeni rotayı kullanan birçok yolcu ile sayısız sohbetlerimiz oldu. Her seferinde otobandan, araba sürmekten ve dinlenme tesislerinin eşsiz atmosferinden yeniden keyif aldık. Geçmişe ve bugüne dair görsel ve yazılı materyaller toplamaya ve kaydetmeye başladık; ve bir yandan da yolda karşılaştığımız aileler, otoban müdavimleri ve piknik uzmanları ile röportajlar yaptık. Bu süreçte birçok şeye tanık olduk, birçok şeyi de yolun erbabı olanlardan öğrendik: güzergahları, eski ve yeni Avrupa’yı, sınırları ve engelleri, ve yolun yıllar içerisindeki değişimini. Sanatçı ve araştırmacı olarak bu süreçte sadece gözlemci olarak kalmamak, aynı zamanda *sıla yolunun* kendisini tecrübe ediyor<sup>2</sup> ol-

**1**  
Gleichzeitig stellt die Route „andersherum“ die sogenannte West-Balkanroute dar, welche in den letzten Jahren von zahlreichen Flüchtenden benutzt wurde und wird, um nach West- und Nord-Europa zu gelangen.

**1**  
*Sıla yolu* “aksi istikamet”te düşünülduğünde Batı Balkan göç rotasına işaret etmektedir ve bu rota son yıllarda Batı ve Kuzey Avrupa’ya ulaşmaya çalışan sayısız mülteci tarafından kullanılmıştır ve hala kullanılmaktadır.

**2**  
Almanca “erfahren” fiili “bir şeyi tecrübe etmek, görmek” anlamına gelirken, içindeki “fahren” fiili “taşitle gitmek, sürmek, götürmek” gibi anlamlar taşır. Burada Almanca yapılan kelime oyununu Türkçe’de karşılamak mümkün olmuyor. [Ç.N.]

*Ferientransit in die Türkei und die Erzählungen der Autobahn*, die nun in Berlin und Istanbul gezeigt wird.

Im Fokus von *SILA YOLU - Der Ferientransit in die Türkei und die Erzählungen der Autobahn* steht das individuelle und kollektive Suchen eines Wegs, das Finden von Destinationen und Startpunkten, das Bewältigen von Wegstrecke, das Aufladen dieser mit Bedeutungen und das Mitbringen von Erwartungen, Fantasien, Erinnerungen und Artefakten. Man kann die Route, ob ost- oder westwärts, ob süd- oder nordwärts als einen Ballungsraum von Erinnerungen an Heimat, Vermischungen und Oszillationen von Gewesenem sowie von Hoffnungen auf Zukünftiges betrachten. Die Gegenwärtigkeit von Vergangenheit und Zukunft an einem Fleck macht den Transitraum der Autobahn zu einer besonders interessanten Gemengelage menschlicher Emotionen, Wünsche und unerwarteter (Grenz-) Verschiebungen.

In einer audiovisuellen Installation, eingebaut in einen Ford Transit<sup>2</sup> (Baujahr 1985), der an verschiedenen Orten in Berlin Station macht, wollen wir den Emotionsraum der Autobahnroute zwischen Deutschland und der Türkei erfahrbar machen. Im Anschluss an die Ausstellung in Berlin werden wir uns noch einmal mit unserem Ford Transit auf den *sıla yolu* begeben, um dann die Installation im Ausstellungsraum *Depo* in Istanbul zu zeigen.

Diese Publikation erscheint anlässlich der Ausstellung nebst Begleitprogramm in Berlin und Istanbul und stellt ausgewählte Texte und Bildmaterialien vor: Beiträge von Wissenschaftler\*innen geben aus ihrer je unterschiedlichen Perspektive

mak bizim için önemliydi. Berlin ve İstanbul'da gerçekleşecek bir mobil sergi fikri de bu yolculuklar esnasında somutlaştı: *"SILA YOLU - Türkiye Tatili Yolu ve Otoban Hikayeleri"*

*"SILA YOLU - Türkiye Tatili Yolu ve Otoban Hikayeleri"* sergisinin odağında, bireysel ve kolektif bir yol arayışı, varış ve çıkış noktalarının keşfi, mesafelerin katedilmesi, bunların her birine anlamlar yüklenmesi ve yolcuların beraberinde getirdikleri beklentiler, fanteziler, anılar ve eşyalar var. Bu rota - doğuya, batıya, güneye veya kuzeye - hangi yöne olduğun farketmeksizin, memleket(ler)e dair anılarla yaşanmışlıkların iç içe geçtiği ve bunların geleceğe yönelik umutlarla da karışarak her şeyin üst üste yığıldığı devasa bir mekan olarak görülebilir. Zira geçmiş ve geleceğin şimdiki zamanda bulunduğu bu nokta, otobandaki transit alanı duyguların, arzuların ve beklenmedik (sınır) geçişlerinin birbirine girdiği kendine özgü bir "durum" haline getiriyor.

85 Model bir Ford Transit<sup>3</sup>'in içinde inşa ettiğimiz bir görsel-işitsel yerleştirmeye Berlin'de farklı duraklara uğrayarak Almanya-Türkiye arasındaki güzergahın duygu-mekanını deneyimlemek istiyoruz. Berlin'deki sergiyi takiben serginin İstanbul ayağını (*Depo*'da) gerçekleştirmek üzere tekrar *sıla yoluna* çıkacağız.

Bu kitap Berlin ve İstanbul'da gerçekleşen sergi ve onun paralel programı vesilesiyle yayınlanmış olup, özenle se-

2

Der Ford Transit [MK1 und MK2] war bei den Türkeireisenden sehr beliebt, da er geräumig und zugleich erschwinglich war. Man konnte ihn mit zahlreichen Mitbringeln und allen Familienmitgliedern beladen.

3

Ford Transit [MK1 ve MK2 modelleri] 1990'ların başına kadar Türkiye yolcuları arasında çok popülerdi, çünkü hem çok geniş hem de fiyatı makul, minibüs tipi bir araçtı. Ford Transit'lere tüm aile fertleri sığabildiği gibi çok sayıda eşya da yüklenebiliyordu.

Einblicke in ihre Forschungen zum Ferientransit und der Transitroute. Fabian Engler befasst sich in seinem einleitenden Text mit den Überlagerungen der Erfahrungsebenen als Migrant und Tourist. Manfred Pfaffenthaler beleuchtet den Zusammenhang von Arbeitsmigration und transnationaler Mobilität und fokussiert dabei den Streckenabschnitt der ehemaligen „Gastarbeiterroute“ durch die Steiermark. Gökhan Mura beschäftigt sich mit den Mitbringseln aus Europa und deren ideellen Wertüberfrachtungen und geht dabei von seinen persönlichen Familiengeschichten aus. Ömer Alkın schreibt über die türkischen Migrationsfilme, in denen die Wegstrecke zwischen Deutschland und der Türkei vorkommt. Einen weiteren Schwerpunkt bilden literarische Auseinandersetzungen mit dem *sıla yolu*, wie unter anderem der Liedtext *Zwischen Köln und Ankara* von Aşık Ali Kabadayı, die Kurzgeschichte *Unterwegs* von Yüksel Pazarkaya und Ausschnitte aus dem Roman *Europastraße 5* von Güney Dal und aus *Die zarte Rose meiner Sehnsucht* von Adalet Ağaoğlu. Berichtet wird auch von dem Workshop *Konvoi B-34 – Eine frisierte Modellautokolonne unterwegs von Berlin nach Istanbul*, der dieses Frühjahr im bi'bak durchgeführt wurde. Zahlreiche Fotos aus Familienalben, die uns von Reisenden zur Verfügung gestellt wurden, Bilder aus historischen Archiven und von unserer Vorort-Recherche visualisieren die Freuden und Leiden der Reise auf dem *sıla yolu*.

Wir bedanken uns herzlich bei allen unseren Unterstützer\*innen und Förderer\*innen, bei unseren Kooperationspartnern DOMiD - Dokumentationszentrum und Museum über die Migration in Deutschland e. V. in Köln und Depo in Istanbul, Duygu, Esra, Hanna und Lukas vom bi'bak-Team, unseren Autor\*innen, unseren Interviewpartner\*innen, allen Oldtimer-, Auto- und Autobahnkennner\*innen und allen anderen Unterstützer\*innen, die es möglich gemacht haben dieses Projekt zu realisieren.

çilmiş metinleri ve görselleri bir araya getiriyor. Çeşitli disiplinlerden gelen akademisyenlerin yazıları Türkiye tatili yolu ve yolculuğuna dair farklı bakış açıları sunuyorlar. Fabian Engler giriş metninde, göçmen ve turist olarak edinilen tecrübe alanlarının üst üste bindirmelerini konu ediniyor. Manfred Pfaffenthaler işgücü göçü ve ulusaşırı hareketlilik arasındaki ilişkiyi irdeliyor ve *sıla yolunun* Steiermark'tan geçen kısmını dikkate alarak bir zamanların “misafir işçi rotası” üzerine yoğunlaşıyor. Gökhan Mura ise kendi ailesinden örnekler vererek Avrupa'dan getirilen hediyelerle ve onlara yüklenen aşırı anlamlarla ilgileniyor. Ömer Alkın, Almanya-Türkiye arasındaki yolun konu edildiği Yeşilçam dönemi ve sonrası göç filmleri hakkında yazıyor. Kitabın bir diğer bölümünüyse *sıla yolunu* merkezine alan edebi eserler - burada birkaç örnek vermek gerekirse, Aşık Ali Kabadayı'nın *Köln ve Ankara'nın Arası*'nda adlı taşlaması, Yüksel Pazarkaya'nın *Yolda* adlı kısa öyküsü, Güney Dal'ın *E-5* ve Adalet Ağaoğlu'nun *Fikrimin İnce Gülü* romanlarından alıntılar oluşturuyor. Ayrıca bu baharda bi'bak'ta gerçekleştirdiğimiz *Konvoi B-34* atölyesine de kitapta yer veriyoruz. Öte yandan, *sıla* yolcularının aile arşivlerinden bizimle paylaştıkları resimler, bizim tarihi arşivlerden seçtiğimiz ve ayrıca yolculuğumuz boyunca çektiğimiz resimlerle bir araya gelerek *sıla yoluna* ait sevinçleri ve acıları görselleştiriyorlar.

Bu projenin gerçekleşmesini sağlayan tüm destekçilerimize ve sponsorlarımıza, proje ortaklarımız DOMiD - Almanya'ya Göçün Dokümantasyon Merkezi ve Müzesi ve Depo'ya, bi'bak ekibinden Duygu'ya, Esra'ya, Hanna'ya



Wir w¼nschen Ihnen eine gute Fahrt in unserem *Transitraum*, viele interessante Eindr¼cke und neue Perspektiven auf einen wichtigen Teil deutsch-t¼rkischer Migrationsgeschichte, der mit diesem Ausstellungsprojekt hoffentlich eine gr¼ßere Aufmerksamkeit und Sichtbarkeit erlangt als dies bisher der Fall war.

ve Lukas'a, yazarlarımıza, g¼r¼şmeler yaptığımız s¼la yolcularına, araba meraklılarına, otoban sevdalılarına ve diğert¼m destekçilerimize en içten teşekkürlerimizi sunuyoruz.

“Transit” alanımızda iyi bir yolculuk geçirmenizi diliyoruz. Umuyoruz ki bu yolculuk size, T¼rk-Alman g¼ç tarihinin - bu proje ile daha fazla ilgi ve g¼r¼n¼rl¼k kazanmasını istediğimiz- önemli bir b¼l¼m¼ne dair birçok ilginç izlenim edindirir ve yeni bakış açıları kazandırır.



TÜRKİYE'YE  
WELCOME





HOŞGELDİNİZ  
TO TURKEY

TÜRKİYE



**ALSO WEITER**, nehmen wir einmal an, du hast deinen Urlaub bekommen. Dann fahr gleich heute abend los. Na, am Abend schaffst du es vielleicht nicht mehr, dann wenigstens heute nacht noch. Falls du irgendwas Verderbliches mitnimmst, ist das Wichtigste, daß du nachts aufbrichst. Die Wurst, die sie hier machen, ist nun einmal besser als unsere. Und dann drückst du erst mal auf's Gaspedal und nimmst den Fuß nicht wieder runter, bis du an der Grenze bist. Na, wenigstens bis dahin. Glaub mir, wenn du das so machst, bist du in zwei Tagen in Kapikule, und wenn wir Sonnabend und Sonntag noch mitzählen, dann bleiben dir sechs lange Tage, bis du wieder hier sein muß. Eine Woche wie eine unberührte Jungfrau, ich meine, eine ganze Woche. Wenn ich sage, du sollst um eine Woche Urlaub bitten, dann denke ich dabei auch an deinen Vorteil; wenn du mehr verlangst, verziehen die Deutschen das Gesicht.

*Europastraße 5, Güney Dal,*

*türkische Ersterscheinung 1979*



**NEYSE**, aldın mı iznini? Aldın. Hemen bu akşam çıkacaksın yola. Akşam dediğim; gece içinde de çıkabilirsin yetiştiremezsen... Sıcaktan bozulacak şeyler götürüyorsan, gece yol almak en birinciye iştir... burada yapılan sucuklar bizimkilerden temizdir ha... Bastın mı gaza bir, kaldırmazsın ayağını, ancak sınırlara geldin mi...



eh, o kadar da olsun. Böyle böyle imanıma iki günde Kapıkule'de olursun ki, önümüzdeki Cumartesi, Pazar'ı da sayarsak kalır sana dağ gibi altı gün geriye. Hiç kullanılmamış kız gibi bir hafta yani, bütün bir hafta... Bir haftalık izin istemek senin için de karlı demekteyim; ötesine bu Almanlar da ıkmık ederler ...

*E-5, Güney Dal, 1979*



FABIAN ENGLER



SOMMER,  
YAZ,  
SONNE,  
GÜNEŞ,

AUTOBAHN:  
OTOBAN:

DIE FERIESTRASSE  
TÜRKİYE  
IN DIE TÜRKEI  
TATİLİ YOLU  
UND DAS ERFAHREN  
VE MEMLEKET [LER] İ  
VON HEIMAT [EN]  
DENEYİMLEMEK



ALMANCA'DAN ÇEVİREN  
ALİ CAN YILDIRIM

Die Auto-Route zwischen Deutschland und der Türkei wird von türkischsprachigen Reisenden, die in der einen oder der anderen Fahrtrichtung auf dieser Strecke unterwegs sind, zuweilen *sıla yolu* (deutsch: Heimatweg) genannt.<sup>1</sup> Das gleichnamige Ausstellungsprojekt (im folgenden: *SILA YOLU*) greift diese oft etwas sentimental-verklärende, manchmal ironische, in ihrer Bedeutungsgenerierung immer auch dynamisch-uneindeutige und zuweilen widersprüchliche Bezeichnung einer Straßenverbindung, d.h. einem Netz aus Asphaltpisten, verschiedener Kreuzungen, Auf- und Abfahrten, sowie Erinnerungen, Bewegungen und sich bewegender Standort- und Zielbestimmungen, auf, um sich der Praxis des Reisens auf dieser Straße zu nähern. Die spezifischen Reisegeschichten, die sich beim Fahren und Rasten auf dieser Straße hören und finden und damit gleichsam vom Straßenrand aufsammeln lassen, bilden hierfür einen besonderen Zugang, der im folgenden erläutert werden soll.

Der vorliegende Beitrag stellt einige grundlegende Überlegungen für eine „Registrierung“ der Autobahn (Stewart 2014) zwischen Deutschland und der Türkei anhand ihrer Geschichte und Geschichten vor. In vier Abschnitten sollen die Kategorien des Ferientransits und der Autobahnerzählung entwickelt und Hinweise auf das historisch-strukturelle sowie emotional-literarische Setting der betrachteten Reisepraxis gegeben werden. Letztlich soll gezeigt werden, wie die Straßenverbindung und die Auto-Route zwischen der Türkei und Deutschland von Reisenden, die mit und auf ihr unterwegs sind, verwendet wird, um den Heimatweg herzustellen.

1

Den Begriff *sıla yolu* kann man auf der Strecke von Reisenden hören. Außerdem wird er in einschlägigen Internetforen oder auch in dem saisonalen Sonderheften türkischer Zeitungen mit aktuellen Tipps und den „offiziellen“ Informationen zur Autobahnroute verwendet. Ein anderer Begriff, den man finden kann, ist auch „izin yolu“ [deutsch: Urlaubsweg].

Almanya ve Türkiye arasındaki yol, bu yol üzerinde herhangi bir rotayı tercih ederek yollara koyulan Türkiye kökenli yolcularca *sıla yolu* olarak adlandırılır.<sup>1</sup> Aynı adı taşıyan bu sergi projesi *sıla* yolcularının pratiklerini daha iyi anlayabilmek adına, genellikle biraz fazla duygusallaştırılan, bazen ironik, ama anlamlaştırmaları daima belirsiz ve ara sıra çelişkili olan bu *sıla yolu* tabirini konu ediniyor. Bir başka deyişle *SILA YOLU* sergisi, asfalt yollardan oluşan koca bir ağı, çeşitli kavşakları, otoban giriş-çıkışlarını, tali yolları; tüm bunların beraberrindeki hatıraları, heyecanları ve sürekli değişen hayattaki mola ve varış noktası kararlarını ele alıyor. Bu bağlamda, yol üstünde ve molalar sırasında dinlenen ve karşılaşılan, bir başka tabirle yol kenarlarından toplanan yolculuk hikayeleri iyi bir başlangıç noktası oluşturuyorlar. Bu konuya aşağıda daha da detaylı bir şekilde değiniliyor.

Bu yazı, Almanya ve Türkiye arasındaki otoban tarihi ve hikayeleri vasıtasıyla otobanın “kayıd” (Stewart 2014) için bir takım temel fikirleri ortaya koyuyor. Dört bölümde, Türkiye tatili yolu ve otoban hikayeleri kategorilerini olgunlaştırmayı ve bu yazıda gözlemlenen yolculuk hikayelerinin tarihsel, yapısal, duygusal ve edebi kuruluşuna dair detayları açık-

L 1

*Sıla yolu* terimini Almanya-Türkiye rotasındaki yolcular sıklıkla kullanmaktadır. Diğer bir yandan bu terim, ilgili internet forumlarında ve Almanya'daki Türkçe gazetelerin dönemsel olarak yayınladıkları *sıla yolu* özel sayılarında da kullanılır [Bu sayılarda otoban rotası değişiklikleri hakkında “resmi” bilgilere ve yeni tüyolara yer verilir.]. *Sıla yolu* yerine duyulabilecek bir başka terim ise “izin yolu”dur.

U





### Der Ferientransit

*SILA YOLU* nimmt das Fahren mit dem eigenen Auto auf der Strecke zwischen Deutschland und der Türkei in den Blick. Diese spezielle Form der Automobilität soll unter dem Begriff „Ferientransit in die Türkei“ gefasst werden. Der Ferientransit findet in der Urlaubszeit, vorwiegend in den Sommermonaten statt und er hat mit der türkischen Staatsgrenze einen die verschiedenen Wege der Transitreisenden bündelnden und zusammenführenden Kreuzungspunkt. Er beschreibt im vermeintlich fließenden, oft genug stockenden und manchmal auch ganz zum Stillstand (Stau!) kommenden Verkehr unzähliger privater Kraftfahrzeuge eine sich beständig wiederholende Passage. Fragen einer technik-vermittelten AUTONOMIE, dem Zusammengehen von gesellschaftlichem und technischem Fortschritt sowie von sozialer und räumlicher Mobilität (und deren Grenzen) wird vom Ferientransit durch dessen Rekurs auf ein „System der Automobilität“ (Urry 2004) thematisiert.

Der Ferientransit muss als kulturelle Praxis verstanden werden, die sich auch vor dem Hintergrund der spezifischen, türkisch-deutschen Migrationsbeziehung und ihrem zeitgeschichtlichen und generationalen Wandel entfaltet. Unter Verwendung künstlerischer, literarischer und kulturwissenschaftlicher Mittel soll der Ferientransit aus der Blickrich-

lamayı umuyor. Sonuç olarak, *sıla yolunu* tecrübe eden yolcuların Türkiye ve Almanya arasındaki bu yolu ve bağlantılarını ne şekilde kullanarak bir “memleket yolu” yarattıkları gösterilmek isteniyor.

### Türkiye Tatili Yolu

*Sıla yolu* Almanya-Türkiye rotası üzerinde özel araçlar ile yapılan araba yolculuklarını inceliyor ve bunların farklı bir otomobilité biçimi olarak “Türkiye tatili yolu” terimi altında düşünülmesi gerektiğini savunuyor. Ağırlıklı olarak yaz aylarında ve izin döneminde gerçekleşen Türkiye’ye tatil yolculuğu, her ne kadar sıla yolcuları çatallanan ya da birbirine kavuşan birçok farklı yol kullansa da, temelde her zaman Türkiye sınırında buluşan/kesişen bir varış noktasına sahip. Dolayısıyla Türkiye tatili yolu, sayısız özel arabanın oluşturduğu, sözde akıcı, ama genellikle tıkanık ve bazen neredeyse durma noktasına gelen bir ulaşım faaliyeti içerisinde sürekli kendini tekrarlayan bir yolculuğu anlatıyor. Bu bağlamda “Türkiye tatili yolu” terimi, teknik imkanlar vasıtasıyla sağlanan OTONOMİ meselesini, yani toplumsal ve teknik ilerleme gibi sosyal ve mekansal mobilitenin de (ve bunların sınırlarının da) birlikteliği konusunu John Urry’nin “Otomobilitenin Düzeni” adlı makalesine (2004) referansla tartışıyor.

Tatil yolunda olma hali, Türk-Alman göç ilişkisini ve onun tarihsel ve nesilsel değişimini arka plana alarak gelişen kültürel bir pratik olarak anlaşılmalıdır. Sanattan, edebiyattan ve kültürel çalışmalardan araçlar kullanarak bu hali, yolculuk ve mobilité araştırmaları açısından değerlendirmek ve bunları da aktör-merkezli ve pratiğe yönelik göç

tung einer Reise- und Mobilitätsforschung betrachtet werden, die einer akteurszentrierten und praxisorientierten Geschichte der Migration (vgl. Bojadzjev 2008, von Osten 2007) verpflichtet ist. Der Ferientransit in die Türkei bietet die Möglichkeit, ein besonderes Kapitel der Türkei-Deutschland-Migrationsgeschichte zu erzählen, in dem diese nicht allein auf Gesichtspunkte wie erfahrene Diskriminierung, entfremdete Arbeit und enttäuschte Hoffnungen reduziert ist, sondern Aspekte der Selbstaktivität, der bewältigten Distanz sowie des Urlaubs und der Ferienreise, des erfolgreichen Aufbrechen und Ankommen im Vordergrund stehen.



### Der Landweg in die Türkei

Der in den Ländern West- und Nordeuropas seinen Ausgangspunkt nehmende, über Südosteuropa nach Thrakien und Kleinasien und in das Gebiet der heutigen Türkei führende Landweg stellt bereits, seitdem Ideen des modernen Tourismus in Europa aufkommen, eine faszinierende Reisemöglichkeit in „die Ferne“ und eine Verbindungsrouten in dem „Nahen Osten“ dar. Eine solche transkontinentale Fernreise einmal selbstständig und auf eigene Faust zu bewältigen, ist auch in der Anfangszeit privater Kraftfahrzeugnutzung ein viel geheimer Traum so mancher ambitionierter Automobilis-

tarih anlatılarına (Ayrıca bkz. Bojadzjev 2008, von Osten 2007) bağlamak gerekir. Böylece, Türkiye-Almanya göç tarihi anlatımında ayrı bir sayfa açılması imkanı sağlanacak ve bu tarih, ayrımcılık, yabancılaşmış emek ve kaybolan umutlar anlatılarına indirgenen bir bakış açısıyla değil, iradi eylemliliğin, tatilde ve yolculukta aşılacak mesafelerin ve başarılı bir şekilde yola çıkmanın ve varışın ön plana konduğu bir bakış açısıyla anlatılacaktır.

### Türkiye'ye Uzanan Karayolu

Batı ve Kuzey Avrupa'daki ülkelerden başlayıp, Doğu Avrupa üzerinden Trakya, Anadolu ve bugünkü Türkiye'ye uzanan karayolu, *sıla yolunun* çerçevesini oluşturur. Modern anlamdaki turizm düşüncesinin Avrupa'daki doğuşundan beri bu yol, "uzaklara" giden büyüleyici bir seyahati ve "Ortadoğu"ya açılan bir bağlantıyı temsil eder. Dolayısıyla bu karayolunu kullanıp kıtalararası uzun bir yolculuğu kendi başına kotarmak, özel araç kullanımının yeni yeni yaygınlaşmaya başladığı ilk yıllarda bile Avrupa'daki birçok tutkulu sürücünün ve yalnız gezinmeyi seven turistlerin hayalidir. Bu yolu daha da büyüleyici kılan başka bir gerçek ise, bu uzun yolculuklar için ihtiyaç duyulan gelişmiş karayolları ağının ve altyapısının bu karayolunun içinden geçtiği ülkelerin hiçbirinde bulunmamasıdır (Bu ülkelerdeki karayolu turizmine dair düzenlemelerin eksikliğinden bahsetmeye bile gerek yok). Böyle düşünüldüğünde, birinin özel araç ile Frankfurt'tan İstanbul'a ya da Manş Denizi'nden Ege sahillerine ulaşabilmesi, onun hem organizasyonel zorlukları çözme yetisini hem de sınırları aşabilen bir hareket etme becerisini gösterir. Bunun için 20. yüzyılın

tin und manches frühen Individualtouristen Europas. Der Landweg in die Türkei fasziniert umso mehr, als dass die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine solche Reise in Form eines ausgebauten Land- oder Fernstraßennetzes – nicht zu sprechen von autotourismustauglichen Reise- und Durchreiseregularien in den zu durchfahrenden Ländern – kaum gegeben sind. Die Frage, wie man mit dem eigenen Auto etwa von Frankfurt a/M nach Istanbul oder vom Ärmelkanal an die Küsten der griechischen oder türkischen Ägäis gelangen könne, beinhaltet reise-organisatorische Herausforderungen sowie grenzüberwindendes Mobilitätsversprechen gleichermaßen. Für diejenigen, die sich Anfang des 20. Jahrhunderts zum privatem Vergnügen und in ihrer „leisure time“ auf den Landweg in die Türkei begeben und dabei die neuen Möglichkeiten des automotorisierten Reisens sowie ihr Tourist-Sein entdecken, sind die Straßen zwischen „hier“ und „dort“ oft genug zwar nicht mit konkretem Asphalt, dafür aber mit allerlei visionären und romantischen Vorstellungen von modernem Abenteuerertum und west-östlicher „Völkerverständigung“ gepflastert. Die Route öffnet einen Raum für Sehnsüchte, Hoffnungen und Fantasien und birgt dadurch gerade in der Zwischenkriegszeit, unter dem Eindruck von voranschreitender Technisierung des Alltags, einer sich entwickelnden und langsam auch breitere Bevölkerungsschichten erreichende Konsum- und Freizeitkultur in den europäischen Zentren, ein gewisses (individual-)touristisches Potenzial. Die Idee des Ferientransits in die Türkei wird entsprechend früh von europäischen Tourismusverbänden aufgegriffen.

Bereits 1932 beschließt die wichtige *Alliance Internationale de Tourisme* (AIT, deutsch: Internationale Tourismusallianz), ein noch heute aktiver Dachverband nationaler Automobilclubs, einen Vorstoß für Bau und Einrichtung einer Autoverkehrsverbindung zwischen London und Istanbul. Es wird eine Kommission eingerichtet, das *Comité Permanent International de la Route Londres-Istanbul*, welche die Verwirklichung der Idee voranbringen soll und in welcher Vertreter\*innen aus zehn „betroffenen“ Ländern

başında birçok maceraperest “boş vakitlerinde” ya da sadece eğlence için Türkiye’ye doğru yola çıkar ve bu yolculuklar, otomobille seyahate dair yeni imkanların ve turist-olma hallerinin keşfedilmesinin vesilesi olurlar. Bu kişiler için, “ora” ve “bura” arasındaki yollar, genellikle asfalt ile değil, onun yerine modern maceracılık ve Doğu-Batı halklarının barışı temalı binbir türlü düşsel ve romantik hayalle döşelidir. Başka bir deyişle bu karayolu özlemler, umutlar ve hayaller için yeni bir alan açar ve belli bir (bireysel) turizm potansiyelini de beraberinde getirir, zira iki dünya savaşı arasındaki bu zamanda gündelik hayatı belirleyen teknolojik gelişmeler iyice ilerlemiş ve belli tüketim ve eğlence alışkanlıkları Avrupa’nın tüm merkezlerinde toplumun geniş katmanlarına yayılmıştır. Bu potansiyel dahilinde, Türkiye tatili yolu fikri Avrupa turizm derneklerince vakitlice gündeme alınır.

1932 yılında, bugün halen aktif bir şekilde ulusal otomobil birliklerinin çatı örgütü olarak çalışan Uluslararası Turizm Birliği (*Alliance Internationale de Tourisme*) önemli bir karara varır ve Londra ve İstanbul arasında kurulacak trafik bağlantısının inşa ve kurulumunu planlamaya başlar. Fikrin gerçekleştirilmesini sağlamak için, bu bağlantıdan fayda görececek olan on “ilgili” ülkenin temsilcisinin bir araya geldiği *Comité Permanent International de la Route Londres-Istanbul* (Londra-İstanbul Hattı Uluslararası Daimi Komitesi) adıyla bir komisyon kurulur (Ayrıca bkz. Mom 2005, 761). Tüm bu girişimlere rağmen, savaş sonrası Avrupa’sını Türkiye’ye bağlayacak olan bu yol sadece vizyoner mühendislerin çizdiği planlarda ve uluslararası derneklerin açıkladıkları



zusammenkommen (vgl. Mom 2005, 761). Solchen Initiativen zum Trotz, bleibt die durchgängige Verbindungsstraße für den europäischen Autoverkehr in die Türkei und zurück auch im Nachkriegseuropa eine Fiktion, die sich lediglich in den Plänen visionärer Ingenieur\*innen und den Programmen kosmopolitischer Vereinigungen finden lässt. Die reale Route tatsächlich zu finden und den Landweg in die Türkei aktiv zu befahren, ist weiterhin zunächst allein eine Sache von, erstens, professionellen Lastkraftwagenfahrern im internationalen Handel und, zweitens, von einer überschaubaren Gruppe verwegener Camper\*innen, Alternativtourist\*innen, Tramps und anderer reisender Freizeit-Abenteurer\*innen, die sich trotz Beschwerlichkeiten und Unwägbarkeiten (bzw. gerade deretwegen) auf den Landweg in die Türkei begeben.

Dies ändert sich im Verlauf der 1960er Jahre. Der Landweg zwischen Deutschland und der Türkei wird nun zunehmend und vornehmlich in der Ferienzeit im Sommer aber auch um Weihnachten herum von reisenden „Gastarbeiter\*innen“ benutzt. Arbeitsmigrant\*innen aus der Türkei (aber auch aus Griechenland und aus Jugoslawien), die allein, mit ihren Familien oder einem Teil ihrer Familie, vor allem im damaligen „Westdeutschland“ (aber auch in anderen West- und Nordeuropäischen Ländern) leben, entdecken die Straßen Österreichs und der Balkanländer

programlarda bulunmaktan öteye geçemez. Dolayısıyla bu rotayı gerçekten tespit edip, Türkiye'ye giden karayollarını kullanmak öncelikli olarak halen sadece iki grubun meselesidir: İlk grup uluslararası ticaret alanında çalışan profesyonel kamyon sürücüleridir. İkinci grup ise, Türkiye'ye uzanan yoldaki tüm zorluklara ve belirsizliklere rağmen (ya da tam da bunlar sebebiyle) kendini yollara atan gözüpek kampçılar, alternatif turizm sevdalıları, avare gezginler ve yolculuğu seven maceraperestler sayılabilir.

Karayolundaki bu durum 1960'lar da değişmeye başlar. Almanya ve Türkiye arasındaki yol artık giderek artan bir oranda ve çoğunlukla yaz tatilinde (ama bazen de Noel tatili zamanlarında) yolculuk eden “misafir işçiler” tarafından kullanılmaya başlanır. Türkiye'den, Yunanistan'dan veya Yugoslavya'dan gelen ve yalnız başına ya da ailesi ile birlikte dönemin Batı Almanya'sında (ya da başka Batı veya Kuzey Avrupa ülkelerinde) yaşamakta olan bu göçmen işçiler, Avusturya ve Balkanlar'daki yolları düzenli “memleket ziyaretleri”nin transit yolları haline getirirler. Böylece Almanya ve Türkiye arasındaki yol Avrupa'da en çok gidilen uluslararası yola dönüşürken, Türkiye'ye giden karayolu da Türkiye yolcularının deyimiyle *sıla yolu* olur. Ayağını yerden kesecek bir araç için yeterli parayı denkleştirebilen herkes *sıla yoluna* çıkabilir artık.

### Yol ve Sürücülük Sanatı

Özel araç ile katedilen *sıla yolu* ve geri dönüşü, Almanya'da yaşayan birçok Türkiye kökenli ailenin yıllık programının sabit bir parçasıdır. Bu yolculuk, Almanya-Türkiye ve Türkiye-Almanya arasındaki “mesafe-

als Transitrassen für regelmäßige „Heimatbesuche“. Die Auto-Route zwischen Deutschland und der Türkei wird nun zu einer der vielbefahrensten internationalen Strecken Europas und der Landweg in die Türkei zum *sıla yolu*, zum „Heimatweg“ der neuen Türkeifahrer\*innen. Nur das Geld für einen fahrbaren Untersatz muss zusammengespart werden, und schon kann es losgehen – auf die Autobahn.

## Die Straße und die Kunst des Fahrens

Die Ferienfahrt in die Türkei und zurück mit dem eigenen Auto, mit dem sich die Distanz zwischen Deutschland und der Türkei und zwischen der Türkei und Deutschland immer wieder neu erfAHREN aber eben auch immer wieder temporär überwinden und austarieren lässt, wird zum festen Programmpunkt im Jahresablauf vieler in Deutschland lebender türkeistämmiger Menschen. Die Auto-Route in die Türkei erhält ihren spezifischen, von der vielfach ausgeübten Praxis des Ferientransits getragenen, Kultstatus. Die Herausforderungen, die die Strecke für die Transitreisenden nach wie vor bereithält (lange Fahrzeiten, Staus, Unfallgefahr, Grenzschikanen etc.) wird von Medien und Reiseliteratur aufgegriffen. In seinem der Ferienfahrt in die Türkei gewidmeten Road-Roman *Europastraße 5* zum Beispiel lässt Autor Güney Dal seinen Protagonisten die Straße des Ferientransits wie folgt charakterisieren:

*„Eine Straße kann man das eigentlich nicht nennen, eher eine Hölle. Wenn ich das mal so grob ausdrücken darf, die E5 macht einem Feuer unter dem Arsch. Man glaubt, nicht hinter dem Steuer zu sitzen, sondern auf einem glühenden Ofen.“* (Dal 1990, 119)

Aus diesem Zitat spricht der Stolz sich auf eine Fahrt auf dieser Straße eingelassen zu haben. Leidvolle Ehrfurcht und Abenteuerlust werden hier gleichermaßen zum Ausdruck gebracht. Sich auf den *sıla yolu* zu begeben bedeutet zum einen, die Fahrt durchzustehen, aber auch den Weg am Ende zu meistern. Das Zitat korrespondiert auf bemerkenswerte Weise mit einer Sequenz aus dem Dokumentarfilm *E5 - Ölüm Yolu* von Tuncel Kurtiz aus dem Jahr 1978, in der ein auf

nin“ sürekli yeniden yaşanmasını, fakat aynı zamanda bu mesafenin her seferinde geçici olarak üstesinden gelinmesini ve dengelenmesini beraberinde getirir. Bu anlamda *sıla yolu*, tekrar tekrar gerçekleştirilen bir yolculuk pratiğinin sağlamış olduğu kendine özgü bir kült statüsüne sahiptir. Sıla yolcularını yolda bekleyen zorluklar ise (uzun süren yolculuklar, trafik sıkışlığı, kazalar ve sınırda yaşanan eziyet) medyada ve gezi edebiyatında sık sık konu olur. Örneğin, Güney Dal'ın *sıla yolculuğuna* ithaf ettiği *Europastraße 5* (E-5) adlı romanında, romanın kahramanını tatil yolunu şöyle nitelemektedir:

*“Bizim yol E-5'e Belgrat'tan sonra düşer. Yola değil de Cehennem'e düşer. Afedersin, adamın kıçım terletir E-5. Direksiyon başında değil, ateş üstünde oturuyorum sanırsın.”* (Dal 1979, 105)

Bu alıntıdan zorlu *sıla yoluna* çıkmaya cesaret etmiş olmanın gururu okunabiliyor. Alıntıda, ıstıraplı bir huşu ve maceraperestlik eşit derecede ifade buluyor. Çünkü *sıla yoluna* çıkmak, bir yandan bu yolculuktaki zorluklara göğüs germeği, öte yandan da yolun sonunda bu işin ustası olmayı gerektiriyor. İlginç bir şekilde bu alıntı, Tuncel Kurtiz'in 1978 senesinde çektiği *E5 - Ölüm Yolu* adlı belgesel filminde kendisiyle röportaj yapılan bir *sıla* yolcusunun söyledikleri ile çok benzeşiyor: “Sanatımız bu yani. Bundan zevk alıyoruz. Gidecek!” (Kurtiz 1979, 18'46", ayrıca bkz. Priessner 2011)

Bugünden bakıldığında ise, *sıla yolunun* popüler olduğu ilk yıllardan sonra bu rota üzerinde birçok değişiklik yaşandı: Yugoslavya yıkıldı. Demirperde ülkelerinin birçoğu Avrupa Birliği üyesi oldu. AB ülkelerinin büyük bir kısmı Schengen

einem Parkplatz am Straßenrand interviewter Transitreisender zur Fahrt auf dem *sıla yolu* folgenden Satz in die Kamera sagt: „*Sanatımız bu yani. Bundan zevk alıyoruz. Gidecek!*“ – „Das ist unsere Kunst. Wir genießen das. Wir müssen fahren!“ (Kurtiz 1979, 18'46" siehe auch: Priessner 2011).

Aus gegenwärtiger Sicht, hat sich seit dieser Hochzeit des *sıla yolu* einiges auf der Strecke geändert: Jugoslawien ist zerfallen. Länder, die ehemals hinter dem eisernen Vorhang lagen, sind nun Mitglieder der Europäischen Union. Viele EU-Staaten haben mit dem Abkommen von Schengen an den „inneren“ EU-Grenzen die Schlagbäume abmontiert. Die Türkei ist dem EU-Zollverein beigetreten. Es wurden neue Straßen errichtet, alte Verbindungen zu Autobahnen ausgebaut<sup>2</sup> und hohe Fahrgeschwindigkeiten sind nun auf nahezu allen Teilen der Strecke theoretisch möglich. Die verwendeten Fahrzeuge sind stärker und es haben darin Navigationsgeräte und Smartphones Einzug gehalten und sind mittlerweile wichtiger als Shell-Autoatlas und Verkehrsfunk. Immer öfter reist man zudem heute mit einem deutschen *Reisepass* in der Nierentasche, statt mit dem alten *Mavi Pasaport* der Türkischen Republik. Für die in Deutschland aufgewachsene zweite und dritte Generation der Deutschtürk\*innen haben sich mit der Verschiebung von Heimatbegriffen auch ihre Ferienkonzepte verändert. Die Türkei ist nicht mehr das alternativlose Reiseziel, um dort den Jahresurlaub zu verbringen und die Reise in die Türkei selbst

anlaşması sonrasında sınırları arasındaki engelleri kaldırdı. Türkiye AB Gümrük Birliği'ne katıldı. Bu sırada *sıla yolu* rotası üzerinde yeni yollar yapıldı, eski yollar otobana dönüştürüldü<sup>2</sup> ve teorik olarak bu rota üzerindeki her yerde yüksek hızda yolculuk yapmak mümkün hale geldi. Bugün *sıla yoluna* çıkılan araçlar geçmişe göre çok daha güçlü, rahat ve teknolojik ve hepsinde eskiden kullanılan *Shell* yol haritası veya trafik radyosu yerine navigasyon cihazları ve akıllı telefon entegrasyonu mevcut. *Sıla* yolcuları ise eski *Mavi Pasaport*'larını bırakıp, giderek daha çok Alman pasaportları ile seyahat etmeye başladılar. Özellikle Almanya'da doğup büyümüş olan ikinci ve üçüncü nesil Türkiyeliler için memleket kavramının içeriğinin dönüşüme uğramasıyla Türkiye tatili kavramı ve *sıla yolu* da artık daha farklı şeyler ifade ediyor. Öncelikle, artık Türkiye yıllık izinde tatil yapmak için alternatifi olmayan tek adres olarak görülüyor, başka birçok tatil seçeneği de yeni neslin tercihi olabiliyor. İkincisi - ki bu *sıla yolu* kültürle daha alakalı - ucuz uçuşlar sayesinde Türkiye tatili illa da araba ile çıkılması gereken bir yolculuk olmaktan çıktı. Fakat tüm

2

Erst in jüngster Zeit lässt sich - abhängig von der Routenwahl - eine nahezu geschlossene Strecke des *sıla yolu* in einem mehrspurigen Autobahn-Modus befahren. Als wichtige Straßenbauprojekte sind beispielhaft zu nennen: der in den 1950ern begonnene Bau der Autoput *bratstva i jedinstva* [deutsch: Autostraße der Brüderlichkeit und Einheit] in den Ländern des ehemaligen Jugoslawiens [in den 1970er und 1980er Jahren und nach dem Bürgerkrieg beständig ausgebaut]; der ab den frühen 1970er Jahren begonnene und mit einem letzten Abschnitt 2004 abgeschlossene Bau der *Pyhrn*-Autobahn [A9] in Österreich; der Ende der 1990er Jahre begonnene und 2009 fertiggestellte Bau der A2 - der *Egnatia Odos* - in Nordgriechenland.

2

*Sıla yolu* ancak yeni yeni [o da rota seçimine bağlı olarak] Almanya-Türkiye arasında bir uçtan diğer uca uzanan çok şeritli bir otoban gibi kullanılabilir. Önemli yol projelerine örnek olarak şunlar sayılabilir: Yapımına 1950 yılında başlanan [70'lerde, 80'lerde ve iç savaş sonrasında sürekli genişletilen] eski Yugoslavya ülkelerindeki *Autoput bratstva i jedinstva* [Türkçe: Kardeşlik ve Birlik Otobanı]; 70'lerin başında başlanan ve son etabı ile 2004'te yapımı biten Avusturya'daki A9 - *Pyhrn* Otobanı; 90'ların sonunda başlanan ve yapımı 2009'da biten Yunanistan'ın kuzeyindeki A2 *Egnatia Odos* otobanı.



ist – preisgünstiger Flugverbindungen sei dank – auch nicht mehr zwangsläufig mit einer langen Autofahrt verbunden. Dennoch: die Autostrecke in die Türkei ist nach wie vor gefragt und wird vor allem im Sommer von vielen in Europa lebenden türkischstämmigen Familien stark frequentiert. In der Hochsaison entstehen auch heutzutage lange Schlangen an den EU-Grenzen und die Übernachtungsplätze auf den Raststätten werden knapp. Gleichzeitig existiert eine spezifische und auf die Bedürfnisse von türkischsprachigen Türkeireisenden abgestimmte Infrastruktur. Hierzu zählen zum Beispiel spezielle Rastplätze sowie die organisierte Distribution von aktuellen Informationen an die Reisenden.<sup>3</sup> Raststätten mit einem auf den Ferientransit spezialisierten Angebot findet man besonders entlang der Teilstrecke

3

Z.B. lassen sich im Internet mittels Live-Cam-Aufnahmen die Grenzübergänge rund um die Uhr beobachten und Grenzübertreite vorausschauend planen. Auf bestimmten Raststätten kann man im Sommer während der gesamten Saison den Journalisten einer türkischen Zeitung antreffen, der von hier aus die aktuellsten Geschichten aus erster Hand erfährt und sofort ins Netz stellen kann und der darüber hinaus auch als Berater und Freund der Transitreisenden fungiert.

bunlara rağmen, *sıla yolu* halen çok tercih edilen bir rota ve Avrupa'da yaşayan birçok Türkiyeli aile özellikle yaz döneminde bu yolu sıklıkla kullanıyor. Bugün dahi, sezonun yoğun zamanlarında AB sınırlarında uzuk kuyruklar oluşuyor ve servis istasyonlarında konaklama yeri bulmak zorlaşıyor. Diğer bir yandan, Türkiyeli *sıla* yolcularının taleplerine cevap veren özel birtakım altyapısal değişiklikler de oluyor. *Sıla yoluna* özel servis istasyonları ve yola dair güncel bilgilerin yolculara organize bir şekilde dağıtılması bu altyapısal değişikliklere örnek olarak gösterilebilir.<sup>3</sup> *Sıla* yolcularına özel hiz-

L

3

Örneğin, internet üzerinden yapılan canlı yayınlarla sınır kapıları gün boyunca izlenebiliyor ve sınırdan geçişler önceden planlanabiliyor. Yazları tüm *sıla yolu* sezonu boyunca belli servis istasyonlarında Türk gazetelerinin muhabirlerini bulmak da mümkün. Bu muhabirler en güncel hikayeleri ilk elden topluyor ve hemen internette paylaşıyorlar, bu sayede de yolcular için bir çeşit danışman ve arkadaş işlevi görüyorlar.

U

in Serbien, wo verschiedene Routen des *sıla yolu* zusammenlaufen. Auf den Raststätten und anderen Knotenpunkten des *sıla yolu* (Grenzübergänge, Fähren) ebenso wie in Internetforen und Nachrichtenportalen findet ein reger Austausch unter alten und neuen *sıla yolu*-Reisenden statt.

Der regelmäßige Ferientransit ist ein Kapitel deutsch-türkischer Migrationsgeschichte und gleichzeitig eine spezifische touristische Praxis, verbunden mit einer eigenen, wirkmächtigen Reiseerzählung, in der die Figur des getriebenen Arbeitsmigranten von der des selbstbestimmten Individualtouristen und Welt(en)-Wandlers überlagert wird. Die Praxis des Ferientransits greift dabei auf „die Autobahn“ – im Sinne einer auf die Ermöglichung von motorisierter Mobilität zwischen Deutschland und der Türkei hin ausgelegten Infrastruktur und damit einer Metapher der beschleunigten Bewegung und des Übersetzens – zurück, um beständig und routiniert aber immer in Form einer individuellen Leistung und des persönlichen Abenteurers die Distanz zwischen neuen und alten Heimaten, zwischen den Orten der Arbeit und denen der Ferien zu durchmessen und zu bewältigen.

### Erzählungen der Autobahn

Die Autobahn ist noch immer ein (Nicht-)Ort<sup>4</sup> der Sehnsucht, der Eile und des Abenteurers. Ein flüchtiger Raum voller Erinnerungen und Erfahrungen. Im Sommer entsteht hier eine dynamische Transitgemeinschaft und ein Kommunikationsraum reisender „Landsleute“. Man trifft sich z.B. auf der Fähre oder auf der Raststätte, man tauscht Erfahrungen aus, gibt gute Tipps und Hinweise, schwelgt in Erinnerungen, ver-

4

Nach Marc Augé [1994] sind Highways und die angeschlossenen Autobahnraststätten paradigmatische Nicht-Orte, also Einrichtungen „die für den beschleunigten Verkehr von Personen und Gütern“ [ebd.: 44] erforderlich sind und sich als Räume durch ihre Flüchtigkeit und Improvisiertheit auszeichnen. *Sıla Yolu* kann demgegenüber aber auch als konkreter Ort bezeichnet werden, der aufgesucht werden kann und an dem sich „Gesellschaft“ erfahren lässt.

metler sunan servis istasyonlarına, bu rotanın Sırbistan ayağında sıklıkla rastlanır. Buradaki servis istasyonlarında ve *sıla yolunun* diğer kesişme noktalarında (sınır kapılarında ve feribotlarda) ve aynı şekilde internet forumları ve haber portallarında eski ve yeni *sıla yolcularının* heyecanlı ve enerjik bilgi alışverişleri gerçekleşir.

*Sıla yolu* Türkiye-Almanya göç tarihi anlatısının önemli bir bölümünü teşkil eder. Bu yol aynı zamanda, içinde etkileyici yolculuk hikayelerini barındıran turistik bir pratiktir; zira tüm bu hikayelerde azimli ve zorlanan göçmen işçi figürü gider, yerine kendi yolunu çizen turist ve dünyayı değiştiren insan figürleri gelir. Böylece *sıla yolunda* olma pratiği, düzenli ve sabit bir şekilde, ama her zaman bireysel performans ve maceraperestlik açısından, yeni ve eski memleket arasındaki mesafenin (yani çalışılan yer ve tatil yapılan yer arasındaki mesafenin) ölçülebilmesi ve aşılabilmesi imkanı sunar ve bunu, Almanya-Türkiye arasındaki motorlu taşıt hareketliliğini mümkün kılan altyapı ve buradaki hızlı devinim ve nakletme metaforları bağlamında “otoban” kavramını yeniden ele alarak yapar.

### Otoban Hikayeleri

Otoban halen özlemin, acelenin ve maceranın yeri(-olmayanı)dır.<sup>4</sup> Anılar ve

4

Marc Augé'ye [1997] göre karayolları ve onlarla bağlantılı olan servis istasyonları paradigmatic yer-olmayanlardır, yani “insanların ve malların hızlandırılmış dolaşımı için” [age. 41] gerekli olan ve kendilerini, geçicilikleri ve doğaçlanmışlıkları vasıtasıyla birer mekan olarak ayarlayan tesislerdir.





gleich Routen, Benzinpreise, Fahrzeiten und Erlebnisse und wünscht sich: „*iyi yolculuklar*“ – „gute Reise“. Man erkennt sich als Zugehörige einer Gemeinschaft, z.B. anhand gemeinsamer Erinnerungen an auf dem Weg erlebter Mühsal und Strapazen. Man ist verbunden durch die gemeinsame Aussicht auf noch auf dem Weg zu erwartender Hindernisse, Unannehmlichkeiten und Risiken und man teilt eine entscheidende Wegmarke: Das Durchfahren eines Grenzübergangs in die bzw. aus der Türkei bildet den gemeinsamen Bezugspunkt der individuellen Transitreisen.

Auf der Autobahn ist der Reisende eine Handelnder und zu einem hohen Grad Mitbestimmer seines Geschicks. Ferienreisende sind selbstständig mobil und sie kommen in den allermeisten Fällen erfolgreich ans Ziel. Selbständige und erfolgreiche Mobilität ist dabei nicht etwas, was nur vereinzelt und „für sich“ erreicht wird, sondern sie ist im Ferientransit ein Massenergebnis. Die Kollektivität der Transitreise ist z.B. im Stau für alle Beteiligten durchaus erlebbar. Der

tecrübelerle dolu geçici bir mekandır. Ya-zın burası, yolculuk etmekte olan “hem-şehir”lerden oluşan koca bir cemaate ve iletişim alanına dönüşür. İnsanlar feribot ya da servis istasyonlarında karşılaşır, birbirleriyle yolculuk hikayelerini ve tecrübelerini paylaşır, birbirlerine tüyolar verir, anılarla mutlu olur; gittikler rotaları, benzin fiyatlarını, yol sürelerini ve başlarından geçen olayları karşılaştırır ve sonunda birbirlerine “iyi yolculuklar” – “gute Reise” dilerler. Sınırdan geçip Türkiye’ye varma veya Türkiye’den Almanya’ya doğru yola çıkma tecrübelerinin ortaklaşmasının yanında, yolda yaşanan zahmetlere ve sıkıntılara ve tecrübe edilen engellere, tatsızlıklara ve risklere dair müşterek bir belleğe sahip olma hali bu insanların kendilerini bir cemaatin parçası olarak görmeye başlamasını sağlar.

Ferientransit ist kulturelle Praxis an der Schnittstelle zwischen individueller Mobilität und kollektiver Grenzüberwindung. Die „Autobahn“ ist Verbindungsort und entscheidende Infrastruktur. Es sind die Erzählungen von der Reise, die Geschichten der Autobahn, die aus einer faktischen Route und aus historischen Reisewegen eine spezifische Straße – nämlich den *sıla yolu* – werden lassen.

Obwohl in diesen Erzählungen die Freuden des Unterwegsseins an sich eine untergeordnete Rolle zu spielen scheinen und stattdessen u.a. mühsame (teure) Reisevorbereitungen, die Strapazen der Fahrt und das Erleben von Hindernissen auf der Fahrt im Vordergrund stehen, kann man sie oft genug als Erfolgsgeschichten verstehen und erzählen.

Eine typische Aussage in diesem Sinne wäre vielleicht: „*Endlich geht's in die Ferien und in den wohlverdienten Urlaub.*“ Oder aber (aus Richtung Deutschland kommend): „*Gleich haben wir die Grenze zur Türkei erreicht!*“ Oder (auf dem Rückweg aus der Türkei): „*Endlich, haben wird den Verwandtschaftsbesuch für dieses Jahr hinter uns gebracht und es geht wieder nach Hause.*“

Bei allen Klagen z.B. über erfahrene Abzocke und sinnlose Wartezeiten kommt in den Berichten von Autobahnreisenden eben auch die Freude über die bewältigte Strecke, über das Fahrzeug, dessen man sich bedient und das so gut läuft, über das gelungene Überholmanöver und letztlich über das erfolgreiche Reise-  
management insgesamt zum Ausdruck.

Die Erzählungen der Autobahn decken literarisch ein interessantes Spektrum ab. Sie sind prekäre, mehr oder weniger improvisierte Reiseführer aber auch Abenteuerstorys. In den Erzählungen der Autobahn stehen Aspekte der Selbstaktivität, der bewältigten Distanz sowie des Urlaubs und der Ferienreise in einem Spannungsverhältnis zu Aspekten der Strapaze, der Unwägbarkeit und auch der Gefahr. Selbstbestimmtheit und Freiheit stehen hier der Auslieferung und der Herausforderung der Strecke gegenüber. Starke Motive bilden sowohl das selbsttätige und findige Überwinden des aktuellen Raums,

Otobandaki *sıla* yolcusu bir gezgin fail ve büyük oranda kendi kaderinin belirleyicisidir. Bu tatil yolcusu özerk bir şekilde hareket halindedir ve çoğu durumda başarıyla hedefine ulaşır. Fakat özerk ve başarılı hareketlilik (mobilité) izole ve münferit olarak ulaşılabilen bir şey değildir, aksine *sıla yolundaki* kitlesel bir olaydır. Tatil yolculuğunun kolektifliği, örneğin sıkışmış trafikte beklemekte olan yolcular tarafından oldukça somut bir şekilde yaşanır. Dolayısıyla *sıla yolunda* olma hali bireysel hareketlilik ve kolektif sınıraşımı arasındaki arayüzde gerçekleşen kültürel bir pratiktir. Otoban buradaki bağlantı noktası ve hayati altyapıdır. Gerçek bir rotadan ve tarihsel güzergahlardan *sıla yolunu* yaratan ise yolculuk hikayeleri ve otoban anlatılarıdır.

Her ne kadar bu anlatılarda yolucu ve pahalı tatil hazırlıkları, sıkıntılı geçen yolculuk ve yolculukta karşılaşılan engeller *sıla yolunda* olmanın verdiği sevincin rolünü gölgelese de, bu yolculuklar başarı hikayeleri olarak görülür ve anlatılır. Bu bağlamda sıklıkla kullanılan çeşitli ifadeler vardır: “Sonunda hakettiğimiz izin vakti geldi ve tatil başlıyor.” veya (Almanya’dan yola çıkanlar tarafından) “Çok yakında Türkiye sınırına vardık!” ya da (Türkiye’den dönüş yoluna koyulanlar tarafından) “Bu yıl da akraba ziyaretlerimizi tamamladık ve eve dönüyoruz.” vb. Her şeye rağmen *sıla* yolcularının anlatıları, yolda yenen kazıklar ve anlamsız bekleme süreleri hakkındaki şikayetler yanında yolları aşmaktan, iyi kötü ayakları yerden kesen arabadan, o nefis sollamalardan ve başarılı tatil planından ötürü duyulan derin sevinci barındırır.

Otoban hikayeleri edebi anlamda

als auch die sentimentale Erinnerung an die qualvoll durchlebte Zeit.

Diese besondere Handlungsfähigkeit haben die Transitreisenden in die Türkei mit anderen aus der Reiseliteratur bekannten Figuren – Individualtourist\*innen und Held\*innen der Landstraße – gemein. Der Ferientransit kommt allerdings zumeist ohne eine eindeutige, unveränderliche und unidirektionale Gegenüberstellung von Orten der „Heimat“ und „Ferne“ aus. Stattdessen sind die Geschichten von „der Reise“ zerteilt in viele Aufbrüche und Ankünfte: der Aufbruch in die Ferien, die Ankunft bei den Verwandten im „Heimatsdorf“, die Rückfahrt und die Ankunft „wieder Daheim“ in Deutschland. Der Ferientransit stellt sich dar, als ein regelmäßiges, sich Sommer für Sommer wiederholendes Spiel und die Reise mit dem Auto über den Landweg in die Türkei ist eine Möglichkeit, Heimat und Heimaten immer wieder neu und auf eigene Faust zu erfahren.

ilginç bir çeşitliliği kapsar. Bu hikayeler az çok doğaçlama yazılmış, tutarsız rehberlere benzerler, ama aynı zamanda macera hikayeleridirler. Bu hikayelerde iradi eylemlilik, mesafeleri aşma, izin ve tatil yolculuğuna dair haller, sıkıntı, belirsizlik ve tehlike halleri ile gerilimli bir ilişki içindedir. Bu noktada kendi kaderini tayin edebilme ve özgürlük, teslimiyet ve yolun zorluklarına zıt durur. Mevcut alanın tek başına ve becerikli bir şekilde aşılması ve eziyetli geçen bu zamanlara dair hatıralar güçlü saikler oluşmasını sağlarlar.

Bu özel eylem yeteneği, sıra yolcuları ile gezi edebiyatından tanıdığımız diğer yolcu figürlerinin (yalnız gezen turistler ve karayolu kahramanları) sahip olduğu ortak bir yetenektir. Ancak Türkiye tatili yolu terimi, “memleket” ve “uzaklar” diye anılan yerler için açık, değişmez ve tek yönlü bir karşılaştırmaya çoğunlukla başvurmaz. Onun yerine sıra yolculuğu hikayeleri yola çıkışlara ve varışlara bölünmüştür: Tatil yoluna çıkış, köydeki akrabalara varış, tekrar Almanya’daki eve dönüş ve varış. Dolayısıyla *sıra yolu*, her yaz düzenli bir şekilde kendini tekrarlayan bir oyun olarak karşımıza çıkar. Böylece memleketi ve memleketleri sürekli yeniden ve kişinin inisiyatifi dahilinde tecrübe etme imkanı sunar.

## Literaturverzeichnis — Kaynakça

- Augé, Marc. 1997. *Yer-Olmayanlar: Üst Modernliğin Antropolojisine Giriş*, übers. — çev. Turhan Ilgaz. Istanbul: Kesit Yayıncılık.
- Augé, Marc. 1994. *Orte Und Nicht-Orte*. Frankfurt am Main: S. Fischer.
- Bojadžijev, Manuela. 2008. *Die Windige Internationale*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Dal, Güney. 1979. *E-5*. İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Dal, Güney. 1990. *Europastraße 5*. München: Piper Verlag.
- Kurtiz, Tuncel. 1978. *E5 Ölüm Yolu*. S, TR. 60'
- Mom, Gijs. 2005. Roads Without Rails. European Highway-Network Building And The Desire For Long-Range Motorized Mobility. In *Technology And Culture* 46: 745-772.
- Martina, Priessner. 2011. Wir müssen fahren. Wir lieben es. Es ist eine Kunst. In *Zuhause in Almanya. Türkisch Deutsche Geschichten Und Lebenswelten*, hrsg. -ed. Heinrich-Böll-Stiftung. Berlin: Eigenverlag.
- Stewart, Kathleen. 2014. Road Registers. In *Cultural Geographies* 2: 549-563.
- Urry, John. 2004. The System Of Automobility. In *Theory, Culture & Society* 2: 27.
- Von Osten, Marion. 2007. Eine Bewegung der Zukunft. Die Bedeutung des Blickregimes der Migration für die Produktion der Ausstellung Projekt Migration. In *Neue Perspektiven auf Migration an den Grenzen Europas*, hrsg. — ed. Turbulente Ränder, 169-186. Bielefeld: transkript.





ISTA



**AMBUL**



**ZWISCHEN** Köln und Ankara

Muss man ein wenig Gas geben,<sup>S</sup> um anzukommen  
Es liegen dreitausend Kilometer dazwischen  
Wer führe sie, wenn er kein Heimweh hätte?

Frankfurt, Nürnberg, Salzburg,<sup>I</sup> Graz  
Belgrad ist erst die Hälfte des Weges  
Bulgarien macht uns Schmerzen im Kopf  
Kommt man hindurch, ohne zu mauscheln?  
<sup>L</sup>

Endlos lange Laster überholen  
Rechtzeitig die Gefahr erkennen  
Mancher will auf keine Ratschläge hören  
Da kann es passieren, daß er<sup>A</sup> nie ankommt



In Jugoslawien nehmen die Straßen kein Ende  
Man bekommt es irgendwann wirklich satt  
Der Sensenmann hat auf den Straßen<sup>Y</sup> das Sagen  
Wenn man nicht aufmerksam nach vorne schaut

Wer sehr schnell fährt, kommt nie in die Heimat  
Ab und zu braucht ein jeder<sup>O</sup> eine Rast  
Mit der Polizei gibt es Probleme  
Wenn du nicht einen Hunderter aus der Tasche ziehst

Kommst du in Kapıkule über die Grenze<sup>L</sup>  
Trinkst Ayran im Lager der Freiheit  
Tauchst du ein in den Verkehr von Istanbul  
Dauert es ewig und qualvoll lange  
<sup>U</sup>





**KÖLN** ile Ankara'nın arası  
Varılır mı biraz gazlamayınca  
Üç bin kilometre uzak orası  
Kim gider vatani özlemeyince

Frankfurt Nürnberg Salzburg Graz'ı  
Daha Belgrad'da yolun yarısı  
Bulgaristan başımızın ağrısı  
Geçilir mi gerçeği gizlemeyince

Uzun şu tırları sollamak  
Zamanında tehlikeyi bellemek  
Bazısı istemez öğüt dinlemek  
Gün olur dereyi düzlemeyince

Yugoslavya yolları uzar da uzar  
İnsan oralarda canından bezer  
Azrail de yol boyunca kol gezer  
Önünü dikkatli gözlemeyince

Çok hız yapan hiç varamaz sılaya  
Ara sıra ihtiyaç var molaya  
Polislerle başın girer belaya  
Cebinden markları yüzlemeyince

Kapıkule gümrüğünden geçince  
Hürriyet kampında ayran içince  
İstanbul'da trafiğe girince  
Çıkılmaz dokuzu kuzlamayınca

Im Verkehr sind wir wirklich eine Krankheit  
Die einzige Nation, die bei rot weiterfährt<sup>S</sup>  
Wenn du fragst, haben wir die Schuld  
Doch sie selbst befolgen ihre Regeln auch nicht

Hinter Bolu die Hauptstadt Ankara<sup>I</sup>  
Dort laufen Schurkereien aller Art  
Muß man zufällig zu den Behörden  
Wird nie fertig, wer die Börse nicht leert<sup>L</sup>

Du siehst, wie sehr das Geld an Wert verliert  
Die kleinen Leute liegen am Boden  
Du begreifst nicht, was die Armen leiden<sup>A</sup>  
wenn du's nicht selber siehst und im Herzen fühlst

Am Mittelmeer viele Sorten Fisch  
Auf dem Tisch Petersilie und Dill<sup>Y</sup>  
Lammfleisch auf der Alm im Taurus. Ich habe keinen Urlaub gemacht,  
Wenn nichts über der Holzkohle gebrutzelt hat

Ich habe am Strand im Sand gelegen<sup>O</sup>  
Ich glaubte, ich hätte den Kummer aus dem Herzen vertrieben  
Auf den Kalender geschaut, mein Gott, der Urlaub ist zu Ende  
Noch bevor das Fleisch im Kohlebecken gar geworden

Ich bin Ali der Fremdländer, ich kann's nicht beschreiben<sup>L</sup>  
Selbst wenn ein Fremdländer verbrennt, steigt kein Rauch auf  
Hundert Probleme bleiben weiter im Kopf  
Solange das Eis in dieser Löwenmilch nicht geschmolzen ist<sup>U</sup>

*Zwischen Köln und Ankara, Âşık Kabadayı*

Trafikte valla biz bir illetiz  
Kırmızıdan geçen bir tek milletiz<sup>S</sup>  
Onlara sorarsan suçlular biziz  
Kendiler gerçeği izlemeyince

Bolu'yu geçince başkent Ankara<sup>I</sup>  
Orda döner türlü türlü dubara  
Resmiyette işin varsa kazara  
Biter mi cüzdanı tozlamayınca<sup>L</sup>

Bakarsın enflasyon nere çıktığın  
Orta direğinde yere çöktüğün  
Anlaman yoksulun neler çektiğin<sup>A</sup>  
Göz görüp de yürek sızlamayınca

Akdeniz'de türlü balık etini  
Sofrada maydanoz, dereotunu<sup>Y</sup>  
Toros yaylasında kuzu etini  
İzin yaptım demem cızlamayınca

Kıyıda kumsala uzanıp yattım<sup>O</sup>  
Sandım ki kederi gönlümden attım  
Eyvah izin bitmiş takvime baktım  
Kebabı mangalda közlemeyince

Gurbetçi Ali'yim yazmakla bitmez<sup>L</sup>  
Gurbetçi yansa da dumanı tütmez  
Yüzlerce problem kafadan gitmez  
Şu aslan sütünü buzlamayınca<sup>U</sup>

*Köln ile Ankara'nın Arası, Âşık Kabadayı*





**DANN** paß mal auf, Kollege Salim. Einmal gibt es den Weg über Wien und Ungarn und dann den, bei dem man nicht über Wien fährt, sondern über Graz und Jugoslawien. Falls ihr euch nicht im Voraus ein Visum besorgt habt, könnt ihr sowieso nicht über Ungarn fahren. Wir sind nie den Weg gefahren. Die ihn schon gefahren sind, behaupten, daß sie ganz gemütlich bis Belgrad gekommen sind. Die E5 hier soll bis Belgrad der Weg mit den wenigsten Unfällen und Unglücken sein. Und gleichzeitig der schnellste. Wie gesagt, wir sind den Weg noch nicht gefahren. Überhaupt benutzen die meisten unserer Türken den Weg nicht so gerne. Den Türken paßt es nicht, wenn sie sich erst ein Visum oder so was besorgen müssen, und dann muß man das Visum auch noch zwei, drei Wochen vorher beantragen. Die Straße, die wir fahren, mündet erst hinter Belgrad in die E5. Eine Straße kann man das eigentlich nicht nennen, eher eine Hölle. Wenn ich mich mal so grob ausdrücken darf, die E5 macht einem Feuer unter dem Arsch. Man glaubt, nicht hinter dem Steuer zu sitzen, sondern auf einem glühenden Ofen. [ ... ] Siehst du. Auf einer Reise ist das wichtigste die Karte. Also, ich werde es dir erzählen. Bis zu dieser Abzweigung haben wir die E8, die E4, die E7 und ein Stück von der E5 benutzt. Von der werden wir hinter Salzburg noch ein Ende benutzen. Diese Abzweigung, an der wir jetzt stehen und uns unterhalten, ist die Gabelung von E5 und E6. Die E5 geht hier links ab in Richtung Wien und von dort nach Ungarn. Wir benutzen jetzt noch ein wenig die E6 und kommen nach München. Danach ändert sich unsere Straßenummer wieder. Wie ich schon sagte, bis Belgrad ändert sie sich dauernd. Und

"**ŞİMDİ** bak Salim arkadaş: Bir Viyana Macaristan üstünden yol var, bir de Viyana'ya girmeden Graz - Yugoslavya üstünden... Zaten daha önceden geçiş vizesi almadıysanız Macaristan'dan geçemezsiniz. Biz hiç gitmedik o yoldan; gidenler taa Belgrat'a değin kuş gibi rahat gittiklerini söylerler... Burdaki E-5 yolu Belgrat'a değin en kazasız belâsız yolmuş. Hem de en hızlı. Dedim ya, denemedik biz. Bizim Türklerin çoğu da zaten pek kullanmazlar orasını. Vize almak falan karışık iş geliyor Türklere; üstelik onbeş yirmi gün önceden başvuracaksın vizeye... Bizim yol E-5'e Belgrat'tan sonra düşer. Yola değil de Cehennem'e düşer. Afedersin, adamın kıçını terletir E-5. Direksiyon başında değil, ateş üstünde oturuyorum sanırsın. [ ... ] Hah işte yolculuk demek, harita demektir. Bak ben sana söyliyeyim, tamam mı: Bu kavşağa kadar E-8'i, E-4'ü, E-7'i ve bir parça da E-5'i kullandık. Salzburg'tan sonra bir bölümünü daha kullanacağız onun. Şu üstünde durup konuştuğumuz ayırım E-5'le E-6'nın ayırımıdır. E-5 solumuzdan akarak doğru Viyana'ya, Oradan da Macaristan'a girer. Biz şimdi birazcık E-6'yı kullanıp Münih'e varacağız. Yol numaramız ondan sonra yeniden değişecek. Dedim ya, ta Belgrat'a kadar böyle değişe değişe... Belgrat'ta E-5'i yakaladık mı

wenn wir dann erst mal  
wieder auf der E5 sind,  
dann geht es unverdrossen  
weiter bis zur Gabelung  
Istanbul-Tekirdağ. Und  
danach, da haben wir es  
dann geschafft, da geht's  
dann nie wieder nach  
Deutschland oder sonstwohin.  
Nun wunder dich nicht über  
mich, seit fünfzehn Jahren  
bin ich die Strecke immer  
wiederhin- und hergefahren,  
da kenn ich sie natürlich  
in- und auswendig.

*Europastraße 5, Güney Dal,*

*türkische Ersterscheinung 1979*

S  
I  
L  
A  
Y  
O  
L  
U







ver elini İstanbul  
S - Tekirdağ ayrımı...  
sonrası bizim  
kurtuluşumuz demektir;  
artık bundan böyle ne  
I Almanya ne bir şey...  
Bakma sen bize, onbeş  
yıldır bu yollardan  
gide gele profesörü  
L olduk bu işin."

*E-5, Güney Dal, 1979*

A

Y

O

L

U



MANFRED PFAFFENTHALER

|  
|  
|  
|

„EIN  
“HERKESİ  
SCHICKSALSWEG,  
ÇEKEN  
DER ALLE  
KADER YOLU“\*  
ANZIEHT“\*  
“MISAFİR İŞÇİ  
KONSEQUENZEN  
ROTASI“  
TRANSNATIONALER  
ÖRNEĞİNDE  
MOBİLİTÄT  
ULUSLARARŞIRI  
AM BEISPIEL  
HAREKETLİLİĞİN  
DER „GASTARBEITER-  
SONUÇLARI  
ROUTE“

|  
|  
|  
|

ALMANCA'DAN ÇEVİREN  
DOĞAN TEZEL

In einem Interview erzählte mir meine türkischstämmige Gesprächspartnerin, dass ihre Eltern sie jedes Mal wecken mussten, wenn die Familie nachts mit dem Auto über die bulgarisch-türkische Grenze fuhr. In ihrer Erinnerung war der Grenzübertritt fest mit dem Vorgang des „Reifenwaschens“ verbunden, das für die Kinder im Auto zum alljährlichen Ritual auf der Fahrt in die Türkei wurde. Auf ihre Frage, warum dieses „Reifenwaschen“ notwendig sei, antworteten ihre Eltern: „Damit wir den fremden Staub nicht in die Heimat reinschleppen“ (*Interview 27.09.2011*). Mit dieser Erklärung gaben sich die Kinder zufrieden, da es für sie durchaus einleuchtend war, dass man sich nach einer langen Reise vom Staub befreit, bevor man nach Hause kommt.<sup>2</sup> In vielen Familien gibt es ähnliche Anekdoten und Erinnerungen an die jährlichen Urlaubsfahrten von Deutschland in die Türkei. Diese Fahrten sind ein wichtiger Teil ihrer Geschichte und die Straße, der sie dabei folgten, ein zentraler Erinnerungsort der Migration.

Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich mit der historischen „Gastarbeiterroute“, die in den 1970er und 1980er Jahren zum bedeutenden europäischen Migrationsweg wurde. Im genannten Zeitraum waren regelmäßig tausende Arbeitsmigrant\*innen zwischen Nordwesteuropa und ihren Herkunftsländern Jugoslawien, Griechenland und der Türkei unterwegs. In Österreich wurde diese Straße nach den durchreisenden Arbeitsmigrant\*innen benannt und als „Gastarbeiterroute“ bezeichnet. Anfang und Ende der Reise konnte je

Yaptığım bir röportajda Türkiye kökenli bir konuşmacım bana, ailece geceleysin Bulgaristan-Türkiye sınırını arabayla geçerken anne ve babasının onu her defasında uyandırması gerektiğini söyledi. Arabadaki çocuklar için Türkiye’ye yolculuk sırasında her yıl tekrarlanan bir ritüel olan bu sınır geçişleri onun anılarında bir “tekerlek yıkama” işlemiyle bağlantılı olarak iz bırakmıştı. “Tekerlek yıkama”nın neden gerekli olduğunu sorduğunda da anne ve babası ona “elin tozunu memlekete götürmemek için” diye cevap vermiş (röportaj 27.09.2011). Çocuklar bu açıklamayla yetinmiş, çünkü insanın uzun bir yolculuktan sonra eve dönmeden önce kendini tozdan arındırması pekala anlaşılır bir şeymiş.<sup>2</sup> Almanya’dan Türkiye’ye her yıl yaptıkları yolculuklara ilişkin olarak birçok ailede buna benzer anekdot veya anılar mevcuttur. Bu yolculuklar onların bireysel tarihlerinin bir parçası, bu sırada üzerinde gittikleri yol ise göçle ilgili anıların odağındaki yerdir.

Elinizdeki yazının konusu 1970’li ve 80’li yıllarda Avrupa’nın en önemli göç yolu haline gelmiş olan tarihsel “misafir işçi rotası”. Bahsi geçen zaman aralığında

\*

Der Titel dieses Aufsatzes ist ein Zitat einer Schlagzeile der Süddeutschen Zeitung vom 05.08.1980 [Unbekannt 1980, o. S.]. Die Ausführungen in diesem Beitrag beruhen auf den Forschungsergebnissen meines Dissertationsprojektes. Im Rahmen dieser Forschungsarbeit wurden u. a. Interviews mit ehemaligen Arbeitsmigrant\*innen, sowie mit den Bewohner\*innen der Anrainergemeinden der „Gastarbeiterroute“, geführt. Die Interviewpartner\*innen bleiben anonym und werden in diesem Aufsatz nicht namentlich genannt.

2

Tatsächlich handelte es sich beim „Reifenwaschen“ um eine Hygienemaßnahme, bei der die Fahrzeuge durch eine Desinfektionsflüssigkeit fahren mussten, die zur Prävention gegen Maul- und Klauenseuche diente.

\*

Bu makalenin başlığı 05.08.1980 tarihli Süddeutsche Zeitung’ta çıkan bir makaleden alıntıdır. Bu çalışma benim doktora projemdeki araştırma sonuçlarına dayanmaktadır. Araştırma çalışması kapsamında gerek o zamanlardaki göçmen işçilerle, gerek „misafir işçi rotası”na komşu yerleşimlerin sakinleriyle röportajlar yapıldı. Röportaj yapılanların isimleri bu makalede saklı tutulacak ve anılmayacak.

2

“Tekerlek yıkama” işlemi aslında araçların şap hastalığına karşı önlem olarak bir dezenfeksiyon sıvısı içinden geçirilmesiydi.



Heutige Beschilderung der ehemaligen „Gastarbeiterroute“ durch die Steiermark — Steiermark bölgesinden geçen „misafir işçi rotası“nın bugünkü tabelası

nach Herkunfts- und Beschäftigungsort unterschiedlich sein, doch war allen, die entlang dieser Strecke unterwegs waren, gemeinsam, dass ihr Weg über Österreich führte. Dort brachte der starke Anstieg des Transitverkehrs massive infrastrukturelle Probleme mit sich, die politische Diskussionen und Proteste in den Anrainergemeinden auslösten.

Wenn im Titel dieses Beitrages von transnationalen Mobilität die Rede ist, so ist damit das Pendeln der Arbeitsmigrant\*innen zwischen zwei Lebensmittelpunkten gemeint.<sup>3</sup> Gerade in der frühen Phase der

3

Der Migrationsforscher Hein Fassmann definiert transnationale Mobilität wie folgt: „Transnationale Mobilität geht einher mit einer realen Existenz in zwei Gesellschaften, mit dem Aufbau eines grenzüberschreitenden Aktionsraumes und einer damit verknüpften Hybridität der kulturellen Identifikation“ [Fassmann 2003, S. 435].

binlerce göçmen işçi Kuzey Batı Avrupa ile geldikleri memleketler olan Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye arasında düzenli olarak yollardaydı. Bu yol Avusturya’da, üzerinden transit geçen göçmen işçilere atfen “misafir işçi rotası” olarak adlandırıldı. Seyahatlerinin başlangıç ve bitiş noktaları gelinen ve çalışılan memleketlere bağlı olarak değişse de bu yol boyunca gidip gelenlerin tümünün ortak özelliği onların yolculuklarının Avusturya üzerinden geçmesidir. Oradaki transit trafiğin aşırı artışı, yola komşu yerleşimlerde politik tartışma ve protestolara neden olan yoğun altyapı sorunlarına yol açtı.

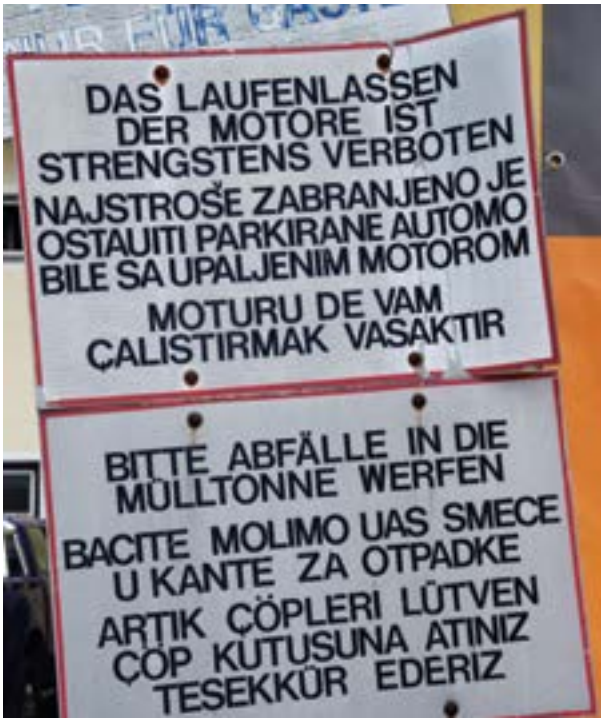
Bu makalenin başlığındaki uluslararası hareketlilik (yer değiştirme) ile kastedilen göçmen işçilerin hayatlarının iki odak noktası arasındaki salınım (gidip gelme).<sup>3</sup> Düzenli olarak yapılan sıra yolculukları özellikle iş göçünün erken dönemlerinde aile ve arkadaşlarla bir nebze özlem gidermeyi sağlıyordu. Bu seyahatlerin anlamını Güney Dal da “E-5”<sup>4</sup> (1981) adlı romanında ele alır. Güney Dal bu yol boyunca ayrılık, aidiyet, mesafelerin aşılması gibi soruları irdeler. Ayrıca böylesi bir seyahatin zahmet ve güçlüklerinin yanısıra yol boyunca insanların birbirleriyle karşılaşmalarını da anlatır (Dal, 1981). Elinizdeki yazı da benzer bir yaklaşımı izleyerek “misafir işçi rotası”nu bir Avrupa

L 3

Göç araştırmacısı Hein Fassman uluslararası hareketliliği şu şekilde tanımlar: “Uluslararası hareketlilik iki toplumda reel olarak var olma, sınır aşırı bir faaliyet mekanının inşası ve bununla bağlantılı olarak kültürel kimliğin başkalaşması ile vuku bulur.” [Fassmann 2003, s. 435]

4

Yayınlanma tarihi olarak ilk Almanca baskının tarihi alındı.



Übrig gebliebenes Hinweisschild auf einem Rasthausparkplatz —  
Bir dinlenme tesisinden geriye kalan tabela

Arbeitsmigration brachten die regelmäßigen Heimreisen kurzzeitige Erleichterung von der Trennung von Familie und Freunden. Die Bedeutung dieser Reisen greift auch der türkische Schriftsteller Güney Dal in seinem Roman „Europastraße 5“ (1981) auf.<sup>4</sup> Dal verhandelt entlang dieses Weges Fragen der Trennung, der Distanzüberwindung und der Zugehörigkeit. Ebenso beschreibt er die Mühen, die eine so weite Fahrt mit sich brachte sowie Begegnungen entlang des Weges (Dal 1981). Der vorliegende Aufsatz folgt einem ähnlichen Zugang, indem er die „Gastarbeiterroute“ als europäischen Migrationsweg ins Zentrum rückt und im Kontext der Arbeitsmigration aus der Türkei behandelt. Dabei wird erstens auf das Pendeln zwischen zwei Lebensmittelpunkten verwiesen, das in unterschiedlichen Facetten Teil der „Gastarbeiter-

4

Das Erscheinungsjahr bezieht sich auf die erste deutschsprachige Veröffentlichung

göç yolu olarak merkeze yerleştirip Türkiye’den iş göçü bağlamında irdeleyecek. Bu esnada ilkin değişik görünüşleriyle “misafir işçi” göçünün bir parçası olan iki yaşam odağı arasında salınım, ikinci olarak göçmen işçilerin uluslararası hareketliliğinin Avusturya bakımından sonuçlarına işaret edilecek. Üçüncü olarak da yol bir karşılaşma mekânı olarak sorgulanacak.

## İki Yaşam Odağı Arasında Yolda

Eylül 1961’de 68 Türk işçisi toplu bir yolculuktan sonra Ford’ta çalışmak amacıyla Köln’e geldi. Yolculuklarını bir trenle, onlara ayrılmış olan vagon içerisinde yapmışlardı. Yolculuk 50 saatten daha fazla sürmüş ve yolcuların dediklerine göre genel olarak rahat geçmişti. Bu, Alman İş ve İşçi Bulma Kurumunu’nun İstanbul’daki dış bağlantı bürosunca organize edilen birçok seyahatten ilkiydi. Talebin iyi olduğu dönemlerde haftada iki özel tren kaldırılıyordu ya da tarifeli sefer yapan trenlere iki vagon ekleniyordu. Tedarik edilen iş güçlerinin büyük çoğunluğu trenle seyahat ediyordu, çünkü uçak yolculuğu çok pahalıydı ve uçak masrafları Alman makamları tarafından ancak istisnai durumlarda karşılanıyordu (Jamin 1988, s. 149-170). İş göçünün başlangıç döneminde göçmen işçilerin büyük çoğunluğu organize edilen tren seferlerinden yararlandığından özel otomobil henüz herhangi bir rol oynamıyordu. Ama bunu izleyen yıllarda giderek daha fazla insan gurbetten Türkiye’ye yolculuk için araba edindi. Otomobil alma eğilimi, ilkin 60’lı yılların sonundan itibaren transit geçiş yapan “misafir işçiler”in sayısındaki artış dolayısıyla Avusturya’dan geçen transit trafik yoğunluğunda belirgin olarak görülebilir. Araba yolculuğunun tren yolcu-

migration“ war, zweitens auf die Konsequenzen für das Transitland Österreich eingegangen, die aus der transnationalen Mobilität der Arbeitsmigrant\*innen resultierten und drittens die Frage nach der Straße als Begegnungsort gestellt.

### Unterwegs Zwischen Zwei Lebensmittelpunkten

Im September 1961 kamen 68 türkische Arbeitnehmer mit der ersten Sammelreise nach Köln, um dort bei Ford zu arbeiten. Sie reisten mit der Bahn in einem für sie reservierten Waggon. Die Fahrt dauerte mehr als 50 Stunden und verlief laut den Fahrgästen weitgehend zufriedenstellend. Dies war die erste von vielen Reisen, die von der Deutsche Verbindungsstelle in Istanbul, einer Außenstelle der Bundesanstalt für Arbeit, organisiert wurde. Bei guter Auftragslage wurden zwei Sonderzüge pro Woche bereitgestellt oder zusätzlich Waggon an regulär verkehrende Züge angehängt. Der Großteil der vermittelten Arbeitskräfte reiste mit der Bahn, da Flugreisen zu teuer waren und von den deutschen Behörden nur in Ausnahmefällen bezahlt wurden (*Jamin 1998, S. 149-170*).

Das Auto spielte in der Anfangsphase der Arbeitsmigration keine Rolle, da die meisten Arbeitsmigrant\*innen den organisierten Bahntransfer nutzten. Erst in den kommenden Jahren kauften sich immer mehr Menschen ein eigenes Auto, mit dem sie dann die Heimreise in die Türkei antraten. Dieser Trend zum Fahrzeugkauf ist auch deutlich am Transitverkehr durch Österreich zu erkennen, wo erstmals Ende der 1960er Jahre von einer steigenden Zahl an durchreisenden „Gastarbeitern“ die Rede ist. Es hat demnach einige Jahre gedauert, bis die Autoreise gegenüber der Bahnfahrt an Bedeutung gewann, was nicht zuletzt an den nötigen Ersparnissen für die Anschaffung eines Autos lag. Bereits ab der Mitte der 1970er Jahre ist das Auto aber das wichtigste Verkehrsmittel, um zwischen Deutschland und der Türkei zu pendeln. Diese Entwicklung hat wesentlich mit dem Nachzug von Familienangehörigen zu tun, deren Zahl nach dem Anwerbestopp 1973 deutlich zunahm. Es war nun natürlich bedeutend günstiger mit dem eigenen Auto in die Türkei

luğuna tercih edilmesi yine de birkaç yıl sürdü ve bunun nihai sebebi sadece bir araba almak için gerekli paranın tasarruf edilmesi değildi. Ama 70'li yılların ortalarından itibaren Almanya ve Türkiye arasında gidip gelmek için en önemli trafik aracı artık otomobildir. Bu gelişim esas olarak 1973 yılında işçi alımının durdurulmasının ardından belirgin bir şekilde artan aile birleştirmesiyle ilgilidir. Kendi otomobiliyle Türkiye'ye gitmek, tüm aile bireylerine birer tren ya da uçak bileti almaktan tabii ki çok daha ucuzdu. Ayrıca arabayla memlekette kalanlar için hediye veya ileride edinecekleri kendi evleri için düşünülmüş ev eşyası v.b. gibi her şeyi taşımak da mümkündü.

Yukarıda kısaca ifade ettiğim gelişme sonucu göçmen işçilerin resmî makamlarca organize edilen toplu transferden bireysel hareketliliğe geçişleri belirgin olarak ortaya çıkmakta. Bunun için de gerekli koşul kendi otomobillerinin olmasıydı.

*Sıla yolu* birçok göçmen işçi için yıllık bir döngünün sabit bir parçası haline geldi. Yolculuğa zamanla yolculuğun ayrılmaz bir parçası haline gelen bir dizi ritüel de sık sık eşlik ediyordu ve bunlar tıpkı giriş bölümünde anlatılan etkileyici “tekerlek yıkama” episodunda olduğu gibi Almanya'daki seyahat hazırlıklarından başlayıp Türkiye sınırını geçişe kadar uzanıyordu. Özellikle sınır geçişleri, ama bunların yanısıra düzenli olarak mola verilen belirli mola yerleri geçen yıllar içinde seyahatin tek tek etaplarına işaret eden önemli yerler haline gelmişti. Bu arada yolculuk bir kaç gün sürebilirdi, çünkü bazı göçmen işçiler Kuzey Almanya ile Türkiye'nin kuzey bölgeleri arasında, uzunluğu nerdeyse 4000 kilometreye



zu fahren, als für die gesamte Familie Bahn- oder gar Flugtickets zu kaufen. Zudem konnte man im Auto all die Dinge transportieren, die entweder als Geschenke für die Zuhausegebliebenen dienten oder für den eigenen künftigen Hausstand in der Türkei gedacht waren. Was anhand der eben skizzierten Entwicklung deutlich wird, ist der Übergang vom behördlich organisierten, kollektiven Transfer der Arbeitsmigrant\*innen zur individuellen Mobilität, für die das eigene Auto notwendige Voraussetzung war.

Für viele Arbeitsmigrant\*innen wurde die Heimreise zum festen Bestandteil im Jahresrhythmus. Die Fahrt war oft von Ritualen begleitet, die sich im Laufe der Jahre verfestigt hatten und die von den Reisevorbereitungen in Deutschland bis zum Grenzübertritt in die Türkei reichten, wie etwa die eingangs beschriebene Episode des „Reifenwaschens“ sehr eindrücklich beschreibt. Gerade Grenzübergänge, aber auch bestimmte Rastplätze, an denen immer wieder haltgemacht wurde, waren über die Jahre signifikante Orte geworden, die die einzelnen Etappen der Reise markierten. Dabei konnte die Fahrt mehrere Tage

varan bir rota üzerinde yoldaydılar.<sup>5</sup> Yine de sadece yol boyunca sıralanan yerler değil, yolun kendisinin de bir anlamı vardı. Yol boyunca iki yaşam odağı arasındaki uzaklık ve aile bireyleri arasındaki mekansal uzaklık konusunda tam anlamıyla bilgi edinmek mümkündü. Bu yüzden bu yolun “sıla yolu” olarak adlandırılması bana göre bahsettiğim anlamı çok isabetli şekilde tasvir eder.

Yukarıda anılan seyahat hazırlıkları arasında Türkiye’de yaşayan aile bireyelerine, akrabalara ve arkadaşlara hediye alınması vardı. Ayrıca yolda çabuk ilerleyebilmek ve daha fazla masraf etmemek için mümkün olduğunca uzun süre yetecek yolluk hazırlanması gerekiyordu.

U 5

Röportaj yapılan ailelerden biri ilk yıllarda birçok kez Osnabrück’ten geldikleri yer olan Kars’a gittiklerini anlatmıştı [röportaj 13.04.2010].



dauern, da manche Arbeitsmigrant\*innen zwischen Norddeutschland und den östlichen Provinzen der Türkei unterwegs waren; eine Strecke, die bis zu 4.000 Kilometer lang sein konnte.<sup>5</sup> Doch nicht nur die Orte entlang der Straße, sondern die Straße selbst hatte Bedeutung. Entlang des Weges wurde die Entfernung zwischen den beiden Lebensmittelpunkten und die räumliche Distanz zwischen den Familienmitgliedern buchstäblich erfahren. Die Bezeichnung der Straße als *sıla yolu* umschreibt diese Bedeutung meines Erachtens deshalb auch besonders treffend.

Zu den bereits erwähnten Reisevorbereitungen gehörte das Besorgen von Geschenken für Familie und Freunde, die in der Türkei lebten. Darüber hinaus galt es Reiseproviant vorzubereiten, der entsprechend lange vorhalten musste, um rasch und ohne weiteres Geld auszugeben voranzukommen. Manche, die als Kinder diese Reise unternommen haben, erinnern sich noch heute an die verlockenden Düfte, die den Appetit schon bei der Abfahrt anregten. Gerade für sie ist die Fahrt eine zentrale Kindheitserinnerung, die umso angenehmer ist, da die Reise üblicherweise mit Schulferien einherging. Oft fuhr man gemeinsam mit Bekannten und mehreren Autos, um sich etwa im Fall einer Autopanne gegenseitig helfen zu können. Eine Herausforderung dabei war die Kommunikation mit den Begleiter\*innen in den anderen Fahrzeugen. So wurden allerhand kreative Möglichkeiten ausprobiert, um den Haltewunsch oder die Weiterfahrt zu signalisieren. Wie in den von mir geführten Interviews berichtet wird, reichte dabei die Bandbreite vom schlichten Hupen über ausgefallene Codes mittels Fahrzeuglicht bis hin zu verschiedenfarbigen Tüchern, die abwechselnd aus dem Fenster gehalten wurden und unterschiedliche Bedeutungen hatten. Letztere Aufgabe wurde natürlich mit Begeisterung von mitfahrenden Kindern übernommen (*Interview 31.03.2010*).

5

So erzählte in den geführten Interviews eine Familie davon, dass sie in den ersten Jahren wiederholt von Osnabrück in ihren Herkunftsort in der Provinz Kars fuhren [Interview 13.04.2010].

Bu seyahatlere çocukken katılmış olanlardan bazıları daha yola çıkış sırasında insanın iştahını kabartan cezbedici kokuları bugün dahi hatırlıyor. Tam da onlar için, olağan okul tatiline denk düşmesi nedeniyle daha da güzelleşen bu yolculuk merkezli bir çocukluk anısı. Herhangi bir araba bozulduğunda birinden yardım alabilmek için genel olarak tanıdıklarla ve birçok arabayla birlikte yola çıkılırdı. Bu durumda diğer araçlardaki refakatçilerle iletişimi sağlayabilmek en büyük zorluklardan biriydi. Durma veya yola devam sinyalinin vermek için çeşitli yaratıcı imkânlar denenmişti. Benim yaptığım röportajlarda anlatılanlara göre bunlar basitçe korna çalmaktan araç farlarıyla yapılan eşine az rastlanır kodlara, hatta her biri ayrı bir anlama sahip değişik renkli bez veya örtülerin belirli bir sırayla pencereden dışarıya sarkıtılmasına kadar uzanıyordu. Tabii bu son söylediğim görevi sevinç içinde üstlenenler arabadaki çocuklardı (röportaj 31.03.2010). İş göçünün erken dönemlerinde memleket ile iletişim genel olarak daha zordu ve her istendiğinde kolayca sağlanamıyordu. Türkiye'deki birçok evde tıpkı Almanya'daki gibi henüz telefon yoktu. Dolayısıyla genellikle mektup yazmak veya postaneye ya da telefonu olan komşuya telefon etmekten başka çare yoktu. Röportaj yaptığım konuşmacılardan biri bu konuyla ilgili olarak Denizli'de oturan ninesinin tatil zamanında ilk Alman plakalı araçları görür görmez sabırsızlıkla çocuklarını ve torunlarını beklemeye başladığını anlatıyor. Ama ninesinin telefonu olmadığı için yolculuk tarihini yaklaşık olarak bildirmek amacıyla komşuya telefon edilirmiş. Bu arada muhtemel gecikmelerden ötürü ninelerini gereksiz yere huzursuz etmemek için kesin yola çı-

Generell war in der frühen Phase der Arbeitsmigration die Kommunikation mit der Heimat komplizierter und weniger spontan. Viele Häuser in der Türkei, wie auch in Deutschland, verfügten noch über keinen eigenen Telefonanschluss, sodass meist Briefe geschrieben wurden oder man beim Nachbarn bzw. am Postamt telefonieren musste. So schildert etwa eine Interviewpartnerin, dass ihre Oma in Denizli die Ankunft ihrer Kinder und Enkelkinder ungeduldig erwartete, sobald die ersten deutschen Fahrzeuge zur Urlaubszeit im Ort zu sehen waren. Da die Großmutter jedoch über keinen eigenen Telefonanschluss verfügte, wurde beim Nachbarn angerufen, um den ungefähren Reiseternin mitzuteilen. Den genauen Abfahrtszeitpunkt verschwieg man allerdings, um die Großmutter bei möglichen Verspätungen nicht unnötig zu beunruhigen. Vor der Ankunft wurde im Auto oft ein Ratespiel darüber gemacht, wo man die Großmutter antreffen würde. Ist sie gerade im Garten, ist sie bei der Nachbarin oder schläft sie vielleicht schon, wenn man später am Abend ankommen wird? (*Interview 27.09.2011*).

Im selben Interview wird auch auf ein interessantes Phänomen verwiesen, das häufig mit transnationaler Mobilität einhergeht. Bei den Fahrten in die Türkei wurden nicht nur Geschenke mitgebracht, sondern auch Elektrogeräte, die für den Haushalt nach der Rückkehr gedacht waren. So wurden im Keller der Großmutter meiner Gesprächspartnerin viele Haushaltsgeräte gesammelt, die man in Deutschland neu gekauft hatte, und die für den künftigen Haushalt ihrer Eltern in der Türkei gedacht waren (*Interview 27.09.2011*). Eine solche „Duplizierung des Haushalts“ ist ein Kennzeichen transnationaler Mobilität und verweist deutlich auf die Rückkehrabsicht vieler Arbeitsmigrant\*innen (*Fassmann 2003, S. 435*). Die Rückkehr wurde aber häufig aufgeschoben, wie auch im eben beschriebenen Fall, bei dem die Eltern nachdem sie in Rente gegangen sind, nun abwechselnd für ein halbes Jahr in Deutschland und der Türkei leben (*Interview 27.09.2011*).

Nachdem bisher das Pendeln zwischen zwei Lebensmittelpunkten und die Fahrt entlang der „Gast-

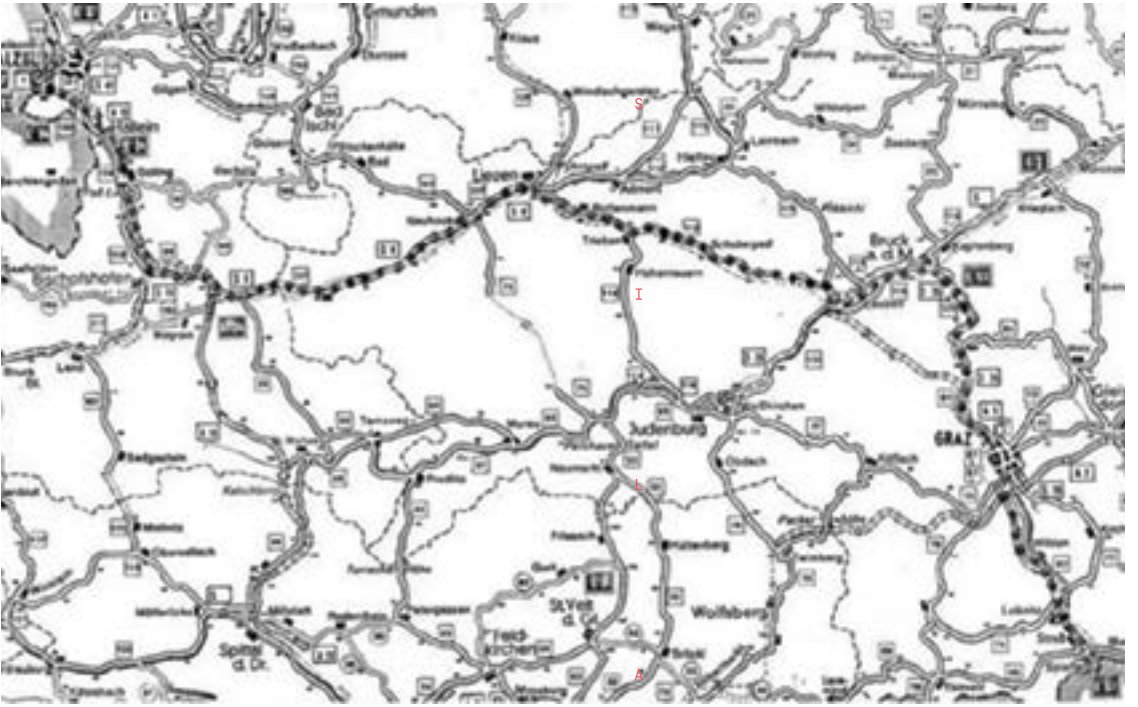
kiş tarihini bildirmekten de kaçınırlarmış. Eve varmadan önce arabada ninelerini ilk nerede görecekları hakkında da sık sık iddiaya da girilirmiş: Akşam üstü geç vakit eve geldiklerinde nineleri bahçede mi, yoksa komşuda mı olacak? Ya da çoktan uyumuş mu olacak? (Röportaj 27.09.2011)

Aynı röportajda uluslararası hareketlilikle birlikte ortaya çıkan ilginç bir olguya da işaret ediliyor. Türkiye'ye yapılan yolculuklarda sadece hediye değil, bunların yanısıra elektronik eşya gibi ileride geri döndükten sonra kullanılması düşünülen ev eşyaları da götürülüyor. Böylelikle konuşmacının ninesinin evinin bodrumunda Almanya'dan yeni alınmış ve anneyle babanın ileride Türkiye'de oturacakları evde kullanılmak üzere birçok ev eşyası da toplanmış (röportaj 27.09.2011). Bu tarz “ev eşyalarının çiftlenmesi” uluslararası hareketliliğin karakteristik bir göstergesidir ve birçok göçmen işçinin geri dönüş niyetine açık işaret eder (Fassmann 2003, s. 435). Fakat bu geri dönüş yukarıdaki örnekte anlatıldığı üzere sık sık ertelenmiş. Şimdiyse anneyle baba emekliye ayrıldıktan sonra yılın bir yarısında Almanya'da, diğerinde Türkiye'de yaşamaktaymışlar (röportaj 27.09.2011).

Şu ana kadar iki yaşam noktası arasındaki salınım ve “misafir işçi rotası” boyunca yolculuk konularını ele aldık. Artık bunların transit geçiş ülkesi Avusturya bakımından sonuçlarına ve transit yola komşu yerleşimlerin perspektiflerine daha ayrıntılı olarak bakabiliriz.

## Transit Geçiş Ülkesi Avusturya Bakımından Sonuçlar

Yukarıda bahsedilen göçmen işçilerin bireysel hareketliliğe geçişi Avusturya'da 1960'lı yılların sonundan itibaren tran-



Karte 1: Die „Gastarbeiterroute“ durch Österreich — Harita 1: Avusturya içinden geçen "misafir işçi rotası"

arbeiterroute“ im Zentrum standen, soll nun im Folgenden genauer auf die Konsequenzen für das Transitland Österreich und die Perspektive der Anrainer\*innen eingegangen werden.

### Konsequenzen für das Transitland Österreich

Der oben beschriebene Übergang zur individuellen Mobilität der Arbeitsmigrant\*innen führte in Österreich ab den späten 1960er Jahren zu einem massiven Anstieg des Transitverkehrs. Etwa zur selben Zeit nahm auch der Schwerverkehr deutlich zu, was insgesamt einen enormen Zuwachs der Verkehrsbelastung bedeutete. In diesem Zusammenhang gilt anzumerken, dass sich die öffentliche Diskussion der Verkehrsprobleme rund um die „Gastarbeiterroute“ klar von der übrigen Transitdiskussion in Österreich unterschieden hat. Einen wesentlichen Unterschied zu anderen Transitrouten stellte dabei die Unfallgefährlichkeit dieser Strecke dar. Die hohen Unfallzahlen, und nicht zuletzt die vielen Verkehrstopfer, führten zu einer zunehmend emotional geführten Diskussion. Anrainer\*innen und

sit trafiğın yoğun bir şekilde artışına yol açtı. Hemen hemen eş zamanlı olarak ağır vasıta trafiğİ de belirgin bir şekilde artarak trafik yükünün aşırı büyümesine neden oldu. Bu bağlamda “misafir işçi rotası” dolayımındaki trafik sorunlarıyla ilgili resmİ tartışmanın Avusturya’daki diğİer transit tartışmalarından apaçık farklı olduğuna dikkat etmek gerekir. Diğİer transit rotalarına kıyasla önemli farklardan birini bu yolun kaza yapma bakımından tehlikeliliğİ oluşturuyordu. Yüksek kaza sayıları ve bilhassa çok sayıda trafik kurbanı tartışmaların giderek daha duygusal olarak sürdürülmesine yol açtı. Yola komşu yerleşimler ve medya, sorumlu politikacılardan ve resmİ makamlardan şiddetli bir şekilde trafik sorunlarına acil çözüm talep ediyordu.

Avusturya’da “misafir işçi rotası” Alman sınırıyla Salzburg’a bağli Walser-



Medien forderten von den verantwortlichen Politiker\*innen und Behörden vehement eine rasche Lösung der Verkehrsprobleme.

In Österreich verlief die „Gastarbeiterroute“ von der deutschen Grenze am Grenzübergang Walserberg in Salzburg bis an die Grenze zu Jugoslawien im steirischen Spielfeld. Der Großteil der „Gastarbeiterroute“ führte demnach durch die Steiermark: eine rund 300 Kilometer lange Straßenverbindung von Mandling,<sup>6</sup> nach Liezen, Leoben, Bruck/Mur, Graz und weiter nach Leibnitz und Spielfeld. Ende der 1960er Jahre handelte es sich bei dieser Strecke um eine einspurige Straße, die Streckenweise sehr unübersichtlich war und kaum Überholmöglichkeiten bot. Der genaue Verlauf der „Gastarbeiterroute“ durch Österreich ist auf der Karte 1 eingezeichnet.

Wie stark das Verkehrsaufkommen entlang der steirischen „Gastarbeiterroute“ anstieg, zeigen folgende Zahlen. Von 1970 bis 1975 – also innerhalb von nur fünf Jahren – nahm der durchschnittliche tägliche Verkehr um ganze 60% zu. Besonders problematisch war dabei, dass der „Gastarbeiterverkehr“ vor allem in den Sommermonaten und zu den übrigen Ferienzeiten, wie Ostern, Pfingsten und Weihnachten, verstärkt auftrat. Zu diesen Verkehrsspitzenzeiten zählte man bis zu 30.000 Fahrzeuge am Tag, was eine absolute Rekord-

berg'teki sınır geçiş noktasından Yugoslavya sınırındaki Steiermark'a bağlı Spielfeld sınır geçiş noktasına kadar uzanıyordu. Dolayısıyla “misafir işçi rotası”nın büyük bölümü Steiermark içinden geçiyordu: yaklaşık 300 kilometre uzunluğunda, Mandling'ten<sup>6</sup> sırasıyla Liezen, Leoben, Bruck/Mur, Graz üzerinden Leibnitz ve Spielfeld'e kadar uzanan bir yol. 1960'lı yılların sonuna değin bu yol tek şeritli, kısmen çok virajlı ve neredeyse hiç sollama imkanı olmayan bir yoldu. Avusturya içinden geçen “misafir işçi rotası” işaretlenmiş olarak Harita 1'de görülmüyor.

Steiermark'tan geçen “misafir işçi rotası” boyunca trafikteki araç sayısının ne denli arttığını aşağıdaki sayılar gösteriyor. 1970'ten 1975'e kadar –yani sadece beş yıl içerisinde– ortalama günlük trafik %60 oranında artmış. Burada özellikle sıkıntılı olan durum “misafir işçi trafiği”nin öncelikle yaz aylarında ve Paskalya, Pfingsten ve Noel gibi diğer tatil günlerinde daha da yoğun olarak ortaya çıkışı. Trafik yoğunluğunun tepe noktalarını oluşturan bu tip zamanlarda günde 30000 trafik aracı sayısına ulaşıyordu ve bu mutlak bir rekor trafik yükü demekti (Theußl ve Pritz 1976, s. 2-5). Transit trafik zaman zaman yola komşu yerleşimlerde oturanların yaşam kalitesinin belirgin bir şekilde azalmasına da neden oluyordu. Eyaletlerarası yolun pek çok yerleşim merkezinin ortasından geçtiği büyükçe köylerde ise durum özellikle sorunluymuş ve trafik kfilesi sözkonusu yerleşim yerlerini kelimenin

6

Der Ort Mandling liegt an der steirischen Landesgrenze zum Bundesland Salzburg.

6

Mandling yerleşim yeri Steiermark eyalet sınırlarıyla federal eyalet Salzburg arasındadır.



belastung bedeutete (Theussl und Pritz 1976, S. 2–5). Für die Bewohner\*innen der Anrainergemeinden brachte der Transitverkehr mitunter eine deutliche Verringerung der Lebensqualität mit sich. Besonders problematisch war die Situation in den gewachsenen Straßendörfern, wo die Bundesstraße oft mitten durch den Ortskern verlief und die Verkehrskolonnen den Ort buchstäblich in zwei Hälften teilte.<sup>7</sup> Die ansässige Bevölkerung protestierte zunehmend gegen die für sie unerträglich gewordene Verkehrssituation, indem sie etwa Unterschriften für Umfahrungsstraßen sammelte oder die Bundesstraße blockierte.<sup>8</sup> Ein

gerçek anlamıyla ikiye bölüyordu.<sup>7</sup> Orarlarda oturan halk artık kendileri için dayanılmaz hale gelmiş olan trafiği, örneğin yerleşim yerlerinin çevresinden geçen bir yol yapımı için imzalar toplayarak, ya da federal yolu işgal ederek giderek daha fazla protesto ediyordu.<sup>8</sup> Trafik yükünün nihayet sona erdirilmesini ise A9 Pyhrna otobanının tedrici olarak büyütülmesi sağladı, fakat bu da ancak 1993 yılında Schober geçidi bölümünün açılmasıyla tamamlandı. Yola komşu yerleşimlerdeki

7

Solche Ortsdurchfahrten gab es etwa in Stainach, Niklasdorf, Peggau oder Wildon.

8

Für Aufsehen sorgten etwa Sitzstreiks in den Gemeinden Wildon 1974 und Peggau 1977.

7

Örneğin Stainach, Niklasdorf, Peggau veya Wildon'da yol yerleşim yerinin ortasından geçer.

8

Örneğin Wildon [1974] ve Peggau'da [1977] yapılan oturma grevleri ilgi uyandırmıştı.

Ende der Belastung brachte erst der sukzessive Ausbau der A9 Pyhrnautobahn, der aber erst mit der Eröffnung des Teilstückes Schoberpaß im Jahr 1993 sein Ende fand.

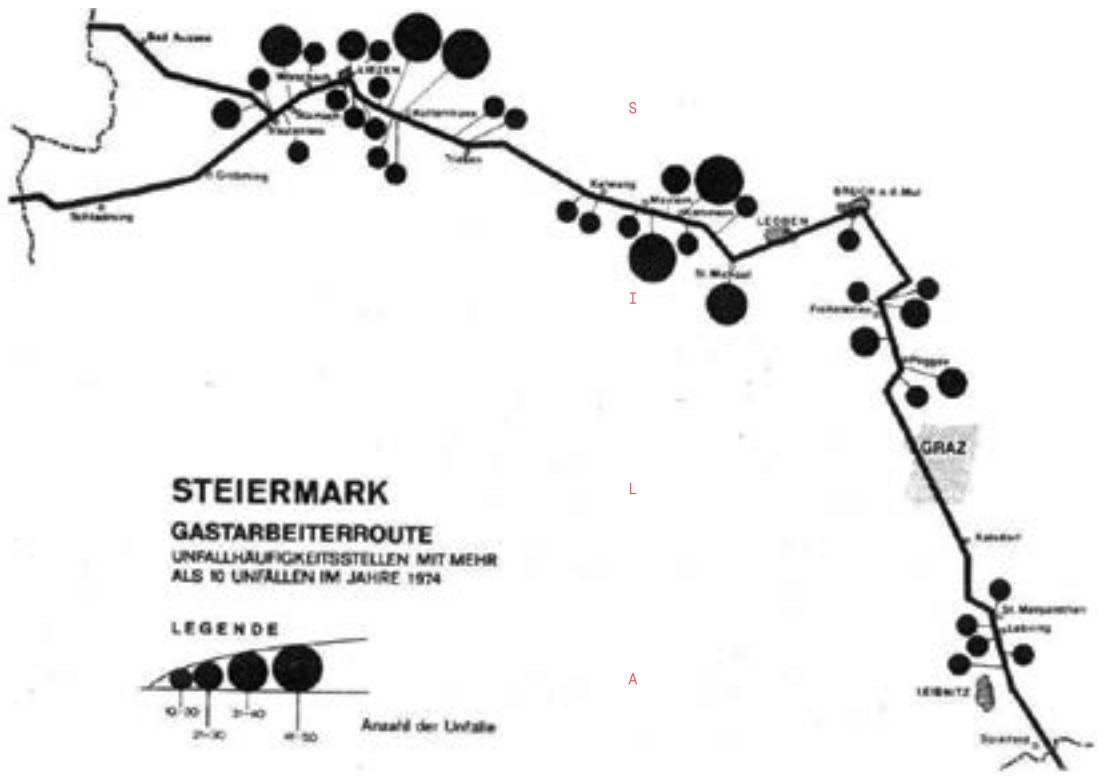
Neben der starken Belastung der Anrainergemeinden war das bereits erwähnte erhöhte Unfallgeschehen eine weitere Konsequenz des starken Verkehrsaufkommens. Im Jahr 1975 wies rund die Hälfte der Bundesstraße eine Unfalldichte von fünf Unfällen pro Straßenkilometer im Erhebungszeitraum von sechs Monaten auf, wobei gerade der obersteirische Abschnitt der „Gastarbeiterroute“ als besonders unfallgefährlich galt (Theussl und Pritz 1976, S. 12). Die vielen Verkehrsunfälle waren meist das Resultat der starken Verkehrsfrequenz in Kombination mit falschem Fahrverhalten. Laut einer Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, die zwischen 1970 und 1972 durchgeführt wurde, lag der Anteil der als „Gastarbeiterunfälle“ bezeichneten Verkehrsunfälle durchschnittlich bei 32 % und zu Verkehrsspitzenzeiten sogar bei 50 %. Als Ursache für die starke Beteiligung der Arbeitsmigrant\*innen an Unfällen wurden der oft schlechte Zustand der Autos sowie das Überladen der Fahrzeuge angeführt. Eine weitere häufige Unfallursache war Übermüdung, da viele der Arbeitsmigrant\*innen schon mehrere Stunden unterwegs waren, bevor sie die Steiermark passierten (Bereza-Kudrycki 1973, S. 16ff). Die Karte 2 zeigt die Unfallschwerpunkte entlang der „Gastarbeiterroute“ in der Steiermark.

Um den hohen Unfallzahlen entgegenzuwirken, wurden einige Initiativen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unternommen, die speziell für die durchreisenden Arbeitsmigrant\*innen gedacht waren. Ein besonders ambitioniertes Projekt zur Unfallvorsorge stellte dabei der sogenannte „Moslem Rastplatz“ in Mautern dar, der auch unter der Bezeichnung „Kervanserei“ bekannt war. Dieser Rastplatz, der im Sommer 1985 erstmals errichtet und vom Kuratorium für Verkehrssicherheit betreut wurde, war speziell für muslimische Arbeitsmigrant\*innen adaptiert worden. So wurden etwa die im Imbiss angebotenen Speisen ohne Schweinefleisch und Alkohol zubereitet. Dane-



Das letzte Schild auf dem sogenannten „Moslem Rastplatz“ — „Müslümanlar için Dinlenme Tesisi“nden geriye kalan tek tabela

aşırı trafik yükünün yanı sıra trafikteki araç sayısının fazlalığından kaynaklanan bir başka sonuç ise yukarıda andığımız kaza vakalarının artışıydı. 1975 yılında bu federal yolun yaklaşık yarısındaki kaza yoğunluğu istatistiğin yapıldığı altı aylık zaman dilimi içinde kilometre başına beş kazadan oluşmaktaydı. Bu arada “misafir işçi rotasının” Yukarı Steiermark bölgesindeki bölümünün kaza bakımından bilhassa tehlikeli olduğunu belirtelim (Theussl ve Pritz 1976, s. 12). Birçok trafik kazası hatalı sürücü davranışlarıyla da bağlantılı olarak yüksek trafik yoğunluğunun bir sonucuuydu. 1970 ve 1972 yılları arasında trafik güvenliği dairesi tarafından yapılan bir araştırmaya göre “misafir işçi kazası” olarak tanımlanan trafik kazalarının payı ortalama olarak %32, trafik yoğunluğunun en yüksek olduğu saatlerde ise %50’ydi. Göçmen işçilerin kazalardaki payının yüksek olmasının nedenleri arasında otomobillerinin genellikle kötü olması, ayrıca taşıma kapasitelerinin üzerinde yükte doldurulmuş olması



Karte 2: Unfallschwerpunkte entlang der steirischen „Gastarbeiterroute“ — Harita 2: “Misafir işçi rotası”nın Steiermark bölgesi içinde en çok kaza olan yerleri

ben gab es einen Spielplatz, eine Station des Roten Kreuzes und ein provisorisch errichtetes Gebetshaus (Lohmeyer 1988, S. 38f). Im Zuge einer weiteren Initiative zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden mehrsprachige Hinweis- und Warnschilder entlang der Bundesstraße aufgestellt. In unterschiedlichen Sprachen, vornehmlich auf Türkisch und Serbokroatisch, aber auch auf Arabisch, wurden Aufforderungen wie „Mach Rast!“ auf Tafeln am Straßenrand angebracht. Zudem fand die im Jahr 1988 durchgeführte österreichweite Aktion „Gefährliche Strecke - Licht auch am Tag“ eine mehrsprachige Ausfertigung auf den Verkehrstafeln entlang der „Gastarbeiterroute“ (Unbekannt 1988, S. 109).

Trotz der bereits deutlich erhöhten Verkehrsüberwachung und verstärkter Geschwindigkeitskontrollen, zählte man im Jahr 1980 auf der gesamten steirischen „Gastarbeiterroute“ noch 3.890 Unfälle.

anılıyordu. Sık rastlanan bir diğer kaza nedeniyse aşırı yorgunluktu, çünkü göçmen işçilerin çoğu Steiermark'ı geçmezden önce saatlerce araba kullanmış durumda oluyordu (Bereza-Kudrycki 1973, s. 16 ve devamı). Harita 2 “misafir işçi rotası”nın Steiermark dahilinde en çok kaza olan yerlerini gösteriyor.

Yüksek miktardaki kazalara karşı bir etki sağlamak için özellikle transit geçiş yapan göçmen işçilere yönelik olarak tasarlanmış trafik güvenliğini artırmayı amaçlayan girişimlerde bulunuldu. Kazaları önlemeyi hedefleyen en iddialı projelerden birini Mautern'deki “kervansaray” olarak da tanınan “müslümanlar için dinlenme tesisi” oluşturuyordu. İlk olarak 1985'te kurulan ve bakımıyla tra-



Dabei wurden 455 Personen schwer und 1.082 Personen leicht verletzt; 71 Menschen verloren ihr Leben (Theussl 1981, S. 14f). Diese erschreckende Unfallbilanz, mit der unzählige tragische Einzelschicksale verbunden waren, sorgte auch bei den steirischen Krankenhäusern für eine außerordentliche Belastung. Gerade die Unfallkrankenhäuser in Rottenmann und Kalwang, die sich beide in unmittelbarer Nähe der Straße befinden, stießen dabei oft an die Grenzen ihrer Kapazität, weshalb sie auch sukzessive ausgebaut wurden. Jene Arbeitsmigrant\*innen, die im Krankenhaus verstarben und von denen keine Angehörigen ausfindig gemacht werden konnten, wurden auf Veranlassung der Gemeinde begraben. Noch heute finden sich einige Gräber von Arbeitsmigrant\*innen, die auf der „Gastarbeiterroute“ verunglückt sind auf dem Friedhof der obersteirischen Gemeinde Kalwang.

Nachdem eingangs die Perspektive der Menschen besprochen wurde, die auf der „Gastarbeiterroute“ unterwegs waren und danach auf die Probleme eingegangen wurde, die der Transitverkehr für die Anrainergemeinden mit sich brachte, soll nun am Ende auf die Straße Begegnungsort verwiesen werden.

### Begegnungen Entlang der Straße

Straßen führen Menschen zusammen. Im Fall der „Gastarbeiterroute“ stimmt diese Aussage umso mehr, war sie doch für viele Arbeitsmigrant\*innen die wichtigste Transitverbindung zu Familie und Freunden in der Heimat. Begegnungen entlang der

fik güvenliği dairesinin ilgilendiği bu mola yeri özellikle müslüman göçmen işçilerin ihtiyaçlarına uyarlanmıştı. Örneğin buradaki büfede satılan yemeklerde domuz eti ve alkol bulunmazdı. Bunun yanısıra bir oyun sahası, bir Kızılhaç istasyonu ve geçici olarak yapılmış bir mescit de vardı (Lohmeyer 1988, s. 38f). Trafik güvenliğini arttırıcı girişimlerden bir diğeri ise federal yol boyunca çok dilli bilgi ve ikaz levhalarının dikilmesi idi. Yol kenarına dikili levhaların üzerinde farklı dillerde, ama özellikle Türkçe ve Sırpça / Hırvatça, hatta Arapça “Dinlen!” v.b. gibi ikazlar yer alıyordu. Ayrıca 1988 yılında Avusturya çapında yapılan bir uygulamayla “Tehlikeli Yol – Gündüzleri de far yak!” ikazı birçok dilde göçmen işçi rotası boyunca bulunan trafik levhalarına yazılmıştı (belirsiz kaynak 1988, s. 109).

Bütün arttırılmış trafik denetimlerine ve hız kontrollerine rağmen 1980 yılında Steiermark dahilindeki “misafir işçi rotasında” 3890 kaza oldu. Bu esnada 4555 kişi ağır, 1082 kişi de hafif yaralandı ve 71 kişi hayatını kaybetti (Theussl 1981, s. 14 - 15). Sayısız çoklukta trajik bireysel yazgıyla da bağlantılı bu ürkütücü kaza bilançosu Steiermark’ta bulunan hastanelerde de olağanüstü bir yüke neden oluyordu. Özellikle yolun hemen yakınlarında bulunan Rottenmann ve Kalwang’daki kaza hastaneleri sık sık kendi kapasitelelerinin sınırına dayanıyordu ve bu yüzden de zamanla tedricen büyütüldüler. Hastanede ölen ve herhangi bir kimsesi bulunamayan göçmen işçiler, ilgili yerleşimlerin onayıyla gömüldüler. Bugün dahi Yukarı Steiermark beldesi Kalwang’daki mezarlıkta kaza sonucu hayatını kaybetmiş göçmen işçilerin mezarları bulunmaktadır.

Girişte “misafir işçi rotası” boyunca





Straße selbst gab es viele, doch blieben diese meist zufällig und flüchtig. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, da die Straße nur dort ein Begegnungsort sein kann, wo Reisende für gewöhnlich Halt machen. Nichtsdestotrotz ergibt sich aus der Summe dieser Begegnungen eine eigene Dynamik, die das Bild, das wir von unseren Mitmenschen und uns selbst haben, nachhaltig beeinflussen kann. Begegnungen gab es zwischen den Arbeitsmigrant\*innen untereinander genauso, wie zwischen den Reisenden und den Anrainern\*innen der Straße. All diese Menschen führte die „Gastarbeiterroute“ zusammen; ein „Schicksalsweg,

yola koyulmuş insanların perspektiflerine ve ardından transit trafiğın yola komşu yerleşim yerlerinde yol açtığı sorunlara değindikten sonra son bölümde yolu bir de insanların birbiriyle karşılaşma mekânı olarak ele alalım.

### **Yol Boyunca Karşılaşmalar**

U Yollar insanları biraraya getirir. “Mısır işçi rotası” örneğinde ise bu çok daha doğrudur, çünkü bu yol birçok göçmen işçi için memleketlerindeki aile ve dost-



Toilettenhäuschen auf dem sogenannten „Moslem Rastplatz“ —  
“Müslüman Dinlenme Tesisi” ndeki tuvalet kulübesi

der alle anzieht“, wie es die zitierte Schlagzeile im Titel dieses Aufsatzes bereits vorwegnimmt (Unbekannt 1980, o. S.).

Die Solidarität und die Hilfsbereitschaft unter den Reisenden waren sehr groß, wie mir in vielen Gesprächen und Interviews immer wieder berichtet wurde. Trat tatsächlich der gefürchtete Fall ein, dass es zu einer Autopanne oder gar zu einem Unfall kam, half man sich gegenseitig so gut man eben konnte. So erzählte mir etwa eine Familie, dass ihnen ein junger Mann aus der Türkei, der in Berlin Automechaniker lernte, bei einer Autopanne ohne groß zu fragen geholfen hat. Die Reparatur dauerte ganze vier Stunden und die Freude war groß, als man die Fahrt danach endlich fortsetzen konnte. Obwohl die Familie in Osnabrück wohnte blieb der Kontakt zu dem jungen Landsmann mehrere Jahre aufrecht. Dabei gab man sich gegenseitig immer wieder wertvolle Tipps für die bevorstehenden Reisen, wobei sich der tatkräftige Helfer stets auch nach dem Zustand des Autos erkundigte (Interview 31.03.2010).

Die Begegnungen zwischen den durchreisenden

larına olan en önemli transit bağlantıydı. Yol boyunca birçok karşılaşma oluyordu, bunlar genellikle rastlantısal ve gelip geçici olsa da. Ama bu pek şaşırtıcı değil, çünkü yol normal olarak ancak insanlar mola verdiklerinde bir karşılaşma yeri haline gelir. Yine de bu karşılaşmaların toplamından çevremizdeki insanlar ve kendimiz hakkındaki kanılarımızı kalıcı olarak etkileyebilecek bir itici güç ortaya çıkar. Göçmen işçilerin kendi aralarındaki karşılaşmalar kadar yol boyunca uzanan yerleşimlerin sakinleriyle seyahat edenler arasında da karşılaşmalar oluyordu. Tüm bu insanlarıysa göçmen işçi rotası biraraya getiriyordu; yani daha bu makalenin başında alıntı yaptığımız başlıkta olduğu gibi “herkesi çeken kader yolu” (kaynak belirsiz 1980).

Seyahat edenlerin kendi aralarındaki dayanışma ve yardımseverlik bana birçok konuşma ve röportajda da anlatıldığı gibi çok büyüktü. Arıza hatta kaza gibi korkulan bir durum gerçekten ortaya çıktığında insanlar karşılıklı olarak ellerinden geldiğince birbirlerine yardım ediyordu. Bana bir ailenin anlattığına göre Berlin’de meslek olarak araba tamirciliği öğrenen Türkiyeli bir genç arabaları arızalandığında uzun boylu düşünmeksizin onlara yardım etmiş. Tamir işlemi dört saat sürmüş ve tamirat bitip tekrar yola çıkabildiklerinde çok sevinmişler. Bu aile Osnabrück’te oturmasına rağmen genç hemşehrileriyle aralarındaki ilişki yıllarca sürmüş. Bu yıllar içinde sürekli birbirlerine çıkacakları seyahatle ilgili yararlı tavsiyelerde bulunmuşlar. Genç adam ise her defasında arabanın durumuyla ilgili sorular sormuş (röportaj 31.03.2010).

Transit geçen göçmen işçilerle Steiermark halkı arasındaki karşılaşmalar

Arbeitsmigrant\*innen und der steirischen Bevölkerung waren meist eher flüchtiger Natur. In erster Linie kamen Einsatzkräfte der Gendarmerie, der Feuerwehr und des Roten Kreuzes mit den Reisenden in Kontakt. Solche Zusammentreffen fanden häufig unter schwierigen Umständen statt, da in der Regel ein Verkehrstau oder ein Unfall die Ursache dafür war. Daneben trafen vor allem auch jene mit den durchreisenden Arbeitsmigrant\*innen zusammen, die ein Geschäft entlang der Straße oder am Grenzübergang in Spielfeld führten. In einigen Fällen lernte man sich auch etwas besser kennen, da manche der Reisenden jedes Jahr wiederkamen und etwa in derselben Pension übernachteten. Von einer flüchtigen Begegnung, die aber umso schöner und intensiver war, erzählte mir auch ein Interviewpartner aus dem obersteirischen Ort Stainach. Als er am Sonntag auf dem Weg zur Kirche war, wo er als Ministrant zur Morgenmesse eingeteilt war, sah er zwei muslimische Männer, die ihr Gebet in der Morgensonne verrichteten. Diese Begegnung beschrieb er als ein überaus spirituelles Erlebnis, an das er sich noch heute gerne zurückerinnert (20.10.2011).

Es sind gerade solche Begegnungen, wie die zuletzt beschriebene, die unsere gewohnten Bilder herausfordern und den Horizont für noch Unbekanntes öffnen. Die Beschäftigung mit der „Gastarbeiterroute“ zeigt demnach auch, dass diese Straße viel mehr ist, als ein wenige Meter breiter Asphaltstreifen, der durch halb Europa verläuft. Abseits der vielen Verkehrsprobleme, der langen Rückstauzeiten an den Grenzen und den hohen Unfallzahlen, war die „Gastarbeiterroute“ eine Straße, die die Menschen zusammenführte. Genau das macht sie zum bedeutenden Erinnerungsort der Migration und letztlich auch zum Symbol der Distanzüberwindung.

genellikle daha gelip geçici türdendi. Seyahat edenlerle öncelikle ilişkiye geçenler görevli jandarma birimleri, itfaiye ve Kızılhaçtı. Bu tip biraraya gelişler normal olarak trafik sıkışıklığı ya da bir kaza nedeniyle olduğundan sık sık zor şartlar altında vuku buluyordu. Bunun yanı sıra özellikle yol boyunca veya sınır geçiş yerlerinde dükkan işletenler de transit geçen göçmen işçilerle rastlaşıyordu. Bazı durumlarda birbirlerini daha yakından tanıma imkânı da doğuyordu, çünkü seyahat edenler her yıl geliyor ve örneğin aynı pansiyonda geceliyordu. Tesadüfî, ama çok güzel ve yoğun bir karşılaşmadan Yukarı Steiermark yerleşimi Stainachlı bir konuşmacım bahsetmişti. Bir pazar günü papaz yardımcısı olarak sabah ayinine katılmak üzere kiliseye giderken sabah güneşinin ışınları altında namaz kılan iki müslüman adam görmüş. Bugün dahi hâlâ severek anımsadığı bu karşılaşmayı olağanüstü ruhanî bir olay olarak tasvir ediyor (20.10.2011).

İşte bu son anlattığım tarzdaki karşılaşmalar bizim olağan tahayyüllerimizi zorlar ve ufkumuzu henüz bilmediklerimiz, tanımadıklarımız konusunda açar. Bundan dolayı “misafir işçi rotası”yla uğraşmak bize bu yolun Avrupa’nın yarısını kateden bir kaç metre genişliğindeki bir asfalt şeritten çok daha fazla bir şey olduğunu gösteriyor. Birçok trafik sorununu, sınırdaki tıkanıklıklardan ötürü uzun bekleme sürelerini ve yüksek kaza sayılarını bir yana bırakırsak “misafir işçi rotası” insanları biraraya getiren bir yoldu. İşte tam da bu onu bize göçü hatırlatan anlamlı bir yer ve sonuç olarak mesafeleri aşmanın sembolü haline de getirir.

## Literaturverzeichnis — Kaynakça

- Bereza-Kudrycki, W. 1973. Gastarbeiterunfälle. In *Verkehrstechnischer Informationsdienst*: 16–18.
- Dal, Güney. 1981. *Europastraße 5*. München: Buntbuch-Verlag.
- Dal, Güney. 1979. *E-5*. İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Dultinger, Josef. 1979. *Straßenbau in Österreich. Sichere Straßen erst im nächsten Jahrtausend: Eine Bestandsaufnahme – kritisch betrachtet*. Rum: Erhard.
- Theussl, Christian. 1981. *A 9 Pyhrnautobahn durch die Steiermark*. Graz: Amt der Steiermärkischen Landesregierung. Fachabteilung IIa. Straßenplanung und Verkehrstechnik.
- Theussl, Christian und Peter Pritz. 1976. *A 9 Pyhrnautobahn. Gastarbeiterroute durch die Steiermark*. Bericht erstellt für die Verkehrsministerkonferenz in München 1976. Graz: Amt der Steiermärkischen Landesregierung. Fachabteilung IIa. Straßenplanung und Verkehrstechnik
- Lohmeyer, Michael. 1988. Unfallfrei in die Heimat. Ein österreichisches Modell aktiver Unfallverhütung. In *Verkehrspolitik* 2 (5): 38–39.
- Unbekannt bilinmiyor. 1988. Laßt Taten folgen. In *Auto Touring* 10: 109.
- Unbekannt bilinmiyor. 1980. Ein Schicksalsweg, der alle anzieht. In *Süddeutsche Zeitung* (05.08.1980): o. S.









Eski E-5 karayolunda bulunan Kalwang mezarlığında gömülü bir çocuğun Türkçe mezar taşı.

"**BOŞUNA** ölüm yolu  
S dememişler bu  
E-5'e. Her yıl yola  
çıkarken içimi  
I bir korku bürüyor,  
imanıma. Bizim  
çocukları bir güzel  
öpüp helâllâşıyorum  
L içimden. İçimden,  
çünkü onları da  
korkuya ..."

*E-5, Güney Dal, 1979*

A

Y

O

L

U







... **DIE** Gepäckträger, die Kofferräume und das Innere der Wagen waren voll bis zum <sup>S</sup>Rand. Aus all den Sachen schauten die Köpfe von Menschen hervor. Und - die meisten der Autos waren beschädigt. Eingedrückte Kotflügel, mit Seilen festgebundene Stoßstangen, Plastikplanen anstelle von Windschutzscheiben... Die <sup>I</sup>Planen ins Wageninnere hineingebläht wie Ballons, so war man in beiden Richtungen unterwegs...

Und was führen sie mit sich?

Es sind weder Hemden noch Hosen noch sonst irgendwas!...

Sie führen ihre Leidenschaften mit sich, ihre Sehnsüchte, die sie über Jahre in ihren Herzen beherbergt haben. Es ist nicht die Musik, die aus den bis zum Anschlag aufgedrehten Kassettengeräten tönt. Es ist ihre Existenz. Mit ihren Kassettengeräten tun sie kund, daß sie existieren, daß sie nicht zu den Menschen gehören, die keine Kassetten

und keine Radios haben, mit ihnen schreien sie ihre Freude darüber hinaus, daß sie in eine höhere Klasse aufgestiegen sind... Ganz so, wie eine Seidenraupe





...**ÜST** bagajları, arka <sup>A</sup> bagajları ve arabaların içi ağzına kadar tıklım tıklım doluydu. Öteberilerin arasında insan başları görünüyordu. Ve, arabaların bir çoğu yaralıydı. Ezilmiş <sup>Y</sup> çamurluklar, iplerle tutulmuş, tanponlar, ön camları kırılmış, yerine naylon geçirilmiş ön pencereler... naylonları içeriye doğru balon gibi şişmiş geliyorlar ve gidiyorlar<sup>0</sup>...

Taşıdıkları da ne? Taşıdıkları ne gömlektir, ne pantolondur ne şudur ne de bu!...

Tutkuları, yıllardır içlerinde gezdirdikleri özlemi taşıyorlar. Sonuna <sup>L</sup> kadar açılmış olan teyplerdeki müzik değildir. Bir var değildir. Teyplerin "var,, olduğunu, teypsiz radyosuz kişilerden olmadıklarını bildiriyorlar, bir üst sınıfa geçmenin <sup>U</sup> sevincini

aus dem Kokon schlüpft und zum Falter wird... Sie kommen daher mit ihrer ganzen Zukunft, mit all ihren Ängsten, Hoffnungen, Begierden.

...

Sie halten an, wo es Wasser gibt.

Zuallererst waschen sie sich Hände und Gesicht. Spülen sich die Kilometer, die Müdigkeit ersteinmal gründlich herunter...

Sie scheinen sie loszuwerden, doch das täuscht. Die Müdigkeit steckt ihnen tief in den Knochen. Sie atmen tief durch. Sie atmen sich gewissermaßen selbst ein. Dann werden sofort Decken ausgebreitet. Gaskocher, Thermoskannen und gekochte Eier tauchen auf. Von den Gepäckträgern werden Fruchtsäfte heruntergeholt, die man dort hingestopft hat, damit sie kalt bleiben. In Gruppen hocken sie sich auf den Boden... Die Jugendlichen sind ordentlicher gekleidet. Sie schämen sich ihrer Eltern. Das kann man ihrem Verhalten ansehen...

Die meisten Jugendlichen setzen sich nicht hin. Sie hocken sich nicht hin. Sie essen im Stehen. Es ist, als ob sie sich der unordentlichen Karawane erst im Nachhinein angeschlossen haben und sich von ihr bald wieder trennen wollen... Am Rastplatz packen sie ihre Koffer neu. Alle möglichen Sachen werden nebeneinandergelegt. Was der Zoll nicht sehen soll, stopft man ganz tief nach unten. Danach blicken sie einander an und lächeln, sie wirken jetzt züversichtlicher und glücklicher, strahlen schelmisch wie listige Kinder.





haykırıyorlar... İpek böceği kabuğundan çıkıp kelebek olması gibi tıpkı... Geleceklerini, korkularını, umutlarını, şehvetlerini dallamışlar geliyorlar. I

...

Su başlarında duruyorlar. İlk yaptıkları iş ellerini yüzlerini yıkamak oluyor. Kilometrelerin getirdiklerini, L yorgunluklarını şöyle bir atıveriyorlar üstlerinden... Çıkar gibi görünüyor ama, çıkmaz. Derilerine sinmiştir bu yorgunluk. Derin soluklar alıyorlar. Kendilerini A soluyorlar bir bakıma. Ardından hemen yaygılar yayılıyor. Gaz ocakları, termoslar ve kaynamış yumurtalar çıkıyor ortaya. Soğuk dursun diye, arabanın üstüne Y sokuşturdukları meyve sularını indiriyorlar. Öbek öbek çöküyorlar yerlere... Gençlerin kılıkları daha bir düzenli. Analarından babalarından utanıyorlar. Davranışlarından belli oluyor bu... Gençlerin çoğu oturmuyor. Bağdaş kurmuyor. Ayakta yiyorlar yiyeceklerini. Sanki; bu uzun, belirsiz kervana sonradan katılmış da, birazdan L ayrılacaklarmış gibisinden... Konak yerlerinde bavullarını yeniden düzenliyorlar. Bir yığın öteberi boy boy diziliyor. Gümrüklerde görünmesini istemediklerini, en diplere U taa derinlere

Kaum ist all das erledigt, stürzen sie sich in die Wagen.  
Die Tachometernadel sinkt fast nie unter hundertzwanzig.  
Schnell fahren sie dahin...

...

Der verrückte Dumrul, so wird erzählt, hat eine Brücke  
über einen ausgetrockneten Fluß errichtet und nimmt  
den Hinübergehenden fünf Silberstücke ab, den nicht  
Hinübergehenden aber zehn Goldstücke, wobei er sie  
verprügelt...

Auch die Jugoslawen haben Barrikaden auf ihren kaputten  
Straßen errichtet, sie nehmen den Vorüberfahrenden sieben  
und denen, die nicht vorbeifahren wollen, zur Strafe  
fünfzig Dinar ab... Wenn sie unterwegs Durst bekommen  
und eine Coca-Cola trinken wollen, dann zu dem Preis, der  
sich aus ihnen herausschlagen läßt. Auf dem ganzen Weg  
heißt es „Nachbar, Nachbar“, wo immer sie vorbeikommen,  
und irgendwie werden sie dabei immer ausgeplündert.

...

*Deutschlandherren, Nevzat Üstün,*

*türkische Ersterscheinung 1975*

0

L

U

sokuyorlar. Böyle yaptıktan sonra,  
birbirilerine bakıp gülümsüyorlar, böylece  
daha mutlu oluyorlar, kurnaz bir çocuk  
gözlerinin içinde bıcır bıcır oynuyor...  
Bütün bu işler biter bitmez, atlıyorlar  
arabalarına. Kilometre saati yüz yirminin  
altına hemen hemen hiç düşmüyor. Büyük bir  
hızla sürüyorlar arabalarını... Yol boyları  
kazalar dolu.

...

Deli Dumrul, suyu akmaz bir ırmağın üstüne  
bir köprü kurmuş, geçenden beş akçe,  
geçmeyenden döve döve on akçe alırmış...  
Yugoslavlar da, bozuk yolların üstüne  
barikatlar kurmuşlar, geçenden "yedi,, dinar  
alıyorlar., geçmek istemeyenden ceza olarak  
elli dinar... Yolda susayıp da koka kola  
içerseniz tutturabildiklerine. Yol boyunca,  
geçtikleri her yerde; "Komşu, komşu,, diye  
oralarından buralarından buduyor.

...

*Almanya Beyleri, Nevzat Üstün, 1975*



Einfahrt  
freilassen



GÖKHAN MURA



**WAS  
GÖÇÜN  
DIE MIGRATION  
GETİRDİKLERİ:  
BRACHTE:  
GÖÇMEN  
GESCHENKE  
HEDİYELERİ  
DER MIGRANT\*INNEN**



AUS DEM TÜRKISCHEN  
NADIYE ÜNSAL

## Einleitung

Das sehr vielschichtige und umfangreiche Themenfeld der Arbeitsmigration aus der Türkei nach Deutschland, mit ihren Ursachen und Auswirkungen, wurde bereits vielseitig aufgegriffen und beschrieben. Die Geschenke der zum Urlaub Heimkehrenden wurden jedoch in all den Narrativen bisher selten betrachtet. Sie geben uns eine neue Einschätzung der türkeistämmigen Arbeitskräfte, deren Leben in Deutschland und den Blick aus der Türkei auf dieses Leben.

Die Geschenke, die aus Deutschland mitgebracht wurden, erzählen die so oft gehörten Geschichten über die Unterschiede zwischen den zwei Ländern, zwei Ökonomien, zwei Kulturen erneut durch die Wechselbeziehung zwischen Objekt und Mensch. Sie erzählen die Geschichte der im Ausland lebenden Arbeiter\*innen<sup>1</sup> in ihrer Sprache, durch die selbst ausgewählten, greifbaren Objekte, mit dem ihnen beigemessenen Wert.

## Dinge, die in Onkel Nihats LKW kamen

Eine sehr persönliche Geschichte weckte meine Neugier die Geschenke der Migrant\*innen zu erforschen. Auch wenn meine eigene Geschichte keine Migrationsgeschichte ist, so ähnelt sie doch allen anderen Geschichten über die Geschenke, welche die Migrant\*innen bei ihrer Heimkehr mitbrachten.

Als ich ein Kind war, übernachtete der Cousin meines Vaters, Onkel Nihat, von Beruf LKW-Fahrer, auf dem Weg in den Irak jedes Mal bei uns in Adana. Onkel Nihat transportierte Waren in verschiedene europäische Länder und manchmal auch in den Irak. Immer wenn er kam, brachte er eine Kleinigkeit mit. Oft waren es Dinge, die er auf seinen LKW Fahrten in Europa kaufte und die in der Türkei sonst nicht zu fin-

1

Anmerkung der Übersetzerin: Es wird der Gender Gap benutzt, um alle Formen des sozialen Geschlechts in die deutsche Fassung zu übertragen, weil es im Türkischen keinen Artikel und kein grammatisches Geschlecht gibt. An den Stellen im Text, aus denen hervorging, dass es sich um eine klare Geschlechtskategorie handelt, wurde darauf verzichtet.

## Giriş

Türkiye'den Almanya'ya iş göçü, nedenleri ve sonuçları ile çok katmanlı ve kapsamlı bir alandır ve şimdiye kadar birçok şekilde ele alınarak anlatılmıştır. Bu anlatılanların yanında Almanya'dan izine gelenlerin getirdikleri hediyeler, henüz fazla üzerinde durulmayan bir alan olarak Türkiye'den Almanya'ya olan iş göçünü, Almanya'da yaşayan Türkiyeli işçilerin hayatını ve Türkiye'den bu işçilerin hayatına bakışını değerlendirmek için bize yeni bir perspektif sunar. Almanya'dan gelen hediyeler, birçok kere birçok şekilde duyduğumuz göç hikayesini iki ülke arasındaki, iki ekonomi arasındaki, iki kültür arasındaki farklılığı ve ilişkiyi nesne-insan etkileşimi üzerinden anlatır. Almanya'dan gelen hediyeler gurbette çalışanların hikayesini onların dilinden, onların seçtikleri, elle tutulur araçlar olan nesnelere ve onlara verilen değer çerçevesinde anlatır.

## Nihat Amca'nın TIR'ıyla gelenler

Göçmenlerin getirdiği hediyeler ile ilgili bir araştırma yapma merakımı uyandıran hikaye aslında kişisel bir hikaye. Kendisi bir göç hikayesi olmasa da, göçmenlerin memlekete dönüşte getirdiği hediyelerin hikayelerine benzer bir hikaye. Ben çocukken Avrupa'da çeşitli ülkelere yük taşıdıktan sonra bazı seferlerinde Irak'a da yük taşıyan babamın kuzeni tır şoförü Nihat Amca, Irak'a geçerken mutlaka Adana'ya uğrar ve bizde kalırdı. Her geldiğinde de yanında ufak tefek şeyler getirirdi. Bunlar yük taşıdığı çeşitli Avrupa ülkelerinden alınmış şeylerdi ve genelde Türkiye'de bulunmazdı. Ben ilk *Majorette* ve *Matchbox* marka oyuncak arabayı Nihat Amca sayesinde görmüş-



den waren. Dank Onkel Nihat sah ich zum ersten Mal Spielzeugautos der Marken *Majorette* und *Matchbox*. Das waren sehr schöne Spielzeuge. Eins davon bekam ich und eins mein großer Bruder. Auch wenn sie mittlerweile sehr verkratzt und abgenutzt sind, hebe ich diese Autos immer noch auf. Meinem Vater brachte Onkel Nihat immer Spielkarten mit. Von diesen Spielkarten wurden allerdings nur ein oder zwei Stapel benutzt. Der Rest blieb originalverpackt im Schrank meines Vaters und wartete – vergebens – auf seinen Einsatz.

Später begriff ich, welch hohen Stellenwert wir diesen einfachen Alltagsgegenständen zusprechen und wie leicht sie anderswo zu beschaffen waren. Zum Beispiel als ich ein Kartenspiel der Österreichischen Marke *Piatnik* nicht nur in der Version, die wir zu Hause hatten, sondern in vielen weiteren Ausführungen in einem Innsbrucker Laden sah. Oder als ich einen für uns einst sehr wertvollen Spielkartensatz (*ASS Altenburger*) in einem Münchner Flughafen-Shop kaufen konnte.

Das Geschenk, das Onkel Nihat meiner Mutter mitbrachte, brachte mich darauf mehr zu recherchieren und verdeutlicht am besten, was ich versuche zu beschreiben.

Onkel Nihat brachte meiner Mutter Seife der Marke *Fa* mit. *Fa*-Seife war für uns durch ihre Typografie, Farben und Grafiken, also schon durch ihre Verpackung und ihren Geruch, so anders als die Seifen, die wir sonst benutzten. Auch wenn *Fa*-Seife in Deutschland ein unbeachteter und leicht erhältlich

tüm. Çok güzel oyuncaklardı ve bir bana bir ağabeyime getirirdi onlardan. Sağı solu çizilmiş, oynanmaktan eskimiş de olsalar hala o arabaları saklarım. Babama da oyun kağıdı getirirdi Nihat Amca. O kağıtların ancak bir ya da iki destesi kullanılır, bazıları ise jelatiniyle babamın dolabında – asla gelmeyecek – kullanılma zamanlarını beklerlerdi. Bizim o sıradan, gündelik nesnelere ne kadar önem atfettiğimizi, aslında onların başka yerlerde çok ulaşılabilir olduğunu sonradan anladım. Mesela Avusturya malı *Piatnik* iskambil destesinin sadece bizde olanı değil başka birçok çeşidini Innsbruck'ta bir dükkanda satılırken gördüğümde ya da bir zamanlar bizim için çok değerli olan başka bir deste oyun kağıdını (*ASS Altenburger*) Münih Havaalanı'nda sıradan bir dükkanda alabildiğimde bu durumu daha da iyi idrak ettim. Nihat Amca'nın anneme getirdiği hediye ise benim bir araştırma yapma fikrimi oluşturan ve belki de söz ettiğim durumu en çarpıcı şekilde ortaya koyan nesnedir.

Nihat Amca anneme *Fa* marka sabun getirirdi. Tipografisi, renkleri ve desenleriyle daha ambalajından başlayarak bizim kullandığımız sabunlardan farklı olduğunu ortaya koyan *Fa* sabun, kokusuyla da bizim için özel bir sabundu. Almanya'da gündelik hayatın belki de sıradan bir parçası olmasına ve gayet ulaşılabilir olmasına rağmen *Fa* bizim ev için ve benim için bir lüks tüketim nesnesiydi. *Fa* her zaman kullanılmazdı. Gündük kullanılsın diye yapılan bir sabunun ve markasının üretildiği ülkedeki anlamı ile Türkiye'deki anlamı arasında belirgin bir fark vardı. Bu farkı oluşturan sadece sabun değil, sabunun geldiği yer ve gelme şekliydi de. Bu sabun Almanya'dan özel



auch sehr besonders. Weil *Fa*-Seife so schön war und aus Deutschland kam, musste sie eine teure und wertvolle Seife sein.

Mit all diesen Erinnerungen und Gedanken entschloss ich mich auf meiner letzten Berlinreise, ein Stück *Fa*-Seife bei Rossmann zu kaufen. Jetzt liegt sie in meinem Bücherregal. Sie riecht aber nicht mehr so gut wie früher. Ich weiß nicht, ob es daran liegt, dass ich sie für 30 Cent gekauft habe.

Während des selben Berlinaufenthalts sah ich im DDR-Museum zwischen den Waren, die von Westberlin nach Ostberlin geschmuggelt wurden, eine *Fa*-Seife, die so verpackt war, wie ich es aus meiner Kindheit kannte. Ich erkannte, dass Leute dazu neigen schwer erhältliche Produkte aufzuwerten, nicht nur in der Türkei und in meinen Erinnerungen. Das „exotische“ Objekt aus der Ferne reist in diesem Fall nicht vom Osten in den Westen, sondern vom Westen in den Osten, oder noch weiter, und begründet seine eigene Kategorie: die „industrielle Exotik“.

### Sich bewegende Objekte

Die Bewegung von Gegenständen, Objekten, Verbrauchsartikeln, die absichtlich über massenhaft geknüpfte Handelswege, per Import und Export, von Land zu Land gebracht werden, lässt uns eine interkulturelle Wechselwirkung durch Objekte erkennen.

Neben der kommerziell internationalen Bewegung ist auch der grenzüberschreitende Transport einzelner Dinge durch Einzelpersonen – von bewusst für bestimmte Endnutzer\*innen ausgewählten Objekten – eine Möglichkeit, die Ähnlichkeiten und Unterschiede zwischen Kulturen und Regionen am Beispiel der Beziehung von Objekt und Mensch durch persönliche Geschichten zu vermitteln.

So gesehen beleuchten Dinge – Objekte oder Verbrauchsartikel – welche in Deutschland lebende Arbeiter\*innen als Geschenke für Verwandte und Freund\*innen in die Heimat mitbrachten, oder welche, die sie aus der Türkei nach Deutschland mitnahmen, oder die sie bei ihrer Rückkehr aus Deutschland

da duruyor. 30 Euro Cent'e aldığımdan mı bilmiyorum, sanki eskisi kadar güzel kokmuyor ama. Ürünlerinin onlara kolaylıkla ulaşamayanlar tarafından özel bir gözle görülmesinin sadece Türkiye'ye ve benim hatıralarıma özgü olmadığını ise aynı Berlin seyahatimde DDR Müzesi'nde Batı Berlin'den Doğu Berlin'e kaçak yollarla sokulan mallar arasında çocukluğumdan hatırladığım ambalajıyla *Fa* sabunu gördüğümde daha iyi anladım. Bu sefer uzaklardan gelen, az bulunan ve kendisine fazladan değer atfedilen “egzotik” nesne doğudan batıya doğru yol almıyor, batıdan, doğudaki komşu mahalleye ya da daha uzağa doğru hem de yeni bir kategori tanımlayarak “endüstriyel egzotik” olarak yol alıyordu.

### Hareket halindeki nesnelere

Eşyaların, nesnelere, tüketici ürünlerinin ithalat ve ihracat gibi bilinçli ve kitlesel ticari yollarla ülkeden ülkeye hareketi kültürler arasında nesnelere aracılığıyla bir etkileşimin okunmasına olanak verir. Ülkeden ülkeye ticaret yoluyla hareketin dışında, şeylerin tek tek kişiler tarafından sınırlar arasında taşınması, başka bir deyişle nesnelere bilinçli olarak seçilerek ve seçilmiş bir son kullanıcıya ulaştırılmak amacıyla ülkeden ülkeye taşınması ise kültürler ve coğrafyalar arası benzerliklerin ya da farklılıkların nesne-insan ilişkisine örnek olabilecek kişisel hikayeler aracılığıyla irdelenmesine olanak verir. Bu bağlamda Almanya'da yaşayan Türk işçilerin gerek hediye olarak Türkiye'de yaşayan akrabalarına ve arkadaşlarına getirdikleri şeyler, nesnelere ya da tüketici ürünleri, gerek bu işçilerin Türkiye'den Almanya'ya götürecekleri şeyler ve gerekse Almanya'dan kesin dö-

für den Eigengebrauch mitnahmen – Objekte die mit verschiedenen Absichten in die Türkei oder nach Deutschland gebracht wurden – die vielseitige kulturelle Beziehung und Wechselwirkung zwischen Produkt und Nutzer\*in.

Die Praxis des Schenkens vermittelt uns viel über Gesellschaftsstrukturen sowie ihre sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen. In der Literatur zum Schenken werden die Beziehungen zwischen dem Geschenk, dem/der Überbringer\*in und dem/der Empfänger\*in, sowie die menschlichen Beziehungen, die sich über das Geschenk entwickeln, ausführlich beschrieben (Carrier 2006, Eriksen 1995, Malinowski 1922, Mauss 2008).

Wir verlassen die klassische anthropologische Perspektive auf das Geschenk und untersuchen vor allem den emotionalen Wert, welcher der Designkultur und den gestalteten Dingen beigemessen wird. So erlangen wir Erkenntnisse über die Wirkung von Migration auf das materielle Klima der Alltagskultur.

### Welche Migrationsgeschichte erzählen Objekte?

Die Migration nach Deutschland führte die Migrant\*innen in ein neues Leben, in ein neues kulturelles Klima. In diesem neuen Leben waren nicht nur das Land und die Sprache fremd, sondern auch die Kultur und damit verbundene Lebensweisen.

Während man sich an das neue Leben gewöhnt, gewöhnt man sich natürlich auch an die neue Kultur, die neuen Alltagspraxen und Gewohnheiten, welche diese Kultur bilden, sowie an die Objekte und Produkte, die dieses Leben formen.

Das neue Leben brachte viele Geschichten hervor. Die in Deutschland arbeitenden Migrant\*innen aus der Türkei fuhren, wenn sie eine Pause von ihrem neuen Leben einlegen wollten, zum Urlaub in die Heimat und brachten ihren Verwandten Geschenke. Ich denke, dass diese Geschenke nicht nur Teile einer Geschenkökonomie sind, sondern auch die aufregenden Geschichten aus dem Ausland greifbar machen. Ich denke weiterhin, dass sie nicht nur ein Medium sind, das die Migrationsgeschichte nach Deutschland ver-

nüß yaparken bu sefer Türkiye’de kullanmak için kendilerine getirdikleri eşyalar ve nesnelere farklı amaçlarla Türkiye’ye veya Almanya’ya getirilmiş olsalar da farklı bağlamlarda ürün ve kullanıcı arasındaki kültürel ilişkiye ve etkileşime ışık tutarlar.

Hediye verme pratiği bize toplumların yapısı ve o toplumdaki sosyal ve ekonomik ilişkiler ile ilgili bir çok şey söyler. Hediye verenin ve hediye alanın hediye ile olan ilişkileri ve bu kişilerin hediye aracılığıyla birbirleriyle kurdukları ilişkiler hediye verme literatüründe genişçe ele alınmaktadır (Carrier 2006, Eriksen 1995, Malinowski 1922, Mauss 2008). Hediye kavramını klasik antropolojik bakış açısının dışına çıkararak, tasarım kültürü ve tasarlanmış şeye atfedilen – özellikle duygusal – değer çerçevesinde okumak, göç olgusunu da, göçün gündelik maddi kültür iklimine etkilerini göz önünde bulundurarak okumaya çalışmak şüphesiz ki bize yeni açılımlar sağlayacaktır.

### Nesnelerin Anlattığı Göç Hikayesi

Almanya’ya göç, göç edenleri yeni bir hayata yeni bir kültürel iklimle taşımıştır. Bu yeni hayatta sadece ülkeye ya da dile yabancı olmak değil kültüre ve bu kültürün bütün hayat tarzı tezahürleri ile tasarlanmış çevreye de yabancı olmak söz konusudur. Yeni hayata alışırken dolayısıyla yeni kültüre ve bu kültürü oluşturan yeni gündelik hayat davranışlarına, alışkanlıklarına ve bu hayatı oluşturan nesnelere ve ürünlere de alışmak söz konusudur. Yeni hayat beraberinde anlatılacak bir sürü hikaye de doğurmuştur. Almanya’da çalışan Türk işçileri bu yeni hayatlarına ara verebildikleri dönem-



mittelt, sondern auch die Wandelbarkeit des durch die Nutzer\*innen zugesprochenen Werts zeigt.

In den Anfangsjahren der Migration bemühte sich die erste Generation Migrant\*innen aus der Türkei um die Integration in die deutsche Gesellschaft. Nicht nur durch ihre Arbeit, sondern auch durch ihr Aussehen, neue Klamotten und blondierte Haare wollten sie ihr Bestreben sichtbar machen, in der deutschen Gesellschaft aufzugehen.

Die erste Generation der Migrant\*innen aus der Türkei versuchte ihr Aussehen an ihr Umfeld anzupassen und nicht aufzufallen, gar unsichtbar zu werden. Dieses Bestreben zog auch durch neue Objekte, wie große Schränke und verstellbare Sessel in ihre Haushalte ein (Zaptçioğlu 2005). Man kann feststellen, dass dieses Streben nach Unsichtbarkeit während der Heimatbesuche in eine bewusste Sichtbarkeit um-

lerde tatil için memleketlerine gelirken yakınlarına hediyeler getirmişlerdir. Ben, getirilen bu hediyelerin bir hediye ekonomisinin parçası olmanın yanı sıra göçmenlerin pek merak edilen gurbet hikayesi anlatısının maddi mecrası, anlatının gözle görülür bir tezahürü olduğunu düşünüyorum. Almanya'ya göçün hikayesine aracılık etmenin yanı sıra getirilen hediyelerin hikayesinin nesnelere gördüğü işlevin yanında ona kullanıcı tarafından atfedilen değerin değişkenliğini de ortaya koyan bir mecra olduğunu düşünüyorum.

Almanya'ya göçün ilk yıllarında birinci nesil Türk göçmenler Almanya toplumuna entegre olmak için bir çaba gösterdiler. Sadece yaptıkları işle değil görünüşleriyle de Alman toplumu arasına karışabilmek için yeni giysileri ve sarıya boyalı saçlarıyla çabalarını görünür kılmaya çalıştılar. Birinci nesil Türk göçmenler - kendi görünüşlerini çevrelerine uydurmaya çalışarak - Alman toplumu içinde göze batmamaya, görünmez olmaya çalıştılar. Dış görünüme sirayet eden bu çaba büyük dolaplar, ayarlanabilir koltuklar gibi yeni nesnelere ev içlerine de taşındı (Zaptçioğlu 2005). Bu görünmezlik çabasının memleketeye yapılan ziyaretlerde ise tam tersine bilinçli bir görünürlüğe dönüştüğü söylenilebilir. Yıllık izinlerinde memleketi ziyaret eden göçmenler hem kıyafetleri hem de getirdikleri eşya ve hediyelerle göze batan şahsiyetler oldular. Hem görünüşleriyle hem getirdikleri hediyelerle Türkiye'nin maddi kültür iklimine katkıda bulundular.

Her egzotik nesnenin olduğu gibi endüstriyel egzotik nesnelere de geldikleri yer ile ilgili hikayeler barındırırlar. Getirilen hediyeler, Almanya'daki ha-

schlug. Migrant\*innen, die im Jahresurlaub die Heimat besuchten, wurden sowohl durch ihre Bekleidung als auch durch mitgebrachte Objekte und Geschenke zu auffälligen Personen. Durch ihr Aussehen und die mitgebrachten Geschenke trugen sie zum materiell-kulturellen Klima in der Türkei bei.

Wie jedes exotische Objekt, so enthalten auch Objekte der industriellen Exotik Geschichten über ihre Herkunftsländer. Die mitgebrachten Geschenke wurden zu Ausschnitten des Lebens in Deutschland, zu kleinen Beispielen der dortigen visuellen Umgebung, die vom Leben in einer anderen Kultur erzählten.

Zaptçioğlu zufolge ist die Geschichte dieser Objekte, die originalverpackt in deutschen Schubladen und Schränken auf die Türkeireise warteten, ein unbeachteter Teil der Migrationsgeschichte zwischen der Türkei und Deutschland. Die Geschichten, welche die Menschen anhand dieser Objekte und Geschenke über Deutschland erzählten, zeigt diese Migration auch aus einer anderen Perspektive. Diese Objekte machten sich jahrelang in Kofferräumen, auf Autodächern, in Koffern der Arbeiter\*innen auf den Weg in die Heimat und erzeugten in der Türkei ein teils wahres, teils erdachtes Bild von Deutschland.

Auch wenn die Mehrheit der Geschenke eigentlich nur als Kleinigkeiten für die Liebsten in der Heimat ankamen, so kamen einige, besonders in den ersten Jahren der Migration, auch aus dem Wunsch heraus, das schwere Leben dort nicht so schwer erscheinen zu lassen, eine andere Geschichte von Deutschland zu erzählen, das Leben im Ausland durch etwas Materielles als Erfolgsgeschichte zu zeigen.

Die Geschichten, die über das Leben im Ausland erzählt werden, sind nicht immer richtig. Manch einer, wie etwa Kazım Arslan, ließ sich täuschen und migrierte nach Deutschland, weil Freunde ihm erzählten, dass sie immer mit Krawatte zur Arbeit gingen, nur um ihre schweren Arbeitsbedingungen zu verheimlichen (Richter 2005, S.76). Vielleicht dienen Geschenke, wie mündliche Erzählungen, eher dazu, die leicht verfälschten Geschichten über das Ausland zu untermauern.

Neben den Geschichten, die in den Köpfen der



yattan bir kesit, oradaki görsel iklimden ufak örnekler olarak başka bir kültürdeki hayatı bize anlatan nesnelere oldular. Zaptçioğlu'na göre Almanya'da Türkiye'ye döneceği günü bekleyen göçmenin çekmecelerinde ve dolaplarında, poşetler içinde ambalajında bekleyen ve Almanya'dan Türkiye'ye getirilen bu nesnelere hikayesi Türkiye'den Almanya'ya göçün tarihinde gözardı edilmiş bir bölümdür (Zaptçioğlu 2005). İnsanların bu nesnelere ve hediyeler aracılığıyla anlattıkları Almanya'ya göçün hikayesi de bu göçü farklı bir bakış açısından anlatan değerli bir hikayedir. Bu nesnelere yıllardır *sıla yolundaki araçların bagajında, tavanında ve işçilerin bavullarında* yol alarak Türkiye'de bir Almanya hikayesi anlattılar ve insanların zihninde biraz gerçek biraz kurgu bir Almanya imgesi oluşturdular.





Menschen aufkommen, begegnen uns auch in fiktiven Erzählungen manche Objekte, welche die Darstellung des in Deutschland lebenden Migranten karikieren. Die Identität und die Vorstellung über das Leben in Deutschland, welche durch das Aussehen der Migrant\*innen und die mitgebrachten oder genutzten Objekte in den Köpfen entstanden, haben auch in der türkischen Popkultur und in anderen Erzählungen ihren Platz gefunden. Zum Beispiel wurde im Kino die Figur des/der Migrant\*in, der/die zum Urlaub kam oder endgültig zurückkehrte, durch bestimmte Objekte karikiert.

Der Film *Lachende Augen* (1977, *Gülen Güzler*) zeigt den Federhut und das Transistorradio des Filmcharakters Şevket, gespielt von Şevket Altuğ. *Davaro* (1981) zeigt den Federhut des Filmcharakters Memo, gespielt von Kemal Sunal, und den Mixer, den er seiner Mutter mitbringt. Geschenke tauchen auch in vielen anderen Filmen auf, die sich mit Deutschland auseinandersetzen. Diese Objekte werden dazu eingesetzt,

Almanya'dan gelen hediyelerin çoğu memleketteki sevdiklerine ufak tefek hediyeler getirmek temel duygusundan dolayı getirilmiş olsa da, hediyelerin bir kısmı belki de göçün ilk yıllarında oradaki zorlu hayatı o kadar da zorlu değilmiş gibi göstermek, Türkiye'de daha farklı bir Almanya hikayesi anlatmak, gidenlerin gurbeti maddiyat aracılığıyla görünür kılınabilen bir başarı hikayesi olarak yansıtmaya istediğinden dolayı da getirilmiş olabilir. Almanya ile ilgili anlatılan hikayeler, gurbet ile ilgili anlatılanlar her zaman doğru değildir. Kazım Arslan gibi bazıları Almanya'da işçi olarak çalışan arkadaşlarının çalışma koşullarının ağırlığını gizleyerek kravatla işe gidip geldiklerini söylemelerine aldanarak Almanya'ya göç etmiştir (*Richter 2005: 76*). Sözel anlatının yanında hediyeler de belki bu biraz düzmece gurbet hikayesini inşa etmekte oldukça fayda sağlamıştır.

Bazı nesnelere Almanya'ya göç ile ilgili insanların zihninde canlanan hikayelerin yanında kurgu anlatılarda da Almanya'ya göç etmiş kişinin karikatürleştirilmiş portresini inşa etmek için karşımıza çıkar. Almanya'dan memleketine izine gelen göçmenin görünümüyle ve getirdiği ya da kullandığı çeşitli nesnelere zihinlerde oluşturduğu kimlik ve Almanya'daki hayat tahayyülü Türkiye'de popüler kültürde çeşitli anlatılarda da kendine yer bulmuştur. Örneğin sinemada, izine gelen ya da kesin dönüş yapan göçmenin profili klişe bir karikatür şeklinde alameti farikası olan nesnelere çizilmiştir. „Gülen Güzler“ (1977) filminde Şevket Altuğ'un canlandığı Şevket karakterinin tüylü şapkası ve transistörlü radyosu, ya da „Davaro“ (1981) filminde Kemal Sunal'ın canlandığı Memo ka-



der visuellen Erzählung mehr Ausdruck zu verleihen und die Person des „Gastarbeiters“ besser zu porträtieren.

Wie die Geschenke, die aus Deutschland kamen in der Türkei empfangen wurden, ist eine andere Geschichte. Manche dieser Geschenke wurden verbraucht, manche in eine Ecke gestellt, manche aufgegessen oder ausgetrunken, andere verkümmerten in einer Vitrine.

Die importsubstituierende Industrialisierung, die von den Anfängen der geplanten Migration nach Deutschland bis zu Beginn der 1980er in der Türkei betrieben wurde, schränkte die Einfuhr von Waren aus dem Ausland in die Türkei ein, damit sich die eigene Industrie entwickeln konnte (Barkey 1984, Öniş 2010). Daher war die Mehrzahl der in Deutschland alltäglichen Eigen- oder Importprodukte in der Türkei nicht erhältlich.

So sehr die Geschenke neue Funktionen brachten, so sehr war auch ihr Aussehen etwas Anderes, Neues. Wir können feststellen, dass einerseits die

rakterinin tüyü şapkasının yanında anesine getirdiği mikser ve diğer hediyeler ve Almanya'yı uzaktan yakından ilgilendiren daha başka birçok filmde, birçok nesne kurgu hikayelerin görsel anlatım gücünü zenginleştirmek ve gurbetçi personasını daha iyi betimlemek için kullanılmıştır.

Almanya'dan getirilen hediyelerin Türkiye'de nasıl karşılandığı da başka bir hikayedir. Bu hediyelerin bazıları kullanılmış, bazıları bir köşeye ayrılmış, bazıları yenmiş, içilmiş, bazıları da belki vitrin raflarında bozulmuştur. Almanya'ya planlı göçün ilk yıllarından 1980lere kadar Türkiye'de uygulanan ithal ikameci sanayileşme modeli yerel sanayinin gelişebilmesi için yurt dışından Türkiye'ye ithal edilebilecek mal ve ürünleri kısıtlıyordu (Barkey 1984, Öniş 2010). Uygulanan bu model sonucu Almanya'da



Nach Burda-Modellen genähte Hemden aus deutschem Stoff, Mitbringsel aus Deutschland — Burda dergisi kalıplarına göre Alman kumaşlarından dikilmiş gömlekler

Knappeit der Konsumgüter und andererseits die Darstellung des mit diesen Produkten verbundenen Lebens in Kino und Presse dazu führten, dass das Interesse an diesen Produkten stieg. Entstanden durch die Industrie- und Wirtschaftspolitik anderer Länder, wurden sie zu begehrten, exotischen Industrieprodukten in der Türkei. Auch aus diesem Grund erfuhr das Objekt oder Produkt, das als Geschenk in der Türkei ankam, einen Bedeutungswandel und wurde unter anderen Gesichtspunkten bewertet und entsprechend dieser Werte „konsumiert“.

Egal ob wir die Objekte in ihrer eigentlichen Funktion nutzten oder nicht, andere jahrelang gebrauchen konnten und wieder andere im hintersten Teil der Vitrine versteckten, waren die Geschenke für uns wertvoll und exotisch. Wir behandelten sie – wie eigentlich alle unsere Dinge – mit sehr großer Sorgfalt.

rahatça bulunabilen Alman malı ya da Almanya'ya da ithal edilmiş ürünlerin çoğu Türkiye'de bulunmuyordu. Gelen hediyeler işlev olarak bir yenilik tanımladıkları gibi görüntü olarak da bir farklılık ve yenilik tanımlıyorlardı. Tüketici ürünlerinin sınırlı olması, bunun yanında bu tüketici ürünleri ile örülü hayatların sinema ya da basın gibi çeşitli mecralar aracılığıyla biliniyor olması bu ürünlere duyulan ilgiyi daha da arttırıyordu diyebiliriz. Başka ülkelerin endüstri ve ekonomi politikaları ile şekillenen ürünler Türkiye'de az bulunan, değerli ve sahip



A

Y

olunması arzu edilen endüstriyel egzotik nesnelere, ürünler haline gelmişti. Bu sebepten de hediye olarak gelen nesne ya da ürün, sınırı geçip Türkiye'ye geldiğinde bir anlam kaymasına uğruyor burada başka dinamikler içinde değerlendiriliyor, ve o değerlere göre “tüketiliyordu”. Hepsini tasarlandıkları amaçla kullansak da kullanmasak da, bazılarında uzun yıllar faydalanıp bazılarını vitrin arkasında saklasak da Almanya'dan gelen hediyeler bizim için değerli ve egzotikti. Almanya'dan gelen hediyelere geçmişte biraz da bütün eşyalarımıza olduğu gibi daha

Diese und viele andere Waren gehören heute in der Türkei zum Alltag, da man sie überall kaufen kann. Auch die Details des Lebens in Deutschland sind nun bekannter und sichtbarer.

Auch wenn alle Geschenke im Allgemeinen mit Freude empfangen wurden, kann nicht gesagt werden, dass alle gleich bewertet wurden. Meine Mutter hebt immer noch die Kleider auf, die sie mit den Stoffen genäht hat, welche ihre Nachbarin als Geschenk mitgebracht hatte. Die Nachbarin war in der Türkei Schneiderin gewesen und ist Ende der 1960er nach Deutschland ausgewandert. Die Stoffe wurden fürsorglich ausgesucht und spiegeln die damalige Ästhetik wider.

Nicht nur der Stoff für die Kleider kam aus Deutschland in die Türkei, sondern auch der Modestil. Meine Mutter benutzte Nähmuster aus der deutschen Zeitschrift *Burda*. Sie hat mit Stoffen, die als Geschenk aus Deutschland kamen, ihre eigene deutsche Mode in der Türkei erschaffen. Auch wenn sie die Kleider nicht mehr anzieht, sind sie offensichtlich immer noch sehr wertvoll für sie. Als 1988 Freund\*innen von Verwandten zu Besuch waren, die in Deutschland gelebt und gearbeitet hatten, erhielten wir von vielen Geschenke, die sie mitbrachten, ohne eine bestimmte Person im Kopf gehabt zu haben, z.B. eine Flasche Haarshampoo und einen Kartoffelschäler. Wir benutzten das Shampoo sehr sparsam, und mit meinem Kindergemüt fand ich sogar den Kartoffelschäler faszinierend. Warum hatten wir nicht solche Objekte? Als ich feststellte, dass meine Mutter den Kartoffelschäler eigentlich nicht so oft benutzte, wunderte ich mich. In ihrem Alltag war der Kartoffelschäler nicht sonderlich brauchbar. Warum haben solche praktischen Produkte bei uns keine breite Verwendung gefunden?

Dass diese Gegenstände in die Türkei gebracht wurden, bedeutete auch, dass eine andere Denkweise in die Türkei übertragen wurde. Ich denke, wenn irgendwer irgendwo intelligente Lösungen für eine Aufgabe oder Arbeit findet, dann ist es auch notwendig, mit dem Objekt die Denkweise zu übertragen. Das ist wahrscheinlich auch der Grund, warum ich nach mei-

özenli davrandık galiba. Almanya'dan gelen şeylerin, daha başka birçok eşya ve ürün gibi, normalleşmesi Türkiye'de de bu ürünlerin bulunabilir, alınabilir olması, bunun yanında Almanya'daki fazla bilinmeyen gurbet hayatının detaylarının da daha bilinir ve görünür olması ile ilgilidir diyebiliriz.

Getirilen hediyeler genelde hoş karşılsa da her hediyein aynı şekilde değerlendirilebildiğini söylemek de pek mümkün değil galiba. 1960lı yılların sonunda Türkiye'deyken terzilik yapan bir komşularının Almanya'ya göç ettikten sonra hediye olarak getirdiği kumaşlardan kendi yaptığı elbiseleri annem hala saklıyor. Kumaşlar özenle seçilmiş, döneminin estetik anlayışını yansıtır. Sadece elbiselerin yapıldığı kumaş değil, elbiselerin stili de aslında Almanya'dan Türkiye'ye gelmiş. Annem bu elbiseleri dikerken Alman *Burda* dergisinin patronlarını kullanmış. Almanya'dan hediye gelen kumaşlarla kendi Alman modasını Türkiye'de yaratmış. Elbiseleri artık giymese de onları hala değer verdiği açıkça görülüyor. 1988'de, Almanya'da yaşamış ve çalışmış akrabalarımızın oradaki arkadaşları ziyarete geldiklerinde bize de, belli bir kişiyi gözetmeden yanlarında getirdikleri bir sürü hediye bir şişe şampuan ve bir de patates soyacağı seçip hediye etmişlerdi. Kıyamaya kıyamaya kullanarak bitirdiğimiz şampuan bir yana çocuk aklıma bile patates soyacağına hayran olmuştum. Neden bizde de böyle nesnelere yoktu? Sonra annemin aslında patates soyacağını fazla da kullanmadığını fark ettim ve çok şaşırđım. Kendi gündelik pratikleri içinde patates soyacağına fazla bir kullanım göremediği için onu fazlaca kullanmamıştı. Neden

nem einjährigen Aufenthalt in Schweden zwei Käse-  
messer mitbrachte, die ich zum ersten Mal in Schwe-  
den gesehen hatte und deren praktischer Nutzen mich  
begeistert hatte. Damals waren sie in der Türkei nicht  
so leicht zu finden. Eines habe ich meiner Mutter ge-  
schenkt, das andere benutze ich zu Hause.

Bedenkt man, dass das Käsemesser, welches  
ich meiner Mutter geschenkt habe, unbenutzt in der  
Schublade liegt, dann können wir feststellen, dass sich  
unsere Herangehensweise nicht so leicht verändert,  
und dass Objekte nicht nach ihrem praktischen Wert,  
sondern eher nach ihrem Bekanntheitsgrad in kultu-  
rellen Kontexten angenommen und benutzt werden.  
Demnach werden die Überbringer\*innen, die mit Hilfe  
der Objekte eine Geschichte erzählen wollen, wahr-  
scheinlich von den Empfänger\*innen ganz anders  
wahrgenommen.

Seitdem die exotischen Industrieobjekte, die  
damals als Geschenke zu uns kamen, in der Türkei zu  
leicht verfügbaren Konsumprodukten geworden sind,  
sieht es so aus, als hätten Objekte aus Deutschland ihre  
Faszination verloren. Nun können diese Geschenke  
weder eine neue Geschichte erzählen, noch erleben sie  
– wie zu ihren Glanzzeiten – dass sie als Vorzeigeob-  
jekte einen besonderen Platz im Haus erhalten. Aber  
dennoch haben die Geschenke uns immer noch viel  
über die Kultur und Geschichte der Migration sowie  
über die materielle Kultur zu erzählen.

böyle pratik ürünler bazen bizde yaygın  
bir kullanıma sahip olmuyorlardı?

Eşyaların Türkiye'ye getirilmesi  
aynı zamanda başka bir aklın Türkiye'ye  
getirilmesi, başka bir aklın Türkiye'ye  
transferidir. Eğer birileri bir yerlerde bir  
iş yapmanın daha akılcı bir yolunu bul-  
duysa o nesnenin ve o aklın da transfer  
edilmesi gerektiğini düşünürüm. Belki'de  
bu sebepten bir sene İsveç'te yaşadık-  
tan sonra Türkiye'ye dönerken, ilk defa  
İsveç'te gördüğüm ve pratik faydasına  
hayran kaldığım ve o zamanlar öyle ko-  
lay kolay Türkiye'de bulunamayan pey-  
nir keseceğinden iki tane de yanımda  
getirdim. Birini anneme hediye ettim,  
birini de evimde kullanıyorum. Anneme  
hediye ettiğimin kullanılmadan çekmece  
durduğuna bakılırsa iş görme alışkanlık-  
larının kolay kolay değişmediğini belki  
nesnelerin de sadece iş yapma kapasite-  
lerine göre değil kültürel bağlamlarında  
bilinirliklerine göre kabul gördüğünü ve  
kullanıldığını söyleyebiliriz. Bu durumda  
belki de hediyeleri getirenlerin nesnelere  
yoluyla anlatmak istedikleri hikayelerin,  
hediyeleri alanlar tarafından çok farklı  
algılandığını söyleyebiliriz.

Zamanında çokça değer verdiğimiz,  
bizlere hediye olarak gelen endüstriyel  
egzotik nesnelere Türkiye'de de rahatça  
ulaşılabilir tüketim nesnelere döndük-  
lerinden beri Almanya'dan gelenlerin  
eski tadı kalmadı gibi görünüyor. Artık o  
hediyeler ne çok yeni hikayeler anlatabi-  
liyorlar ne de evin özel bir köşesinde kul-  
lanılmayı değil gösterilmeyi bekledikleri  
ihtişamlı günlerindeki gibi yaşayabiliyor-  
lar. Yine de bu hediyelerin hala bize göç  
kültürü ve tarihi ile maddi kültür hakkın-  
da anlatabilecekleri çok şey var.

## Literaturverzeichnis — Kaynakça

- Barkey, Henri. 1984. Crises of the Turkish Political Economy: 1960 – 1980. In *Modern Turkey: Continuity and Change*, hrsg. – ed. A. Evin, 47–63. Opladen: Leske.
- Carrier, J. G. 2006. Exchange. In *Handbook of Material Culture*, hrsg. ed. C. Tilley, W. Keane, S. Kuechler, M. Rowlands, P. Spyer, 373–383. London: Sage.
- Eğilmez, Ertem. 1977. *Gülen Gözler*. Arzu Film. TR. 86'
- Eriksen, Thomas Hylland. 1995. *Small Places, Large Issues: An Introduction to Social and Cultural Anthropology*. London: Pluto Press.
- Mauss, Marcel. 2008. *The Gift: The Form and Reason for Exchange in Archaic Societies*. London: Routledge
- Malinowski, Bronislaw. 1922. *The Argonauts of the Western Pacific*. London: Routledge.
- Öniş, Ziya. 2010. Crises and Transformations in Turkish Political Economy. In *Turkish Policy Quarterly* 9 (3): 45–61.
- Richter, Michael. 2005. *Geldiler ve Kaldılar*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Tibet, Kartal. 1981. *Davaro*. Başaran Film. TR. 95'
- Zaptçioğlu, Dilek. 2005. Önsöz. In *Geldiler ve Kaldılar*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.





**NUN** sieh dir das an, da stehen aber viele Türkenwagen in den Schlangen! Menschenskind! Ob die alle aus Berlin kommen? Und die fahren nicht solche Klapperkisten wie wir; der armseligste sitzt noch in einem Ford Impala. Und jede Menge Kleinbusse . . . Und sieh mal an, die da fahren mit einem Laster.

„Nun sieh doch mal, Sünbül, in den Wagen da drüben findest du keinen einzigen Deutschen. Auch nicht einen einzigen . . . Alles Türken. Nun sieh dir das an, was haben denn die da sich auf den Gepäckträger gebunden; eine Badegrube, nein, eine Badegrube ist das nicht . . . Wie heißt das noch gleich? Wanne! Ja, genau, eine Wanne. Eine Badewanne, eine blaue Badewanne! Ist ihm denn nichts anderes eingefallen, was er mit nach Hause bringen könnte? Mensch, was sind wir doch für ein komisches Volk!

*Europastraße 5, Güney Dal, türkische Ersterscheinung 1979*



U





**İŞE** bak yahu,  
amma da çok Türk  
arabası var  
sıralarda ha!  
Vay be! Hepsi de  
Berlin'den mi  
çıkıyor bunların.  
Adamlar, bizim  
gibi kıtıpiyoz  
arabayla da  
gitmiyorlar ha;  
en çelimsizinin  
altında Ford-  
İmpala. Minübüsler  
gırla... Aha  
işte bunlar da  
kamyonla.

- Şu karşı

arabaların içinde bir Alman bulamazsın ha  
Sünbül. İlaç olsun diye bir tane... Hepsi  
de Türk. Şuna bak hele bagajına ne sarmış;  
hamam çukuru... hamam çukuru değil de...  
nedir onun adı? Küvet!... Ha evet küvet.  
Hamam küveti... mavi hamam küveti! Bula bula  
neyi bulmuş adam ülkeye götürecektir. Ulan bir  
garip milletiz biz be!

*E-5, Güney Dal, 1979*

U

UPONS

SPEDICIA

MOTEL  
PUTNIK





**MACH** das Tor auf, Herr Beamter,  
jetzt kommen wir Deutschländer,  
so viel Gemeinheit, so viel Not haben wir ertragen,  
uns verzehrt in Sehnsucht nach der Heimat,  
nach der Luft und dem Wasser,  
nun kommen wir auf Urlaub, um das Heimweh zu stillen,  
auf der Straße durch Österreich, Ungarn, Rumänien,  
manch einer kommt mit dem Schiff, mancher herangeflogen,  
sagt man da nicht Herzlich Willkommen, Herr Beamter?  
Doch gleich fragst du, was alles wir im Wagen haben,  
es bilden sich nicht mehr lange Schlangen, das wissen wir,  
euer Einkommen ist geschwunden,  
eure Taschen nicht mehr voll,  
gern mach ich die Klappe auf, da kannst du selber sehen,  
ein paar Kassettenspieler, eine Musikanlage, ein Videogerät,





**AÇ** kapıyı memur bey  
biz geliyoruz Alamancılar  
hasretiyle yandıığımız, havasına suyunu doyamadığımız  
bunca rezilliğe, çileye katlanarak  
Vatana, izine özlem gidermeye geldik  
Avusturya, Macaristan, Romanya karayolundan  
kimimiz gemiyle kimimiz de geliyor havadan  
hoş geldin demek yok mu memur bey?  
hemen arabada neler olduğunu soruyorsun  
biliyoruz eskisi gibi kuyruklar oluşmuyor  
geliriniz azaldı, cebiniz dolmuyor  
kapağı açayım de kendi gözlerinle gör  
bir kaç teyp, müzik seti, video  
bir televizyon bir de kamera  
ister kayıt et gümrüğünü vereyim  
istersen pasaport arasına bir kaç mark sıkıştırırayım

und dann ist da noch ein Fernseher und eine Kamera,  
du kannst sie eintragen und ich zahl den Zoll dafür,  
wenn du willst, steck ich dir auch ein paar Mark in den Paß,  
ich bin müde, hab nicht geschlafen, halt mich nicht zu lange auf,  
ich will so schnell wie möglich in meine Provinz,  
will Frau und Freund nach dem Befinden fragen,  
die Geschenke geben,  
will das Heimweh stillen, mich von der Sehnsucht befreien,  
mach das Tor auf, Herr Beamter,  
die in der Fremde arbeiten,  
die Deutschländer kommen.

*Der Herr Beamte, Ahmet Ayten, 1994*

A

Y

O

L

U



yorgunum, uykusuzum beni fazla oyalama  
bir an önce memlekete varayım<sup>S</sup>  
eşten, dosttan hatır sorup, hediyeler vereyim  
özlem gidereyim, hasret çıkarayım  
aç kapıyı memur bey<sup>I</sup>  
gurbetçiler geliyor Alamancılar.

*Memur Bey, Ahmet Ayten, 1995*

L



A

Y

O

L

U



02 03 13

T.C. İSTANBUL  
GIRIS  
04 17 13

T.C. İSTANBUL  
GIRIS  
12 02 13

08 11 13

T.C. İSTANBUL  
GIRIS  
09 08 13

T.C. İSTANBUL  
CIKIS  
11 12 13

SPADIRMA  
YIL 25. VIII 14  
219

T.C. SAKARYA  
CIKIS  
26 07 13

T.C. EDİRNE  
CIKIS  
19 08 13

T.C. EDİRNE  
GIRIS  
18 04 13  
23

KARA H...



04.7.13

677  
129





**GENAU** gegenüber sah Bayram das Schild "Zoll". Auch das war ein einstockiges Betongebäude, dessen Dach an beiden Flügeln offen war. So auffallend primitiv dieser Bau war, so kitschig schön war das Mahnmal Atatürks, das vor diesem Bau so liebevoll gemeißelt stand. Aber wer von allen denen, die den Hof füllten, außer einigen Touristen, hatte schon die Kraft und die Zeit, auf solche Einzelheiten zu achten. Viele von ihnen hatten tausende von Kilometern hinter sich. Um früh die Grenzstation zu erreichen, um vor Einbruch der Dunkelheit den Weg zu ihren Dörfern und Städten zu schaffen, waren sie schon die ganze letzte Nacht durchgefahren. Nach den ermüdenden Arbeitstagen, nach all den Vorbereitungen, zu denen aus aller Munde gute Ratschläge kamen, nach all den Formalitäten, die kein Ende nehmen wollten, nach all den beglichenen Rechnungen für Dinge, welche in der Türkei Geld bringen würden, für Mitbringsel für die ganze Verwandtschaft, für Frau und Freunde, Dinge wie Strümpfe, Hemden, Plastikgegenstände, Zeug und Gerät

**BAYRAM**, tam karşısında "Gümrük" yazısını gördü. Çatısı iki yana kanat açmış beton bir yapı bu da. Çok yontulmuş bir çelenkliğe hiç yontulmamışlığıyla arka alıyor. Ama, bazı gezginler dışında, alanı dolduranlardan çoğunun böyle küçük ayrıntılara dikkat etmeye ne güçleri, ne zamanları var. Alanı dolduranlardan hemen çoğu, bin kilometrenin epey üstünde yol yapmış, sınır kapısına erken saatte girebilmek, hava kararmadan da kentlerinin, köylerinin yolunu tüketebilmek için, hele son gece, hemen hiç uyumamış bulunuyorlar. Yorucu geçen iş günlerinin ardından, her ağızdan çıkan öğütlere uyularak yapılan hazırlıklar, geliştirilen işlemler, çoluğa çocuğa, eşe dosta götürülecek çoraplar, gömlekler, plastik eşyalar, pilli pilsiz,



mit Batterien und ohne, elektrisch und nicht elektrisch;  
die Frau wollte noch eine Bluse mehr, noch ein deutsches  
Porzellangeschirr kaufen; nach Fernsehapparaten suchen,  
die im Preis herabgesetzt waren, nach Geschäften, die im  
Preis herabgesetzte Nähmaschinen verkauften, die langen  
Verhandlungen mit den Exportgeschäften; trotz all den  
unerledigten Dinge; nach all diesem Wirrwarr hatten diese  
Leute weder die Kraft noch die Zeit, solche Einzelheiten  
zu betrachten. Sie hatten nur einen Wunsch: endlich die  
Grenze zu überschreiten, mit ihren meist älteren Opel  
Rekords, Ford Escords, Taunus, VW oder gar Mercedes,  
die vollgestopft waren mit Menschen und allen möglichen  
Gegenständen, dann auf der Staatsstraße Nr. 1 zu sein  
und sich endlich auf den ach so langen Weg nach Hause  
zu begeben. Jedermann war damit beschäftigt, an die  
Sachen, Geräte, Maschinen zu denken, die er zu verteilen  
hatte... War es nicht der Ömer, der nach der Einreise in  
die Türkei Jaschar den Grundig nicht zurückgeben hatte?  
Solmaz war auch so ein Weibstück, das sich das letzte  
Mal Münires Nylon-Pelz auf diese Weise angeeignet hatte.  
Sie stritt das natürlich ab! Münire soll bloß den Mund  
halten, ich hab schließlich eine Menge Sachen für sie  
rübergeschmuggelt...

*Die zarte Rose meiner Sehnsucht, Adalet Ağaoğlu,*

türkische Ersterscheinung 1976

L

U

elektrikli elektriksiz bir yığın araç gereç;  
yurtta neyin daha iyi para edeceği üstüne  
yürütülen hesaplar; kadınların bir bluz  
daha fazla, bir takım Alman porseleni daha  
fazla satın alma istekleri; indirimli TV  
acentelerini dolaşmalar; indirimli örme  
makinesi satıcılarıyla, eksport bürolarıyla  
girişilen uzun pazarlıklar; yine de bir  
türlü tamam olmayan her şey; eşyalar denli  
işlemlerde de arapsaçına dönmüş bulunan her  
şeyle; o, tepeleme insan ve öteberi dolu,  
birkaç yıl eski Opel Record'larıyla, Ford  
Escort'larıyla, Taunus'larıyla, Volkswagen  
ya da Mercedes'leriyle sınır kapısından bir  
an önce çıkmaktan, bir an önce 1 Numaralı  
Devlet Yolu'na başlamaktan, oradan da daha  
uzun yollara koyulabilmekten gayrı hiç  
bir ayrıntıyı görebilmek fırsatı olamazdı  
onların. Her birinin aklı, birbirlerine  
bölüştürdükleri aynı türden birkaç adet  
eşyada, makede, malda: Memleketten içeri  
girdikten sonra Ömer geri vermeyivermiş  
Yaşar'ın Grundig'ini. Solmaz da geçen  
gidişinde Münire'nin naylon kürkünü içetmiş  
kız. Hadi ordan! Bir yığın kaçak malını  
taşıdım ben onun. Çok konuşman, yoksa ...

*Fikrimin İnce Gülü, Adalet Ağaoğlu, 1976*

U



km  
59

ÖMER ALKIN



DIE MULTIPLEN  
MEMLEKET

FACETTEN  
YOLCULUKLARININ

MIGRANTISCHER  
FARKLI

HEIMREISEN:  
YÜZLERİ:

EIN STREIFZUG  
*SILA YOLU*'NUN

DURCH DIE FILMISCHE  
TÜRK\* SİNEMASINDA

KONSTRUKTIONEN  
ANLATIMINA

DES *SILA YOLU*  
BİR BAKIŞ

IM TÜRKISCHEN\* KINO



ALMANCA'DAN ÇEVİREN  
SEDA NİĞBOLU

Der folgende Essay gibt Einblicke in die Konstruktion der *sıla yolu* im türkischen Film seit den 1970er Jahren bis heute. In Anbetracht der Fülle an Filmen, die die vielfältigen Grenzübertritte zwischen Deutschland und der Türkei schon seit den 1970ern bis heute konstruieren, kann der vorliegende Text nur auf einige wenige Beispiele eingehen. Repräsentationen und Narrative werden dabei nacherzählt, Einblicke in die Motive und Realisierungen des *sıla yolu* werden gegeben.

### Der paradigmatische Dokumentarfilm *Gastarbeiterstrasse/ E5 Ölüm Yolu (1978)*

Es gab eine Zeit, da war *Sıla Yolu*, der Heimatweg aus Europa in die Türkei, tödlich. Das war vor allen Dingen in den Jahren nach Abschluss des Anwerbeabkommens mit der Bundesrepublik Deutschland der Fall, als die Straßen und Autos in den 1960er und 1970er Jahren unsicherer waren. Das Fliegen war teuer und für Familien nicht erschwinglich. Von dieser tödlichen Zeit auf der ehemaligen Europastraße 5, die von München nach Istanbul über gefährliche und schlecht ausgebaute Straßen führte, erzählt der schwedisch-türkische Film des in den 1970ern ins Exil ausgewanderten türkischen Schauspielers und Regisseurs Tuncel Kurtiz. Der türkische Titel seines Films drückt die Lebensgefahr dieser zu Ferienzeiten immens stark frequentierten Route mit dem damals schon geläufigen Begriff aus: *E5 Ölüm Yolu*, (auf Deutsch: *E5 Todesstrecke*). Es wäre allerdings zu einfach, vom reißerisch anmutenden Titel auf einen ebenso reißerischen Inhalt des Films zu schließen.

\*  
Zuschreibungen einer Nationalität auf Filme sind im Hinblick auf die immer schon transnationale Hergestelltheit eines jeden Films fast nie möglich. Sofern also eine nationale Zuschreibung auf einen Film erfolgt, dann um den mehrheitlichen Bezugsrahmen damit anzudeuten und so als Begriff Verständigungszusammenhänge für Leser\*innen bereitzustellen.

Okuyacağımız deneme *Sıla yolunun* Türk sinemasında 1970'lerden bu yana nasıl ele alındığına dair bilgi veriyor. 1970'lerden bugüne dek Almanya ve Türkiye arasındaki çok yönlü sınır geçişlerini anlatan film sayısının çokluğu sebebiyle elinizdeki metin sadece az sayıdaki birkaç örneği ele alabildi. Metinde filmlerdeki temsiller ve anlatılar doğrudan aktarılıp *sıla yolunun* ardındaki motiflere ve hayata geçirilmesine dair bilgi verilir.

### Örnek niteliğindeki *Sıla Yolu* filmi *E5 Ölüm Yolu (1978)*

*Sıla yolu*, yani Avrupa'dan Türkiye'ye giden memleket yolu bir zamanlar ölümcül bir yoldu. Bu durum özellikle Almanya Cumhuriyeti'yle İşçi Alımı Anlaşması'nın imzalanmasının ardından gelen yıllarda, caddeler ve arabaların 1960'larda ve 1970'lerde giderek daha güvensiz bir hal aldıkları dönemde söz konusuydu. Uçak biletleri pahalıydı ve ailelerin ödeme gücünü aşıyordu. 1970'li yıllarda sürgünde olan Türkiyeli oyuncu ve yönetmen Tuncel Kurtiz'in İsveç-Türkiye yapımı bu filmi, Münih'ten çıkıp tehlikeli ve kötü yapılmış yollar üzerinden İstanbul'a uzanan E-5 karayolundaki ölümcül zamanları anlatır. Filmin Türkçe adı, tatil sezonunda aşırı bir trafik yoğunluğuna sahip bu

\*  
Filmlere milli aidiyetler yüklemek, çoğunun ulusaşırı prodüksiyonlara sahip olmaları nedeniyle neredeyse hiç mümkün olmadı. Eğer bir filmin milliyeti belirtiliyorsa bunun nedeni çoğunluğa dayalı bir referans sistemine işaret etmek ve böylelikle bir tanım olarak okuyucular için aydınlatıcı bağlantılar önermektir.





Bild — Resim 1



Bild — Resim 2

Zwar werden zahlreiche Unfallautos, umgekippte LKWs, abgeschleppte Wagen gezeigt, auf den deutschen, österreichischen Straßen bzw. Autobahnen und insbesondere auf dem gefährlichen Streckenabschnitt zwischen Zagreb und Belgrad, wovon das Wachbuch eines Beamten Zeugenschaft abliefern: Zu Beginn der Ferien, in einer Zeit von knapp einem Monat, also dem 14. Juni bis 14. Juli, auf der von ihm betreuten Strecke von 200 Kilometern, sind es allein zwölf Tote. Der letztgenannte im Wachbuch des Beamten ist Burhan Çetinkol. Der apathisch wirkende Beamte erklärt, wie Burhan Çetinkol verstirbt. Der deutsche Untertitel übersetzt die türkischen Worte des Beamten so: „Sein Sohn fährt auf einen LKW auf, der Vater stirbt.“ Während der Einblendung dieses Untertitels hören wir die türkischen Worte des Beamten als Voice Over. Im Film zu sehen ist jetzt ein Still eines jungen Mannes, der am rechten Trä-

rotanın hayati tehlikesini o zamanlar yaygın olan bir tabirle ifade eder: *E5 Ölüm Yolu*. Ancak filmin sansasyonel hissi veren isminden aynı oranda sansasyonel bir içeriğe sahip olduğu sonucunu çıkarmak fazlasıyla kolay kaçmak olurdu.

Filmde Almanya ve Avusturya karayolları ve otobanları, özellikle de Zagreb ve Belgrad arasında bulunan ve bir memurun vukuat defterinin tanıklık ettiği tehlikeli yol üzerinde çok sayıda kaza yapan arabayı, devrilen kamyonları ve çekilen araçları görürüz: Tatil başlangıcında, bir aydan kısa bir süre içerisinde, yani 14 Haziran'dan 14 Temmuz'a kadar geçen süre içerisinde sadece bu memurun gözetimi altındaki 200 kilometrelik yol üzerinde 12 kişi hayatını yitirmiştir. Memurun defterinde ismi geçen son kişi Burhan Çetinkol'dur. Olanlara kayıtsız olduğu izlenimini veren memur, Burhan Çetinkol'un nasıl öldüğünü anlatır. Almanca altyazı memurun Türkçe sözlerini şöyle tercüme eder: “Oğlu bir kamyonla çarpıştı, baba öldü.” Bu altyazı ekranda görünürken memurun Türkçe kelimelerini dış-ses olarak duyarız. Film karesinde şimdi sağ gözyaşı kesesindeki bir kesiğe işaret eden genç bir adamı görürüz (bkz. Resim 1). Kamera bunun ardından yakın planda, elindeki taşla taş zeminin üzerine dikdörtgen şeklinde üç kutucuk çizen bir eli gösterir (bkz. Resim 2). Ardından bir kazanın gidişatını çizdiği dikdörtgenler, yani onların temsil ettiği araçlar aracılığıyla açıklayan genç bir adamın titreyen sesini duyarız. Çizen ve yorumlayan kişi az önceki dondurulmuş karedeki adamdır: Burhan Çetinkol'un oğlu. Sarsılmış gibi tnlayan bir sesle kazanın nasıl gerçekleştiğini anlatır. Bunun



Bild — Resim 3

nensack eine Schnittwunde aufweist (Bild 1). Dann zeigt die Kamera in naher Einstellung eine Hand, die mit einem Stein drei rechteckige Kästen auf den Steinboden zeichnet (Bild 2). Nun hören wir die leicht zittrige Stimme eines jungen Mannes, die einen Unfallhergang auf Basis der gezeichneten Rechtecke, die Fahrzeuge darstellen sollen, erklärt. Der Zeichner und Kommentierer ist der Mann aus dem Standbild: der Sohn des verstorbenen Burhan Çetinkol. Mit betroffenen klingender Stimme erläutert er, wie der Unfall passierte. Daran anschließend formuliert er, wie er seine Mutter und Geschwister nach einer Zeit des Krankenhausaufenthalts in die Türkei fährt, seinen Vater im Krankenhaus lässt – in der Annahme, dass es ihm gut geht. Als der Sohn zurückkehrt, ist der Vater tot. Der Sohn muss innehalten bei diesen Worten, ist emotional überwältigt. Das ist die einzige, etwas reißerisch wirkende Szene<sup>2</sup> und zugleich die intimste des Films, die sich einer Annäherung an das Schicksal des traumatisierten Sohnes widmet und die trotz ihres reißerischen Charakters, die Entblößung des jungen Mannes in Kauf nimmt.

2

Kurtiz weigerte sich, Gewaltszenen von Leichen und martialischen Autounfällen zu zeigen. [Kurtiz in Fricke 2004].

ardından annesini ve kardeşlerini hastanede kaldığı sürenin ardından Türkiye'ye arabayla götürüşünü, babasını (iyi olduğunu düşünerek) hastanede bıraktığını anlatır. Oğlu geri döndüğünde babası yaşamını yitirmiştir. Oğul bu sözleri söylediği sırada duraksamak zorunda kalır, duygusal olarak olayın etkisi altındadır. Bu sahne, filmin az da olsa sansasyonel olan tek sahnesi<sup>2</sup> ve aynı zamanda en mahrem sahnesidir. Bu sahne, travma geçirmiş oğlun kaderine yakınlaşmaya çabalar ve sansasyonel olmasına rağmen genç adamı teşhir etmeyi göze alır.

Ancak izleyicilerin bir kaza mağduruyla bu mahrem yüzleşmeleri Kurtiz'in belgeselinin repertuarında sadece bir ifade biçimidir. Kurtiz aynı zamanda Berlinlilere ve diğer göçmenlere gündelik hayattaki ırkçılık deneyimlerini sunar. Dinlenme tesislerinde mola veren sürücülerle konuşur, onların ağzını arar. Soru sorulan kişiler memleket, yolun çektirdiği eziyet ve onları bu eziyete rağmen bu tehlikeli yoldan geçmeye ayartan hasretin söz dinlemeziği hakkında kara kara düşünürler. Laz şivesiyle konuşan bir göçmen bunu ayartılma olarak görmez, özellikle kışları “dolu, kar ve buzda” çekilen zorlukları bir maharet, bir keyif olarak tanımlar. Bunu dedikten hemen sonraysa mecburiyet hissini dile getirir: “Sürmek zorundayız.” Memleket hasretinin baskısı, Türkiye’de önceden yaşadıkları yerle ve çoğunlukla orada geride bıraktıkları çocuklarıyla olan bağlarını yeniden kurmak isteyen sürücüler için

U 2

Kurtiz cesetlere ve araba kazalarına dair sert sahneleri göstermeyi reddetmişti. [Kurtiz in Fricke 2004].

Doch diese intime Konfrontation der Zuschauer\*innen mit einem Unfallbetroffenen ist nur ein Modus im Repertoire von Kurtiz' Doku. Gleichzeitig befragt Kurtiz auch Berliner\*innen und andere Migrant\*innen nach rassistischen Alltagserfahrungen. Er spricht mit Fahrer\*innen, die an Rastplätzen halten, sie werden ausgehört. Die Befragten sinnieren über Heimat, die Beschwerlichkeit der Wegstrecke und die Widerpenstigkeit der Sehnsucht, die sie trotzdem zur Befahrung der gefährlichen Route verführt. Ein Migrant mit Laz-Dialekt beschreibt es weniger als Verführung, sondern bezeichnet die Strapazen gerade im Winter bei „Hagel, Schnee und Eis“ als eine Kunst, als Genuss und wenig später als Zwang: „Wir müssen fahren“. Der Zwang von der Sehnsucht nach der Heimat bleibt ein durchgehendes Motiv für die Fahrer\*innen, die in der Türkei den Bezug zu ihrem vormaligen Lebensort und oft auch zu ihren dort zurückgebliebenen Kindern herzustellen versuchen. Die Sozialwissenschaftlerin Encarnación Gutiérrez Rodríguez nennt diese unablässige Sehnsucht „ventriloquale [also bauchrednerische] Phantasie“ und zeigt, dass die Heimat stets auch als eine (un/bewusste) mythische Überhöhung angelegt wird, die die migrantischen Subjekte allerdings in einen „aporetischen Zustand“ zwischen „Handeln und Bewusstsein“ versetzt: Wenn Migrant\*innen einen Ort haben, dann ist es das Dazwischen, das ewige Hin und Her zwischen einem Nicht-Zugehörigsein im fremden Lebensort, und einer teils illusionistischen und teils uneinholbaren Heimat, die so nicht mehr ist (Gutiérrez Rodríguez 2011, S. 243-246). Die Widerpenstigkeit der Sehnsucht nach dem ehemaligen Lebensort der türkisch-deutschen Migrant\*innen wird in *Gastarbeiterstrasse/ E5 Ölüm Yolu* ganz besonders einsichtig in der Erzählung eines Migrants, der trotz seines Versprechens, in jenem Jahr zu Weihnachten nicht nach Istanbul zu fahren, noch in letzter Sekunde umschwenkt und gar als erster das Auto betritt: „Bewusstsein und Handeln“ klaffen auseinander.

Der Aufbau des Films folgt zu Zwecken seiner erzählerischen Strukturierung der Struktur des *sıla yolu* selbst: Kurtiz fängt in Deutschland an und

daimi bir motif olarak kalır. Sosyal bilimci Encarnación Gutiérrez Rodríguez bu dinmez hasreti “vantriloksal” (yani karından konuşmaya dair) bir fantazi” olarak tanımlıyor ve memleketin, her daim göçmen özneleri “eylem ve bilinç” arasında “aporetik bir konuma” yerleş-tiren (bilinçli/bilinçsiz) mitik bir yüceltme olarak da tesis edildiğini gösteriyor: Göçmenlerin ait olduğu bir yer varsa o da arada olma hali; yani yabancı bir yere ait olmama ile kısmen aldatıcı kısmense erişilemeyen, artık eskisi gibi de olmayan bir memleket arasındaki bitmek bilmeyen git-gel. Türk-Alman göçmenlerin eski yere duydukları hasretin söz dinmezliği *E5 Ölüm Yolu*'nda kendini en çok da o sene Noel tatilinde İstanbul'a gitmeyeceğine söz verdiği halde son anda fikir değiştirip herkesden önce arabasına atlayan bir göçmenin hikayesinde belli ediyor. İşte bu noktada “bilinç ve eylem”in arası açılıyor.

Filmin dramatik yapısı, anlatısına uygun olarak *sıla yolu* rotasını takip ediyor: Kurtiz yolculuğa Almanya'dan başlıyor ve tüm yolu ekibiyle birlikte katediyor (ancak belgeselcilerden hiçbirini filmde görmüyoruz). Ancak arada sırada sözü Berlin'den veya başka yerlerden gelen göçmenlere vermeyi ihmal etmiyor, yani sürekli onlara geri dönüyor. *Sıla yolu* ayrıca filmin bütününe ritmini veriyor. Halkın arasına karışarak, Berlin'de yaşayan göçmenlere sorulan sorularla başlayan film, E5 yolu üzerindeki kazalar, araçlar ve mola verenlerin yanından geçerek Türkiye'ye varılmasıyla son buluyor. Daha doğrusu torununun ninesine “Kontrabashlı Üç Çinli” isimli Alman çocuk şarkısını söylediği bir ailenin mahrem alanında: İki farklı jenerasyon ve evde



Bild — Resim 4

fährt die Strecke mit seiner Crew selbst ab (wir sehen jedoch keinen der Dokumentarfilmer\*innen) und er lässt dennoch in Zwischenschnitten Migrant\*innen aus Berlin und von anderswo zu Wort kommen, weist also immer wieder auf sie zurück. Der *sıla yolu* gibt dem gesamten Film damit auch seinen Rhythmus. Was in der allgemeinen Gesellschaft als Befragung der dort lebenden migrantischen Bevölkerung in Berlin beginnt, über die Wegstrecke E5 hinwegführt, vorbei an den Unfällen, fahrenden Autos und Rastenden, endet in der Ankunft in der Türkei, konkret: im intimen Raum einer Familie, in der die Großmutter von ihrer Enkelin „Drei Chinesen mit dem Kontrabass“ vorgelesen bekommt – ein versöhnliches Bild von zweiter Generation und daheimverbliebener/-gelassener Großelterngeneration (Bild 4).

Mit den Interviews auf der Wegstrecke dokumentiert Kurtiz ein gesellschaftliches Spektrum der

kalan (veya bırakılan) nine ve dedelerin jenerasyonu arasında uzlaştırıcı bir tablo (bkz. Resim 4).

Kurtiz yolda gerçekleştirdiği röportajlarla, Almanya hakkında söyleyecek sadece iyi sözü olan ve topluma iyi entegre olmuş kesimden tutun da Alman İş ve İşçi Bulma Kurumu'nun yöneticisi tarafından film çalışmalarının amacı hakkında histerik bir şekilde sorgulanan işçilere kadar göçmen toplumunun çeşitliliğini belgeliyor. Yukarıda sözü geçen bu yönetici, röportajlar aracılığıyla kuruma yönelik ihbarcılık yapılacağı olasılığından endişe ediyor ve sorduğu sorularla bu ihtimali ortadan kaldırmak istiyor. Filmde çeşitlilik tükenmiyor: Kızlardan oluşan bir grup Almanya'da

Migrant\*innen, die von wohlintegrierter migrantischer Bürgerschicht, die nur Gutes über Deutschland zu erzählen hat, über Arbeiter\*innen, die vor dem Arbeitsamt von der dortigen Leiterin hysterisch nach dem Sinn der Dreharbeiten befragt werden. Sie hat nämlich Angst vor einer möglichen Denunziation des Amtes durch die Interviews und versucht durch ihr Nachfragen eine solche auszuschließen. Doch die Vielfalt erschöpft sich nicht: Eine Gruppe von Mädchen erklärt ihre rassistische Erfahrung bei der Jobsuche in Deutschland, eine Gruppe von *sıla yolu* fahrenden Männern beschwert sich über den Rassismus und die geldgierige, korrupte Umgangsweise der Jugoslaw\*innen.

Die Bilder von Kurtiz verweilen dabei oft am Wegesrand, in dem sich Bilder von rastenden, schlafenden, spielenden, essenden, rauchenden, reparierenden, wartenden, stehenden Menschen mit Unfallfahrzeugen abwechseln. Bilder von rastenden Großfamilien, verschneite Straßen, aber auch am Wegrand spielenden und picknickenden Kindern zeigt uns Kurtiz' Film, der mit fortschreitendem Verlauf stärker auf die Todesgefahr der Fahrt fokussiert.

Die lebenden Menschen und die toten Autos sind die Protagonist\*innen in Kurtiz' Doku. Doch während die zerstörten Autos indexikalisch auf die Wucht des Unfalls verweisen, auf das vormals gewesene Unglück und die Leben, die nun vorüber oder beschädigt sind, zeigen uns die Bilder von erzählenden, fahrenden, rastenden Menschen die Lebendigkeit der Strecke, ihren Mikrokosmos. So erfüllt sich in Kurtiz' Doku der Auftrag des Dokumentarfilms par excellence: Ein Regime der Sichtbarkeit zu erzeugen, das weit in die äußere Wirklichkeit reicht und sie mit seiner (nicht nur) fotografischen Wirklichkeit „errettet“ (Kracauer 1990, S. 239).

Wer noch nie dreißig Stunden Autoweg in die Türkei mit vollbepacktem Auto und quengelnden Kindern oder als selbst quengelndes Kind erlebt hat, kann in den filmischen Bildern von Kurtiz, eine Außenperspektive auf dieses Fahrerlebnis gewinnen und Einsicht in ein kulturelles Phänomen erhalten, das noch

iş ararken yaşadıkları ırkçı deneyimleri anlatıyor, *sıla yolundan* geçen bir grup erkek sürücü, ırkçılıktan ve Yugoslavların para düşkünlüğünden, yolsuzluklarından yakınıyor.

Kurtiz'in sahneleri bu esnada çoğunlukla otayolun kenarındakilerini gösteriyor. Mola veren, uyuyan, yemek yiyen, sigara içen, tamir eden, bekleyen, ayakta duran insanların görüntüleri kaza yapan araçları ile yer değiştiriyor. Kurtiz'in filmi ilerledikçe bu yolculuğun ölüm tehlikesine daha da odaklanırken mola veren büyük aileleri, karlı caddeleri, ama aynı zamanda yol kenarında oynayan ve piknik yapan çocukları da gösteriyor.

Yaşayan insanlar ve ölü arabalar Kurtiz'in filminin başrol oyuncular. Ama harap olmuş arabalar, kazanın ölçeğine, yaşanan talihsizliğe ve sona eren veya zarar gören yaşamlara dizinsel olarak işaret ederlerken anlatan, araç süren, mola veren insanların görüntüleri ise bize bu yolun işlekliliğini, onun mikrokozmosunu gösteriyor.

Kurtiz'in belgeseli böylelikle belgesel film görevini mükemmelen yerine getiriyor: Dışarıdaki gerçekliğe kadar uzanan bir görünürlük yaratıyor ve onu fotografik gerçekliğiyle (ama sadece onunla değil) “kurtarıyor”. (Kracauer 1990, S. 239).

Ağzına kadar dolu bir araba içerisinde mızızlanan çocuklarla veya bizat mızızlanan bir çocuk olarak Türkiye'ye otuz saat süren araba yolculuğunu hiç yaşamamış olanlar Kurtiz'in filmdeki görüntülerle bu yol deneyimine dair bir dış perspektif kazanırken, 21. yüzyılın başlarındaki gibi bir ticari göçebeliliğe veya kişisel gelişim peşindeki küreselleşmiş bir turist medeniyetinin halk spo-



Bild — Resim 5

nicht kommerzieller Nomadismus am Anfang des 21. Jahrhunderts, noch nicht Volkssport einer sich selbst verwirklichenden globalisierten touristischen Reisevitalisation geworden ist.

Aus heutiger Sicht betrachtet, erinnert Kurtiz' Film irgendwie daran, dass das Fliegen und Fahren um die Welt für den sozial mobilen und modernen Jet-Set-Menschen von heute touristische Erholungsaktivität ist, während es für Migrant\*innen ohne feste Zugehörigkeitsperspektiven Strapaze, Gefahr und eine zutiefst emotionale Erfahrung in der Befriedung und Stillung des Durstes nach Heimat ist.

### ***Sıla Yolu* als Weg der Emigrantenrückkehr ins heimatliche Dorf**

Die produktiven Jahren des türkischen Films in den 1960er und 1970er Jahren (ca. 200–300 produzierte Filme pro Jahr, vgl. Arslan 2011; Tunç 2012), bekannt als Yeşilçam, geben den *sıla yolu* anders und nur motivisch wieder. Häufig sehen wir nur die Anfangs- und Endpunkte des *sıla yolu*, wenn die Ankunft oder Abreise in den Filmen erzählt wird, wie beispielsweise in den frühen Remigrationsfilmen wie *Kara Toprak* (1973) und *Baldız* (1975). Stets sehen wir nur die Anreise ins Dorf über die Landstraßen, die in die geschlossene Topographie des Dorfs führen. In beiden genannten Filmen ist der Rückkehrer ein einzelner

runa dönüşmemiş bir kültürel fenomen hakkında bilgi ediniyorlar.

Bugünkü bakış açısından bakılırsa Kurtiz'in filmi, dünyanın çevresinde uçmanın ve yol almanın bugünün sosyal anlamda hareketli ve modern jet-set insanları için dinlendirici faaliyetler olarak görülmelerine rağmen, aynı faaliyetlerin sabit bir aidiyet perspektifine sahip olmayan göçmenler için, memlekete duyulan susuzluğun giderilmesi ve tatmin edilmesi yolunda zorluk ve tehlike içeren çok derin bir duygusal deneyim anlamına geldiğini hatırlatıyor.

### **Göçmenlerin Memleket Köylerine Dönüşü Olarak *Sıla Yolu***

Türk sinemasının Yeşilçam adıyla bilinen, 1960'lar ve 1970'li yıllar arasındaki üretken yılları (o dönemde yılda yaklaşık 200-300 film üretilirdi, bkz. Arslan 2011; Tunç 2012), *sıla yolu*'nu farklı bir şekilde ve sadece motifler olarak anlatırlar. Bu filmlerde çoğunlukla (örneğin *Kara Toprak* (1973) ve *Baldız* (1975) benzeri erken dönem tersine göç filmlerinde olduğu gibi varış veya yola çıkış hikayeleri anlatıldığında) *sıla yolu*'nun sadece başlangıç ve bitiş noktalarını görürüz. Burada illa ki şehirlerarası yolların köyün kapalı topoğrafyasına varışı gösterilir. Sözü geçen iki filmde de geri dönen kişi yalnız bir göçmen, ama hepsinden önemlisi dış görünüşü değişime uğramış erkek bir "misafir işçi", yani bir "Alamancı"dır. Fötr şapkası, kravatlı şık takım elbisesi ve asil arabası sosyoekonomik yükselişine işaret ederler. Bunların hepsi filmde bir ötekileştirmenin imleyicileri olurlar (bkz. Alkın 2016). Arabanın iç mekanı, "Alamancı"nın dışsal "başkalaşma"sını ayrıntılı şekilde

Emigrant, aber vor allen Dingen, ein äußerlich anders gewordener männlicher „Gastarbeiter“ (*Alamancı*, dt. „Deutschländer“), dessen sozioökonomischen Aufstieg - Hut mit Krempe, schneieker Anzug mit Krawatte und edles Gefährt nun indizieren: allesamt Dinge, die Marker eines *otherings* im Film werden (vgl. Alkın 2016). Der Autoinnenraum wird zu einem statischen „Laufsteg“, in dem wir die äußerliche „Andersgewordenheit“ des „Deutschländers“ minutiös betrachten dürfen. Als Seitenprofil, von vorne und immer wieder. Generell ist das filmische Auge dabei so mobil wie es nur sein kann. Die Kamera kann aus dem Auto auf die Rückscheibe blicken, genauer auf die kleinen Wimpel in dem gelben BMW des „Deutschländers“ *Baldız*, die „Europa“ signifizieren oder auf das Anschalten des Autoradios fixieren und wir den riesigen Goldring am Finger des Protagonisten sehen (Bild 6 und 7). Die Filme verweisen damit auf die eigentümliche Leistung des Filmischen. Der Film kann das Reisen aus verschiedenen, topographisch begrenzt erscheinenden Standpunkten zeigen. Mal ist die Kamera im Inneren des Wagens und dort aber verschiedentlich positioniert: als Beifahrerin, wie in Mehmet Dinlers *Kara Toprak*, der den kurz vor dem Dorf liegenden Heimweg des heimkehrenden „Deutschländers“ Murat erzählt. Als Kamerablick aus dem Autoinneren oder von der Motorhaube aus. Als Kamerablick des Verfolgerautos, das hinter dem Wagen herfährt oder durch den Kamerablick in den Innen- wie Außenspiegel. Die Kamera kann sich aber auch mit dem Auto mitbewegen, es als fliegendes „göttliches“ Auge begleiten. Die Kamera kann die Welt des Reisens von außen, von innen befliegen oder, wie Dziga Vertov sagte, „erobern“ (Vertov et al., S. 1994).

Doch nicht nur in Kurtiz' Film ist der *sıla yolu* tödlich, sondern auch im Yeşilçam Kino, wie beispielsweise für den Emigranten Hasan in Türkan Şorays Debüt *Dönüş* (1972). Der von einem Zeitungsartikel über einen solchen Autounfall eines „Gastarbeiters“ (vgl. Şoray 2012, S. 133) inspirierte Film zeigt den Rückkehrer als einen seiner Heimat fremd gewordenen "Deutschländer", der kurz vor dem Eintritt

gözlemleyebileceğimiz durağan bir “pod-yum” halini alır. Onu sürekli olarak yan profilden ve önden görürüz.

S Sinemasal göz bu esnada genel olarak alabildiğine hareketlidir. Kamera arabadan arka cama yönelir, daha detaylı şekilde söylersek “Alamancı”-nın sarı BMW’sindeki “Avrupa”ya işaret eden küçük bayrakları gösterir, ya da oto radyosunu açan ele sabitlenir ve filmin baş kahramanının parmağındaki devasa altın yüzüğü görürüz (bkz. Resim 6 ve Resim 7). Filmler böylelikle dikkati sinemasal olanın performansına çekerler. Film, yolculuğu topoğrafik açıdan sınırlı gözükten farklı kamera açılarından aktarır. Kamera bazen aracın içerisinde ama farklı şekilde konumlandırılmıştır: Örneğin Mehmet Dinler’in yönetmenliğini yaptığı ve memlekete dönüş yolundaki “Alamancı” Murat’ın köye varışından az önce yaşadıklarını anlatan *Kara Toprak* filminde kamera yolcu koltuğundadır. Arabanın içinden veya kaportadan dışarıya bakar. Arkadan takip eden araçtan görüldüğü gibi ya da iç veya dış aynayı kadrajına alarak. Ancak kamera arabayla birlikte de hareket edebilir, ona uçan, “tanrısal” bir göz olarak da eşlik edebilir. Kamera yolcunun dünyasına dışarıdan veya içeriden konabilir ya da Dziga Vertov’un söylemiş olduğu gibi bu dünyayı “ele geçirebilir.” (Vertov et al., S. 1994). Bir “misafir işçi”nin (bkz. Şoray 2012, s. 133) geçirdiği benzer bir araba kazasıyla ilgili bir gazete haberinden ilham alan film, vatanına yabancılaşmış bir “Alamancı”-nın geri dönüş yolculuğunda memleketi olan köye varışının kısa süre öncesinde yeni Alman karısı ve bebeğiyle geçirdiği kazayı gösterir. Memleketinde geride



Bild — Resim 6



Bild — Resim 7

ins heimische Dorf mit der neuen deutschen Frau und seinem Baby verunglückt. Seine in der Heimat zurückgelassene Frau Gülcan, die ihren gemeinsamen Sohn hat sterben lassen müssen, kann nur noch Ibrahim's neues Baby aus den Autotrümmern bergen. Das affektive Melodrama findet so ein wenigstens etwas erträgliches Ende für die Zuschauer\*in.

Einen surrealen und unfreiwillig komischen Tod, oder genauer: eine Überführung der Leiche eines Emigrantenvaters Kemal zeigt der Arabeskefilm<sup>3</sup> *Bir Umut Uğruna* (1991) von und mit dem Arabesksänger Gökhan Güney. Die Geschichte erzählt von der Fremdwerdung des Emigranten in Deutschland,

bıraktığı ve kendisinden olan oğlunun ölmesine izin vermek zorunda kalan karısı Gülcan, arabanın enkazından sadece İbrahim'in yeni doğmuş bebeğini kurtarabilir. Dokunaklı melodram, böylelikle seyirciler için en azından bir parça dayanılır bir son bulur.

Gökhan Güney'in yönetip oynadığı arabesk<sup>3</sup> film *Bir Umut Uğruna* (1991) gerçeküstü ve kasıtsız olsa da gülünç bir ölümü, bir göçmen babası olan Kemal'in cesedinin sınır ötesine taşınmasını gösterir. Filmde, Alman bir kadına aşık olup onunla daha sonra oturma izni için mantık evliliği yapmak zorunda kalan bir göçmenin Almanya'ya yabancılaşması anlatılır. Kemal, iki çocuğunu ve karısını, onları üç dört ay içerisinde Almanya'ya getireceğine dair verdiği söze rağmen İstanbul'da bırakır. Kemal'in arkadaşı İstanbul'daki aileye babalarının bulunamadığı haberini verdiğinde aradan birkaç sene geçmiştir bile. Kemal'in bu geçen zamanda yetişkin olmuş kızı ve oğlu biriktirdikleri tüm parayla babalarını bulmak üzere arabayla Türkiye'den Almanya'ya doğru yola çıkarlar. Vardıklarında babalarını bulurlar, ama beklemedikleri bir halde: Kemal bir araba kazası sonrasında ölüm döşegindedir. Hastanede çocuklarının gözleri önünde can verirken iki yetişkin çocuğun şimdi Kemal'in cesedini Türkiye'ye nakletmeleri gerekmektedir. Ama bunun için yeterli paraları yoktur. Oğlunun aklına bir fikir gelir: Kartondan bir televizyon kolisi (!) temin eder ve Kemal'in cesedi-

3

Das sind Melodramen, in denen Arabesksänger\*innen als Protagonist\*innen eingesetzt werden, in denen sie zahlreiche ihrer Lieder anstimmen, siehe auch [Yalvaç 2013].

U 3

Bu melodramlarda arabesk şarkıcıları başrolü oynayıp şarkılarını söylerler, ayrıca bkz. [Yalvaç 2013]



der sich in eine deutsche Frau verliebt, die er dann aus Vernunftgründen für sein Bleiberecht heiraten muss. Seine beiden Kinder und die Ehefrau in Istanbul lässt er zurück – trotz des Verspreches, sie nach drei bis vier Monaten nachzuholen. Es vergehen einige Jahre bis Kemals Freund der Familie in Istanbul mitteilt, dass der Emigrant nicht mehr auffindbar ist. Mit allen Ersparnissen machen sich Kemals inzwischen erwachsene Tochter und der Sohn aus der Türkei nach Deutschland auf, um ihn zu finden. Zwar können sie ihn ausfindig machen, nachdem sie mit dem Auto aus der Türkei ankommen, doch ihren Vater finden sie in unerwartetem Zustand vor: Kemal liegt nach einem Autounfall im Sterben. Als er vor ihren Augen noch im Krankenhaus stirbt, müssen die beiden erwachsenen Kinder Kemals Leichnam nun in die Türkei überführen, doch dafür fehlt ihnen jegliches Geld. Der Sohn hat eine Idee: Er arrangiert einen Fernsehkarton (!) und versteckt Kemals Leichnam darin, damit die Kinder ihn in die Türkei schmuggeln und dort wie ersehnt beisetzen können. Nachdem sie den Karton auf dem Autodach anbringen, machen sich die beiden emotional angeschlagenen Kinder erneut auf den Weg in ihre Heimat über den *sıla yolu* (Bild 8). Doch das Melodrama wäre nicht an seinem Höhepunkt angelangt, wenn nicht auch dieser Trost der Kinder zerschmettert würde. Die Kamera zeigt uns zunächst eine idyllische Aufnahme in der Nähe des Rastplatzes, an dem sich die Kinder schlafen legen. Dann zeigt uns der Film ein nahegelegenes Dorf samt Sonnenuntergang: Das Bild symbolisiert die Morgendämmerung und damit den nun sich zu Ende neigenden Schlaf am Rastplatz der Kinder. Als der Sohn im Wachwerden seine Augen öffnet, sieht er nur die herunterhängenden Schnüre des Kartons am Seitenfenster. Der Schock sitzt tief: der Fernsehkarton wurde entwendet. Auf der Suche nach dem Karton in unmittelbarer Umgebung, fallen sich Schwester und Bruder völlig aufgelöst auf der Brücke, die über den nahegelegenen Fluss führt, in die Arme. Doch dann sieht die Schwester etwas im Flussbecken: Der



Bild — Resim 8

ni Türkiye'ye kaçak olarak sokup orada arzu edildiği gibi defnetmek niyetiyle içine yerleştirir. Koliyi arabanın tavanına yükledikten sonra duygusal olarak sarsılmış iki çocuk yeniden memleketlerine gitmek üzere *sıla yoluna* düşerler (bkz. Resim 8). Ama melodram, çocukların bu son tesellisi de paramparça olmasa doruk noktasına ulaşamazdı. Kamera bize önce çocukların uyumak için durdukları bir dinlenme tesisinin çevresindeki kırsal bir manzarayı gösterir. Bunun ardından yakınlarda bir köydeki gün batışını görürüz: Bu plan gün doğuşunu ve bununla birlikte çocukların dinlenme tesisinde sona ermekte olan uykularını temsil eder. Oğul uyanıp da gözlerini açtığı anda kolinin yan camdan aşağıya sarkmakta olan iplerini görür ve büyük bir şokla sarsılır: Televizyon kolisi çalınmıştır. Koliyi yakın çevrede arayan kardeşler, yakındaki derenin üstünden geçen köprüye geldiklerinde elleri ayakları tutmaz bir halde birbirlerine sarılırlar. Tam da o sırada kız kardeş nehir yatağında bir şey görür: İçinde babasının cesedinin bulunduğu koliakıntıyla birlikte belirsizliğe doğru yüzüyordu.

Karton mit dem Leichnam ihres verstorbenen Vaters schwimmt unter ihnen die Strömung entlang gen Unbestimmtheit.

### Der *Sıla Yolu*-Film schlechthin: *Mercedes Mon Amour* (1987)

Die Geschichten von der Rückkehr finden ihre Dekonstruktion (vgl. Alkn 2015, S. 208, 209) vor allen Dingen im paradigmatischen *Sıla Yolu*-Film schlechthin: *Mercedes Mon Amour* (tr. Sarı Mercedes) von Tunç Okan.<sup>4</sup> Hier wird die Stereotype vom sozial erfolgreichen Emigranten, der in seine Heimat zurückkehrt, zerstört, zumal die Tragikomödie als einer der wenigen Filme, neben Ayşe Polats *Auslandstournee* (2000), Fatih Akıns *Im Juli* (2000) und *Almanya – Willkommen in Deutschland* (2011) der Şamdereli Schwestern, der *sıla yolu* über fast die gesamte Dauer der Erzählzeit als Road Movie anlegt. Der Müllmann Bayram fährt in Okans Film mit seinem goldgelben Mercedes, den er sich hart erspart hat, von München in sein Heimatdorf, um seine Kindheitsliebe Kezban zu beeindrucken und zu heiraten. Doch als er nach einer waghalsigen Reise, in der der arrogante Arbeitsemigrant eine attraktive Frau, eine Grenzbeamtin, mehrere Straßenarbeiter und einen LKW-Fahrer verprellt und kurz vor der Ankunft einen Unfall mit seinem „Honigmädchen“, wie er sein Gefährt nennt, erleidet, ist die tatsächliche Ankunft, bei der er sich eine feierliche ihn erwartende Menge erhoffte, eine nur noch grausamere Erfahrung: Statt der Anerkennung der Dorfbewohner\*innen für seinen Mercedes, das Statussymbol sozioökonomischen Aufstiegs schlechthin, zu erhalten, erwartet ihn eine archäologische Fundstelle und die Nachricht, dass seine Jugendliebe inzwischen geheiratet hat und ein Kind bekommt. Waren in den früheren Filmen die Remigrant\*innen noch einigermaßen anerkannte Mitglieder der Dorfgemeinschaft, die einen sozioökonomischen Aufstieg errungen hatten, so hat sich in

4

Der Film basiert auf dem Roman „Fikrimin Ince Gülü“ [2008] von Adalet Ağaoglu.

### Mutlak bir *Sıla Yolu* filmi: *Sarı Mercedes* (1987)

S Dönüş hikayeleri, (bkz. Alkın 2015, s.208, 209) en çok Tunç Okan'ın<sup>4</sup> örnek nitelikteki *Sıla Yolu* filmi *Sarı Mercedes*'te yapıbozuma uğrar. Sosyal olarak başarı kazanıp memleketine geri dönen göçmen stereotipi burada bozguna uğratarılır. Film, Ayşe Polat'ın *Yurtdışı Turnesi*, 2000, Fatih Akın'ın *Temmuz*'dası, 2000 ve Şamdereli kızkardeşlerin *Almanya'ya Hoş Geldiniz*'i 2011 ile birlikte az sayıdaki trajikomeden biri olarak *sıla yolu*'nu neredeyse tüm anlatım süresi boyunca bir yol filmi unsuru olarak inşa eder. Okan'ın filmdeki çöpçü Bayram, zorluklarla para biriktirerek satın aldığı altın sarısı Mercedes'i ile Münih'ten memleketi olan köye çocukluk aşkı Kezban'ı etkilemek ve onunla evlenmek üzere gitmektedir. Ancak bu kibirli göçmen işçi yolculuk boyunca çekici bir kadını, bir sınır memuresini, çok sayıda yol işçisini ve bir kamyon sürücüsünü ürkütüp kaçıır ve köye varışının az öncesinde “Balkız” adını verdiği aracıyla bir de kaza yapar. Köyde kendisini törenle karşılayacak bir insan kalabalığı görmeyi umar, ama varışı yolculuğundan daha da korkunçtur: Köy sakinlerinin sosyo-ekonomik yükselişin mutlak statü sembolü olan Mercedes'ine övgüde bulunmalarını beklerken onu bir arkeolojik kazı alanı ve gençlik aşkının çoktan evlenmiş ve hami-  
L le olduğu haberi bekliyordur. Memleketlerine dönen göçmenler, önceki filmlerde sosyoekonomik olarak sınıf atlamalarıyla bir nebze de olsa halen köy ahalisinin

U

4

Film, Adalet Ağaoglu'nun “Fikrimin Ince Gülü” [2008] romanına dayanır.

*Mercedes Mon Amour* die Emigrationssituation zu einer völligen Illusion des Remigranten verkehrt, in der nichts mehr so ist wie es war.

## Kapikule – Grenzübertritt: Ikonischer Ort Melodramatischer Ereignisse

Manchmal ist der *sıla yolu* im Yeşilçam-Kino zwar nicht weniger melodramatisch, allerdings weniger tödlich und vor allen Dingen gefährlich: dafür steht insbesondere der Actionfilm *Yıkılış* (1979) von Natuk Baytan. Auf der Heimfahrt nach dem Grenzübertritt in die Türkei, in ihrem bis auf das Dach vollbepackten weißen Mercedes, wird eine Migrantenfamilie, die zur endgültigen Heimkehr unterwegs ist, von einer kriminellen Motorradgang ausgeraubt. Der junge Sohn wird dabei von einem der Motorradfahrer bei seiner Flucht in den abgelegenen Bergen angefahren und so schwer verletzt, dass er für immer im Rollstuhl verbleiben muss. Ihren Ersparnissen entledigt, schwört der Vater Dadaş Osman auf Rache und Wiederbeschaffung des Gelds. Doch die Familie artikuliert mehrmals, dass der Schmerz tief sitzt darüber, dass ihnen all das Leid ausgerechnet in ihrer *Anavatan* (dt. „Mutternation“) zustößt statt in der *Gurbet* (dt. „Fremde“) (vgl. Alkın 2015, S. 206). Dabei beginnt der Film an einem ikonischen Ort, nämlich Kapikule, dem größten und meistbefahrenen Grenzübertritt, an dem man zur Urlaubszeiten mit mehreren Stunden Wartezeit rechnen muss. Doch Kapikule ist nicht nur Symbol und Indikator für den türkischen Grenzübertritt, sondern spielt in Filmen, die der *sıla yolu* thematisieren, eine multiple Rolle.

In dem Dorfactiondrama *Öfkenin Bedeli* (1975) blickt die Kamera, nachdem ein Zug einfährt, und *establishing shots* von Istanbul gezeigt werden, aus subjektiver Sicht zuerst durch ein Autofenster, als das Auto eben jenen über ikonische Qualität verfügenden Grenzübertritt Kapikule an der bulgarischen Grenze vollzieht: Zuvor wird die Bosphorusbrücke überquert, während der nationalistische Klassiker *Memleketim* (dt. „meine Heimat“) von Ayten Alpman im Hintergrund angestimmt wird, um die visuelle

kabul gören üyeleriye, *Sarı Mercedes* göçü tersine çevirerek göçmen için hiçbir şeyin eskisi gibi olmadığı katıksız bir illüzyona dönüştürür.

## Kapikule – Sınır Kapısı: Melodramatik Olayların İkonik Mekani

*Sıla yolu* Yeşilçam sinemasında bazen daha az melodramatik olmasa bile daha öz ölümcül ve hepsinden önemlisi daha az tehlikeli bir rol oynar: Özellikle Natuk Baytan'ın aksiyon filmi *Yıkılış* (1979) bu yaklaşımı temsil eder. Memleketlerine temelli dönmek üzere tavanına kadar eşya dolu beyaz Mercedes'leriyle yolda olan bir göçmen ailesi Türkiye sınırından geçmelerinin ardından bir motosiklet çetesi tarafından gasp edilir. Motosikletlilerden biri uzaktaki dağlara kaçmakta olan gence çarpar ve onu hayatının sonuna dek tekerlekli sandalyeye mahkum edecek denli ağır yaralar. Tüm servetini yitiren baba Dadaş Osman, intikam alacağına ve kaybettiği parayı yeniden eline geçireceğine yemin eder. Ancak aile birçok kez anavatanlarında karşılaştıkları acının gurbettekinden daha derin olduğunu ifade eder. (krş. Alkın 2015, S. 206). Film bununla birlikte ikonik bir mekanda, yani tatil dönemlerinde saatlerce kuyrukta beklemek zorunda kalınan en büyük ve en işlek sınır kapısı Kapikule'de başlar. Ama Kapikule sadece Türkiye sınırından geçişin sembolü ve göstergesi olmakla kalmaz, *sıla yolu*'nu konu alan filmlerde çoklu bir rol oynar. Köy aksiyon-dramı *Öfkenin Bedeli* (1975) bir tren geçişini ve İstanbul'daki açılış planlarını gördükten sonra öznel görüş açısıyla bir araba penceresinden dışarı bakarız. Bu sırada araba ikonik

Konstruktion der Ankunft in der Türkei melodios und akustisch über den Liedtext zu unterstreichen. Die Szene aus dem Fahrzeuginneren gefilmt, zeigt uns hierbei die komplette Anreise vom Grenzübertritt bis zur Ankunft im Dorf. Kapıkule wird dabei, wie häufig in anderen Filmen auch, nationalistisch überhöht wie in *Yıkılış*, in dem die Kamera auf den Bildern von türkischen Soldaten und der türkischen Flagge verharret..

Kapıkule ist aber auch der Ort, an dem sich transnationale Familienschicksale ereignen. Das Melodrama *Alamancının Karısı* (1987) erzählt an jenem Grenzübertritt davon, wie der in Deutschland neu angeheiratete „Deutschländervater“ versucht, den gemeinsamen Sohn zu entführen. Kapıkule wird hier zu einem doppelt besetzten Ort: er ist nicht nur transnationaler Grenzübertritt, sondern markiert in der Geschichte auch den Punkt, an dem sich Happy End (hier die türkische leidende Mutter, die unschuldig auf ihren herzlosen Ehemann gewartet hat) oder tragisches Schicksal entscheiden. Die Mutter rennt dem fahrenden Auto ihres Ehegatten hinterher, um die deutsche Frau und ihn vor der Entführung des Sohns abzuhalten: Doch sie kann nicht schnell genug rennen – auch wenn ihr Anwalt und sie den Weg des Vaters kreuzen. Der Wagen samt Sohn, Vater und neuer deutscher Frau fährt davon und die Zuschauer\*in blickt einem traurigen Filmende entgegen, in dem das Auto die Grenze überquert, während Mutter Zeliha auf den Knien liegend nur noch weinen und hinterherblicken kann. Die Kamera zoomt ganz nah an ihr tränenvolles Gesicht und schwenkt dann in den leeren weißen Himmel nach oben. Schnitt. Nun sehen wir dieselbe Szene von dem Punkt, an dem die Mutter mit dem Auto ihres Anwalts das Auto ihres Ehemanns kreuzt und ihn zum Anhalten zwingt. Doch diesmal kann der Vater den herzzerreißenden Anblick der sich umarmenden Mutter und Sohn nicht ertragen und lässt beide gehen: Mutter und Sohn sind überglücklich und der Emigrantenvater bittet bei Mutter Zeliha um Vergebung und gar um einen Platz für ihn, wenn er doch wieder heimkehren sollte. Ein letzter

bir niteliğe sahip olan Bulgaristan sınırındaki Kapıkule sınır kapısını geçer. Bunun öncesinde Türkiye'ye varışın görsel ifadesini şarkı sözleri üzerinden melodik ve akustik olarak da kuvvetlendirmek amacıyla arka planda Ayten Alpman'ın milliyetçi klasığı *Memleketim* çalarken Boğaz köprüsünden geçilmiştir bile. Aracın içinden çekilen sahne bize sınır kapısından köye varışa kadarki yolculuğun tamamını gösterir. Kapıkule bu sırada diğer filmlerde de sıklıkla olduğu üzere ulusal bir sembol olarak yüceltilir. Kameranın Türk askerlerine ait resimlerin ve Türk bayrağının üzerinde uzunca durduğu *Yıkılış*'da olduğu gibi...

Kapıkule aynı zamanda ulusaşırı aile kaderlerinin de çizildiği yerdir. Bir melodram olan *Alamancının Karısı* (1987) Almanya'da yeni evlenmiş bir "Alamancı babamın" Türkiye'de bıraktığı eşinden olan oğlunu nasıl kaçırmaya çalıştığını sınır kapısında anlatır. Kapıkule burada çifte anlama sahip bir yerdir: Sadece bir uluslararası sınır kapısı olmakla kalmaz, tarihte mutlu sonun (burada masum şekilde kalpsiz kocasını bekleyen acılar içindeki Türk anne) veya trajik talihin belli olduğu noktayı imler. Anne, kocasının ve Alman karısının oğlunu kaçırmasına mani olmak için kocasının hareket halindeki arabasının arkasından koşar, ama yolunu kesmelerine rağmen kocasına yetişemez. Oğlunun, kocasının ve yeni Alman karısının olduğu araç kaçır ve Zeliha Anne dizlerinin üstünde çökmüş ağlayıp dövünürken seyirciler arabanın sınırın diğer tarafına geçtiği hüznü izlerler. Kamera onun gözyaşlarıyla dolu yüzüne yakın çekim yapar ve ardından yukarıya, uçsuz bucaksız bomboş gökyüzüne döner. *Stop*. Bu sefer aynı sahneyi,

Titelabspann, der in weißer Schrift erscheint, erklärt das Doppelende des Films.

Diese Worte des Titelabspanns sollen nun auch den vorliegenden Text zur Konstruktion des *sıla yolu* im türkischen Film beenden. Entscheiden Sie selbst, ob der *sıla yolu* im Film nun tödlich, gefährlich, Entscheidungsort für Tragödien und fröhliche Familienzusammenkünfte oder oftmals unvermeidliches Mittel dafür ist, die Sehnsucht nach der Heimat zu stillen. Denn:

*Das Ende,  
das sich Ihr Herz wünscht,  
Das möge sein...*

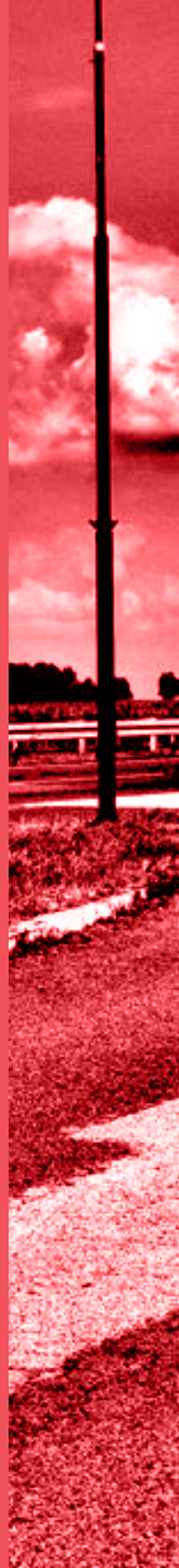
annenin avukatının arabasıyla kocasının arabasının yolunu kestiği ve onu durdurmaya zorladığı noktadan itibaren izleriz. Ama bu kez baba, birbirlerine sarılan anne ve oğlunun yürek parçalayan görüntüsüne dayanamaz ve onların gitmesine izin verir: Anne ve oğlu aşırı mutludur ve göçmen baba Zeliha Anne'den onu affetmesini ve eve dönerse evinde kendine bir yer vermesini diler. Beyaz harflerle ekranda beliren son bir jenerik yazısı, filmin çifte sonunu açıklar.

Jenerikteki bu sözler *sıla yolu*'nun Türk sinemasında ele alınışına dair okuduğunuz bu metni de sonlandırıyor. Sinemada *sıla yolu* ölümcül mü, tehlikeli mi, trajedilerin ve ailelerin mutlu bir şekilde bir araya gelişlerine karar verilen bir yer mi yoksa memleket hasretini dindirmenin çoğunlukla önüne geçilemez bir yolu mu kendiniz karar verin. Çünkü:

*Gönlünüz  
Hangi Sonu İstiyorsa  
Öyle olsun...*

## Literaturverzeichnis — Kaynakça

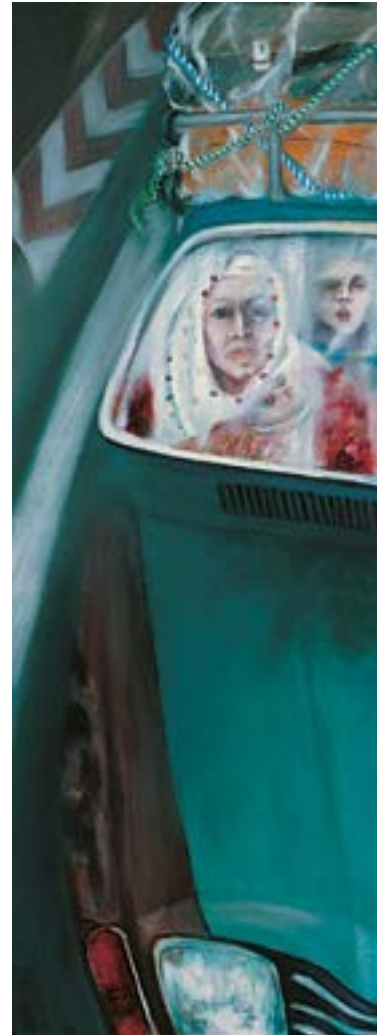
- Ağaoğlu, Adalet. 2008. *Fikrimin İnce Gülü*. 19. Aufl. bs. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Akın, Fatih. 2000. *Im Juli*. Wüste Filmproduktion, Quality Pictures, Argos Filmcilik Turizm. D. 99'.
- Alkın, Ömer. 2015. Der türkische Emigrationsfilm. Vor-Bilder des deutsch-türkischen Kinos? *Vor-Bilder: Ikonen der Kulturgeschichte. Vom Faustkeil über Botticellis Venus bis John Wayne*, hrsg. -ed. Sandra Abend, Hans Körner, 1. Aufl. bs. München: morisel.
- Alkın, Ömer. 2016. Making Cultural Values Visible in Early Turkish-German Cinema. In *IMAGES (V) - Images of (Cultural) Values*, hrsg. -ed. Veronika Bernard. 65-76. Frankfurt am Main: Peter Lang. 65-76.
- Arslan, Savaş. 2011. *Cinema in Turkey. A New Critical History*. New York: Oxford University Press.
- Baytan, Natuk. 1978. *Yıkılış*. Sezer Film. TR. 72'.
- Dinler, Mehmet. 1973. *Kara Toprak*. Haydar Film. TR. 75'.
- Elmas, Orhan. 1987. *Alamancının Karısı*. Sezer Film. TR. 80'.
- Fricke, Harald, Tunnel Kurtiz. 2004. „Deutschland verändert“. In *taz*, 14.12.2004. <http://www.taz.de/1/archiv/?dig=2004/12/14/a0248>. Zugriffen - erişim am 13.08.2016.
- Gültekin, Sırrı. 1975. *Öfkenin Bedeli*. Gültekin Film. TR, 75'.
- Güney, Gökhan. 1991. *Bir Umut Uğruna*. Em-Ra Film. TR, 76'.
- Gürsu, Temel. 1975. *Baldız*. Olgun Film. TR. 84'.
- Gutiérrez Rodríguez, Encarnación. 1999. *Intellektuelle Migrantinnen. Subjektivitäten im Zeitalter von Globalisierung: eine postkoloniale dekonstruktive Analyse von Biographien im Spannungsverhältnis von Ethnisierung und Vergeschlechtlichung*. Opladen: Leske + Budrich (Geschlecht und Gesellschaft, Bd. 21).
- Kracauer, Siegfried. 1990. Erfahrung und ihr Material. In *Texte zur Theorie des Films*, hrsg. -ed. Franz-Josef Albersmeier. 234-240. Stuttgart: Reclam.
- Kurtiz, Tuncel. 1978. *E5 - Gastarbeiterstrasse/ E5 Ölüm Yolu*. SE/TR, 60'.
- Okan, Tunç. 1987. *Mercedes Mon Amour*. Promete Film, Odak Film. TR, D, FR, CH. 90'.
- Polat, Ayşe. 2000. *Auslandstournee*. ZDF, Mira Film. D. 91'.
- Şamdereli, Yasemin. 2011. *Almanya - Willkommen in Deutschland*. Roxy Film. D. 101'.
- Şoray, Türkan. 1972. *Die Rückkehr/ Dönüş*. Akün Film. TR. 96'.
- Şoray, Türkan (2012): *Sinemam ve Ben*, 2. Aufl. . bs. İstanbul: NTV Yayınları.
- Tunç, Ertan. 2012. *Türk Sinemasının Ekonomik Yapısı, 1896-2005*. İstanbul: Doruk.
- Vertov, Dziga, Annette Michelson, Kevin O'Brien. 1984. *Kino-Eye: The Writings of Dziga*
- Vertov. Berkeley, California: University of California press.
- Yalvaç, Ahsen. 2013. *Türk Sineması ve Arabesk*. İstanbul: Agora Kitaplığı.





„**WEISST** du, da gab es früher einen Orient-Expreß. Ein Zug, der die europäischen Staaten mit unserm Land verband. Ich weiß gar nicht, ob der nun eingestellt worden ist oder nicht? Die Westler haben sich nun angewöhnt, alle ungesetzlichen Vorkommnisse, die sie charakteristisch für den Orient halten, sei es nun in Filmen oder in Romanen, immer in diesen Orient-Expreß zu verlegen. Es würde mich gar nicht wundern, wenn heutzutage immer mehr derartige Romane und Filme über die E5 aufkommen. In den Abenteuern, die darin erzählt werden, sind unsere Leute dann bestimmt Hauptfiguren. Diese Straße ist interessant, in jeder Beziehung interessant. [...]“

*Europastraße 5, Güney Dal,  
türkische Ersterscheinung 1979*





"**BİLİYOR** musun eskiden bir "Şark Ekspresi" vardı. Avrupa ülkelerini bizim topraklara bağlayan bir tren...Şimdilerde de işletiyorlar mı bilmiyorum? Batılılar, doğuya özgü buldukları tüm yasa dışı olayları filmlerinde, romanlarında olsun hep bu "Şark Ekspresi'nde geçirmeyi alışkı edinmişlerdi. Şimdilerde de E-5 yolu üstüne böylesi romanlar, filmler yaygınlaşmaya başlarsa hiç şaşmam... Serüvenlerinin baş kişileri de herhalde bizimkiler olur... Bu yol ilginç, her bakımdan ilginç. [ ...]"

*E-5, Güney Dal, 1979*









**BEIDE** Wagen fuhren im gleichen Augenblick auf den Rastplatz. Aus verschiedenen Richtungen. Der eine fuhr hin, der andere kehrte zurück. Sie verlangsamten das Tempo. Fuhren aneinander vorbei<sup>A</sup>. Hielten, die Rückseiten einander zugekehrt, an. Beide waren voll besetzt. Erwachsene, Kinder und Gepäckstücke ineinander verkeilt. Die Dächer voll beladen; Koffer, Kartons, und Säcke fest verschnürt.<sup>Y</sup>

Für beide bedeutete es schon fast die halbe Strecke. Die Motoren wurden abgestellt. Die Türen geöffnet. Menschen rappelten sich auf. Man ergriff<sup>O</sup> Handtaschen, Decken, Pakete und Flaschen und lief auf die Wiese.

Unter zwei benachbarten Bäumen wurden Decken ausgebreitet. Man setzte sich hin. Essen und Getränke<sup>L</sup> wurden ausgepackt. Ein jeder begann, seinen Hunger und Durst zu stillen. Unter dem einen Baum wurden Konserven geöffnet. Man aß Butter-, Wurst- und Käsebröte – trockenen Proviant. Trank<sup>U</sup> Sprudel. Für die Kinder wurden Limonadendosen geöffnet.



**İKİ** araba da aynı anda girdi dinlenme yerine. İki ayrı yönden. Biri gidiyordu, öbürü geliyordu. Yavaşladılar. Birbirlerini yanlayıp geçtiler. Sırt<sup>A</sup> sırta durdular. İkisinin de içi doluydu. Büyükler, çocuklar ve eşyalar iç içe. İkisinin de üstü yük doluydu. Bavullar, karton kutular ve torbalar sıkı sıkı bağlanmıştı.

İkisi için de yolun yarısı sayılırdı. Motorlar durduruldu. Kapılar açıldı. Çoluk çocuk dışarıya döküldü.<sup>O</sup> El çantaları, yer örtüleri, çıkınlar, şişeler alındı, çimenlere koşuldu. Yan yana iki ağaç altında örtüler yayılarak oturuldu.

Yiyecek içecekler açıldı. Herkes karnını doyurmaya başladı. Bir ağacın altında konserveler açıldı. Yağlı, peynirli, sucuklu ekmekler, kuru yolluklar<sup>U</sup> yenildi. Gazlı

Unter dem anderen Baum wurde sogleich eine Wassermelone angeschnitten, Schafskäse<sup>S</sup> ausgepackt. Riesige Fleischtomaten, hälftig<sup>I</sup> berstende Pfirsiche, ein verschlossener Plastikbehälter mit gebratenen Auberginenscheiben und Paprika in Joghurtsoße wurden in die Mitte gestellt. Aus einem Plastikkrug<sup>I</sup> trank man Wasser. Der Fahrer musterte lange die nur noch halbvolle Rakiflasche und steckte sie dann wieder weg. Dann holte er die Flasche doch wieder heraus. Er goss sich ein halbes Gläschen ein, schraubte den Deckel<sup>L</sup> wieder zu und stellte sie sogleich in die Tasche zurück.

Während er seinen Raki gehörig mit Wasser versetzte, Schafskäse, Tomaten- und Gurkenscheiben<sup>A</sup> als Beilage anrichtete, am Glas nippte, kauerte sich der Mann unter dem anderen Baum, nachdem er eine Kleinigkeit zu sich genommen hatte, zu einem halbstündigen Nickerchen auf die Decke. Als er sich wieder aufrichtete<sup>Y</sup>, goss er heißen Kaffee aus der Thermosflasche in einen Becher, begann zu schlürfen. Die Männer sprachen mit ihren Frauen: „Die halbe Strecke hätten wir schon hinter uns. Wenn wir uns etwas ausgeruht haben, machen wir uns wieder auf den Weg und fahren in einem Stück weiter, die Nacht durch. Morgen gegen Mittag sind wir dann am Ziel“, sagte der eine.

Der unter dem anderen Baum<sup>L</sup> sagte: „Das Größte ist jetzt geschafft. Nach einigen Stunden rasten wir wieder und trinken einen Tee oder Kaffee. Dann weiterfahren, soweit die Räder tragen. Morgen gegen Mittag sind wir am Ziel.“ Unter beiden Bäumen nahmen die Kinder<sup>U</sup> Bälle und spielten

maden suyu içildi. Çocuklara limonatalı gazoz şişeleri çıkarıldı.

Öbür ağacın altında hemen bir karpuz kesildi, beyaz peynir çıkarıldı. İri yarı domatesler, yarma şeftaliler, ağzı kapalı bir plastik kap içindeki kızarmış ve yoğurtlanmış patlıcan, biber kızartması ortaya kondu. Bir plastik testiden su içildi. Arabayı kullanan yarılanmış rakı şişesine baktı baktı, sonra gene kaldırdı. Şişeyi gene çıkardı. Yarım kadehcik alıp, şişeyi kapattı ve hemen yerleştirdi kutuya.

O, rakısını iyice sulandırıp, beyaz peynir, domates ve salatalıkla yudumlarken, öbür ağacın altındaki adam, az bir şey yedikten sonra battaniyenin üzerine şöyle bir uzanıp, yarım saat kadar kestirdi. Kalkınca termostaki sıcak kahveden bir bardağa doldurdu. Başladı yudumlamaya. Adamlar karılarıyla konuşmaya başladılar: "Yarısını aldık sayılır yolun. Biraz dinlenip yola koyulduk mu, ortalık iyice kararıncağa değin gideriz. Yarın öğleye doğru yerimizdeyiz, " diyordu biri.

Öbür ağacın altındaki, "Çoğu gitti, azı kaldı," dedi. "Birkaç saat sonra konaklar, birer çay kahve içeriz. Sonra git gidebildiğince. Yarın öğle üzeri yerimizdeyiz."

auf der Wiese. Kaum waren ein paar Minuten verstrichen, hatten sie sich schon untereinander gemischt. Es bestand jetzt keine Möglichkeit mehr, die Kinder von einem Baum von denen des anderen Baums zu unterscheiden. Vielleicht waren einige von der Sonne etwas stärker gebräunt. Aber wenn man nicht genau hinsah, fiel dieser Unterschied gar nicht auf. Sie sprachen und spielten miteinander, als würden sie einander schon immer kennen.

Doch Mütter und Väter sind Gefangene anderer Gedanken: „Ob sich wohl die Arbeitsmarktlage verändert hat? Hoffentlich fischen sie beim Zoll nicht unseren Raki heraus. Den Raki in einen Plastikkrug zu füllen, ist eine prima Idee. Geht es um Raki, läuft mein Gehirn doch wie geschmiert. Wie sollte es auch nicht. Ohne Raki ist dieser wertige Körperteil nie bei klarem Verstand. Und dann der Gebetsteppich. Aber wenn sie danach fragen, sage ich ganz einfach, dass ich darauf bete, dann ist die Sache geritzt. Wahrscheinlich sind auch die Kontrollen inzwischen ganz schön verschärft worden. Die Herren wollen doch die Ausländerzahl reduzieren. Wenn sie sonst keinen Haken finden, sollen sie meinerwegen, wenn sie wollen, den Raki, die Zigaretten und den Gebetsteppich beschlagnahmen. Da ist aber noch der Fünfliterkanister mit Olivenöl. Und wenn sie darauf bestehen, ihn zu öffnen? Mann, kann man denn beim Zoll einen Olivenölkanister öffnen? Dann müssen sie eben an einer Stelle einen Nagel hineinschlagen. Danach können wir das Loch mit etwas Zeitungspapier zustopfen. Wie steht's wohl um die Arbeit? Unser Betrieb hatte von sich aus niemandem



İki ağacın çocukları da ellerinde toplar,  
çimenlerde oynamaya başladılar. İki üç  
dakika bile sürmeden birbirlerine karıştılar.  
Şimdi hangi çocuğun hangi ağaçtan olduğunu  
ayirt etme olanağı yok. Belki bazıları biraz  
daha güneş yanığı. Ama iyice bakmadan bu  
ayırım belli olmuyor. Sanki, birbirlerini hep  
tanıyorlarmışcasına konuşuyorlar, oynuyorlar.

Analar, babalar oysa başka düşüncelerin  
tutsağı: "İş durumlarında bir değişiklik var  
mı acaba? Gümrükte bizim rakılara bir şey  
demezler inşallah. Rakıyı plastik testiye  
doldurmak da iyi akıl hani. Bizim kafa  
bu rakı işine iyi çalıştı. Çalışmayıp ne  
yapsin? Rakısız çalışmıyor mübarek. Bir de  
seccade var. Ama, namaz kılıyorum, derim  
sorarlarsa, olur biter. Herhalde aramalar  
da iyice sıkılaştı. Adamlar yabancıları  
azaltmak istiyorlar. Başka bir güçlük  
çıkarmasınlar da, isterlerse, rakıları,  
sigaraları ve seccadeyi alsınlar. Bir de  
beş litrelik zeytinyağı tenekesi var. Ya  
bunu açacaksınız derlerse? Ulan, zeytinyağı  
tenekesi de açılır mı gümrükte? O zaman,  
bir yerine bir çivi vurup deleriz. Sonra da  
deliği gazete parçasıyla tıkarız. İşler ne  
âlemde acaba? Bizim işyeri kendiliğinden  
kimseye çıkış vermediydi. Çıkanların yerine  
de kimseyi almadı ama Peki, neden almadı?

gekündigt. Er stellte aber anstelle der Ausgeschiedenen auch keine Neuen ein. Gut, aber warum haben sie niemanden eingestellt? Ist die Arbeit etwa weniger geworden? Das behaupten sie, aber ach wo...

Ich weiß, was ich schaffe. In unserer Abteilung waren wir zwölf. In anderthalb Jahren sind vier ausgeschieden. Acht blieben noch. Was wir mit zwölf geleistet haben, das müssen wir jetzt mit acht Leuten schaffen, genau dieselbe Arbeit. Ob es dir passt oder nicht. Lass es sein, wenn es dir nicht passt. Angst macht Beine. Die Angst um den Arbeitsplatz, der Gedanke daran, dass sie dich rausschmeißen.

Wir Ausländer müssen ständig mit dieser Angst leben. Von den acht Arbeitern, die noch da sind, sind sechs Ausländer. Die Krankheitsfälle sind zurückgegangen. Wenn du willst, kannst du gerne krankmachen. Vergiss aber dann nicht, was du dir damit einbrockst. Na gut, haben wir denn früher aus purem Spaß, aus Jux und Tollerei krankgefeiert? Ach, woher denn. Jetzt aber gehen wir auch krank zur Arbeit, solange wir aufstehen können. Ich habe dieses Jahr die Grippe nur so mit mir herumgeschleppt. Elende Plage wollte einfach nicht vorbeigehen. Schleppte sich nur so hin. Wenn du



İşler mi azaldı? Öyle diyorlar, ama ne gezer... Ben biliyorum yaptığım işi. Bizim bölümde on iki kişiydik. Bir buçuk yıl içinde dört kişi ayrıldı. Kaldık sekiz kişi. On iki kişiyle ne iş çıkarmışsak, sekiz kişiyle de aynı işi çıkarıyoruz. İstersen çıkarma. Korku bacayı sarmış bir yol. Ya



atarlarsa işten korkusu. Ama biz yabancılarda hep bu korku. Kalan sekiz kişiden altısı yabancı. Hastalanmalar azaldı. İstersen, hastaya çık. Başına geleceği de hesaplamayı unutma ama. Peki, eskiden laf olsun diye mi hastaya çıkıyorduk? Ne münasebet. Şimdiyse, pek öyle yataklık olmadıkça, hasta hasta da gidip çalışıyoruz. Ben bu yıl gripi ayakta geçirdim. Geçmek nedir bilmedi ama musibet. Süründü durdu. Eskiden bir hafta hastalık yapıp dinlendin mi, bıçak gibi kesilirdi. Tam

dört hafta sürüncemede kaldı bu yıl. Hüsam zavallısının ayakta duracak hali yoktu. Yüzüne bakan görüyordu. Yıkıldı yıkılacaktı. Neyse, en sonunda ustabaşı da insafa geldi. Kolundan tuttu, yazıhaneye götürdü, oradan da gönderdi eve Yazıhanede gördüler ama bir

früher eine Woche krankgeschrieben wurdest und dich ruhig hinlegen konntest, konntest du sie mit Stumpf und Stiel auskurieren. Genau vier Wochen verschleppte ich sie diesmal. Der arme Hüsam konnte kaum noch stehen. Man sah es ihm an. Er war dem Umfallen nahe. Nun gut, schließlich musste auch der Meister ein Einsehen haben. Er nahm ihn am Arm, brachte ihn ins Personalbüro und schickte ihn dann von dort gleich nach Hause. Sogar im Büro haben sie gesehen, dass es nicht gespielt war. Sonst gibt es keinen Weg, keinen einzigen, krankzumachen.

Doch auch damit sind wir einverstanden, wenn ich nur ein paar Jahre da arbeiten kann. Verrückter Gedanke, dass sie mir, wenn ich jetzt wieder zurück bin, vielleicht sagen könnten: ‚Wir brauchen dich nicht mehr.‘ Gott behüte, mein Sohn. Klopf’ an diesen Baumstamm, klopf dreimal.

In der Türkei sieht es schlimm aus. Während dieses Urlaubs kam es mir manchmal so vor, als könnte ich nie mehr dort leben. Wie sehr müssen wir uns an dieses Deutschland gewöhnt haben. In der Türkei ist alles ganz anders. Mit viel Kohle in der Tasche mache ich Urlaub. Wie die Herren. Aber immer, wenn ich daran denke, eines Tages für immer dort zu leben, sage ich mir, hoffentlich werfen sie uns nicht sobald raus aus Deutschland. Heimat ist Heimat, klar. Wir können unser Leben für sie opfern, doch wenn wir in Deutschland einen Rentenanspruch bekommen, dann können wir in der Heimat einen schönen Lebensabend verbringen.

Die Voraussetzung dafür ist natürlich, dass ich meinen

kez oyun olmadığını. Çaresi yok, başka türlü çaresi yok hasta çıkmanın.

Ona da razıyız şurda birkaç yıl daha çalışabilelim de. Bakarsın, şimdi gidince, artık lazım değilsin, deyiverirler mi? Allah korusun oğlum, vur şu ağaca, vur üç kez.

Türkiye'nin hali berbat. Bu izin sırasında bazen sanki hiç yaşamamışım gibi geldi. Ne de alışmışız şu gâvurun Almanyası'na. Türkiye'de her şey bambaşka. Cebimde paramla izin yapıyorum. Beyler gibi. Ama gene de düşündükçe burada temelli yaşayacağız günün birinde, diye, inşallah Almanya'dan tutup atmazlar bizi yakın zamanda, dedim kendi kendime. Anavatan, elbette, can feda, ama Almanya'da bir emeklilik kazanabilirsek, memlekette güzel bir ihtiyarlık geçiririz.

Tabii işten atılmamak koşuluyla. Koca Almanya bir krizimi atlatamayacak yani? Atlatır be, atlatır. Hem de nasıl atlatır. Adamlar yıkılmış parçalanmış Almanya'dan gene en güçlü devleti kurmadılar mı? Helal olsun valla. Bir ufacık krizi mi atlatamayacaklar? Atlatırlar atlatmasına, ama bu arada okkanın altına bizde gitmeyelim. Biz gitmeyelim de, kim giderse gitsin. Yoksa mahvolduğumuzun resmidir. Yıkımımız olur.

Arbeitsplatz nicht verliere. Wird denn dieses große, gewaltige Deutschland nicht eine Krise überwinden können? Klar schafft es das, klar. Und wie es das schafft! Haben diese Leute nicht auch aus einem Scherbenhaufen von Deutschland wieder den mächtigsten Staat aufgebaut? Ich gönne es ihnen ehrlich. Werden denn diese Menschen nicht eine solch kleine Krise bewältigen können? Bewältigen können sie sie schon, Hauptsache, wir gehen dabei nicht hops. Meinetwegen kann hops gehen, wer will, nur ich nicht. Sonst bin ich verloren. Das wäre mein Untergang.

Meine Aufenthaltsgenehmigung ist zwar noch gültig. Auch meine Arbeitserlaubnis. Aber alle sagen, dass sie Arbeitserlaubnisse nicht mehr verlängern wollen. Du hast Arbeit. Dir ist auch nicht gekündigt worden. Du gehst hin und willst deine Arbeitserlaubnis verlängern lassen. Nein, würden sie sagen, solange es arbeitslose Deutsche gibt, gibt es keine Verlängerung.

Ach, nimm nicht alles für bare Münze, was du hörst. Ich hab' noch keinen gesehen, dem es so gegangen ist. Aber passieren kann es, alles ist möglich, bei Gott..."

Während der Mann unter dem anderen Baum seinen Kaffee schlürfte, verhedderten sich seine Gedanken in andere Netze: „Jetzt werden wir wenigstens einen Monat lang frei sein von der Demütigung, Ermüdung und Verachtung eines Jahres. Wie Menschen zweiter Klasse würde man uns behandeln. Schön wäre es, sollen sie mich doch mal fragen.“



Oturma iznim var ama daha çalışma iznim de. Çalışma iznini uzatmıyorlarmış adamlar. İşin var. İşten çıkarılmamışsın. Çalışma iznini uzattırmak için gidiyorsun, yok, işsiz Almanlar olduğu sürece uzatmayız, diyorlarmış.

Her duyduğuna kulak asma. Böyle birine rastlamadım daha. Ama olur mu olur, herşey olur valla...”

Öbür ağacın altındaki adam kahvesini yudumlarken, onun da usuna başka türlü çengeller takılıyordu: ‘‘Bir yılın boyunca bükmesinden, yorgunluğundan, horlanmasından şöyle bir ay olsun kurtulalım. İkinci sınıf adam gibi davranıyorlarmış Almanlar bize. Ne ikinci sınıfı be, bana sorsunlar. Adam yerine

Behandeln sie uns denn überhaupt wie Menschen? Dann wären wir mit allem einverstanden,<sup>S</sup> soll es zweiter oder dritter Klasse sein. Sie sehen uns doch nicht einmal als Menschen an...

Was soll das heißen? Wir wären<sup>I</sup> von ihnen abhängig! Als wären sie nicht von uns abhängig. Wenn du nicht pünktlich zurückkommst, brauchst du gar nicht erst wiederzukommen, haben sie gesagt. Umso besser, Mann. Als wäre ich Feuer und Flamme für dieses Land,<sup>L</sup> als würde ich begeistert meine Heimat wieder verlassen. Und manche sagen, dass sie den Urlaubern blaue Briefe nachschicken. Blauen Brief nennen sie das Kündigungsschreiben. Wir brauchen dich nicht mehr. Wo du jetzt sowieso in dein<sup>A</sup> Land gegangen bist, bleib gleich dort, komm' nicht wieder zurück oder so ähnlich soll es in dem Brief heißen. Na, wenn schon, soll der blaue Brief halt kommen oder der schwarze...<sup>Y</sup>

Ist es jetzt gerade Zeit, an diese Dinge zu denken? Morgen bist du in der Heimat. Das Meer, die Pfirsiche, die Wassermelonen, die Sonne, die Speisen, Freunde, Verwandte. Gibt es noch einmal so etwas<sup>O</sup> wie die Heimat? Du sprichst die gleiche Sprache, verstehst alle Worte. Es gibt keine Bevorzugung. Alle sind so wie du. Jetzt im Urlaub bist du sogar wer. Der Wagen unter dir, die Mark in der Tasche.<sup>L</sup> Wer hat das schon?

In diesem Deutschland kann man in Sehnsucht nach der Sonne vergehen. Nur nach der Sonne? Nach einem Freund, nach einem Kameraden, nach einem<sup>U</sup> Menschen... Wenn sie mir



koyuyorlar mı bakalım. İkinci, üçüncü her sınıfa razıyız. Adam gözüyle bakmıyorlar ki...

Neymiş? Onlara muhtaçmışız. Sanki onlar bize muhtaç değil. Vaktinde gelmezsen hiç gelme, dediler. Canıma minnet be. Sanki ben, yurdundan gene ayrılmak için can atıyorum. Kimileri de, mavi zarf gönderiyorlar izinli gidenlerin arkasından, diyor. Mavi zarf dediği, yani işten atma mektubu. Sen bize artık gerek değilsin. Hazır ülkene gitmişken, orada kal, bir daha geri gelme, falan yazıyormuş mektupta. Gelsin geleceği varsa, mavi mektup mu, kara mektup mu...

Şimdi de bunları düşünmenin sırası mı? Yarın yurttasın. Deniz, şeftali, karpuz, güneş, yemekler, dostlar, arkadaşlar. Var mı insanın kendi yurdu gibi? Dilini konuşursun, sözünü anlarsın. Ayrıcalık yok. Herkes senin gibi. Hele şimdi izin geçirirken daha da bir üstünsün. Altında araba, cebinde mark. Kaç kişide var?

Şu Almanya'da güneşe hasret gider insan. Yalnız güneşe mi? Arkadaşa, dosta, insana... Almanya'ya gelmeden, deselerdi oraları böyle böyle, inanmazdım. Nasıl inanayım? Görünce, yaşayınca bile inanmak istemiyor gönül. Belki İngilizler şöyle şöyle, deseler,

gesagt hätten, bevor ich nach Deutschland kam, dort ist es so und so, ich hätte es nicht geglaubt. Wie sollte ich es auch? Selbst wenn man es am eigenen Leibe erfährt, das Herz will es nicht glauben. Wenn man mir gesagt hätte, die Engländer sind so und so, ich hätte es vielleicht geglaubt. Aber die Deutschen? Hat man uns denn die Deutschen je so geschildert?

Pfeif jetzt auf die Deutschen. Denk an dich. Ans Meer und an die Sonne. An Gespräche mit Freunden. Hoffentlich lassen sich am Strand keine deutschen Touristen direkt neben uns nieder. Ach, sollen sie sich doch dazusetzen, was ist denn schon dabei. Besser, sie setzen sich dazu. Dann kannst du ihnen zeigen, wie Türken sind, kannst es ihnen erklären. Auch ein bisschen Deutsch reden kannst du dabei. So ist es doch, ich werde denen mal ein großes Festessen geben, dann sollen sie sehen, wie Türken sind...“

Die Rast ging zu Ende. Essen, Getränke, Decken und Taschen, alles wurde wieder eingeräumt, in den Autos verstaute. Frauen und Kinder stiegen zuerst ein. Dann die Männer. Sie drehten die Zündschlüssel. Gaben Gas. Die Autos, Rücken an Rücken, tauchten in die Abgaswolken, die sie gegeneinander ausstießen. Dann brachen sie aus dem Rauch aus. In entgegengesetzten Richtungen beschleunigten sie die Fahrt...

*Unterwegs, Yüksel Pazarkaya, türkische Ersterscheinung 1977*

U

inanırdım. Ama Almanlar? Öyle mi anlattılar  
bize hep Almanları?

Boşver Almanları şimdi. Bak sen işine.  
Denize ve güneşe. Dost söyleşilerine.  
İnşallah Alman turistleri de gelip sahilde  
tam yanımıza çökmezler. Otursunlar be, ne  
çıkarsın, otursunlar daha iyi. Gösterirsin  
nasılmış Türkler, anlatırsın. Hem de  
biraz Almanca konuşmuş oluruz. Değil mi  
ya, adamlara şöyle bir ziyafet çekeyim de,  
görsünler nasıl olurmuş Türkler...”

Dinlenme bitti. Yiyecek, içecek, örtü sergi,  
öteberi toplandı. Arabalara yerleştirildi.  
Çocuklar, kadınlar önce bindiler. Sonra  
erkekler. Kontaklar çevrildi. Gaz verildi.  
Sırt sırta duran arabalar karşılıklı  
çıkardıkları ekzoz dumanı içinde kaldılar.  
Sonra dumanı yarıp çıktılar. Ters yönlerde  
yürüyüp hızlandılar...

*Yolda, Yüksel Pazarkaya, 1977*



LAST



GEN

FE

**TIK TAMIRI**  
**ERVIS** **AUTO**  
**ERVIS 50<sup>M</sup>**





**WO** werden sie warten? Das ist überhaupt nicht klar. Selbst wenn sie irgendwo warten, woher sollen wir dann wissen, wo? Ob sie am Straßenrand<sup>o</sup> stehen und winken? An welchem Straßenrand sollen sie halten? Etwas am Rand der Autobahn? Darf man denn auf der Autobahn etwas überall, wo es einem in den Kram paßt, anhalten? He? Oder warten sie vielleicht auf einem<sup>L</sup> Parkplatz? Auf welchem Parkplatz?

*Europastraße 5, Güney Dal, türkische Ersterscheinung 1979*

U



**NERDE** bekler? Hiç belli değil. Bekleseler bile biz nasıl bileceğiz onların nerede beklediğini? Yolun kıyısında durup el falan etseler? Hangi yolun kıyısında duracaklar? Otoyolunun mu? Durulur mu otoyolunun her istenilen yerinde? E..? Bir park yerinde bekliyorlardır belki? Hangi park yerinde?

*E-5, Güney Dal, 1979*

U





Bİ'BAK

|

|

|

|

|

|

KONVOI B-34

KONVOY B-34

EINE

BERLİN-İSTANBUL

FRISIERTE

YOLUNDA

MODELLAUTOKOLONNE

BİR MODİFİYE

UNTERWEGS

MODEL ARABA

VON BERLIN

KONVOYU

NACH İSTANBUL

|

|

|

|

|

|

|

ALMANCA'DAN ÇEVİREN

CAN SUNGU

Seit den 1960er Jahren wurde die Autostrecke zwischen Deutschland und der Türkei vielleicht so oft befahren wie keine andere internationale Strecke innerhalb Europas. Im Sommer in der Hochsaison entstehen immer noch lange Schlangen an den Grenzen und die Übernachtungsplätze auf den Raststätten werden knapp. Den Wagen zu packen ist eine Kunst, die jeder Familienvater beherrschen sollte. Die Mutter hält für mindestens drei Tage Reiseproviant bereit. Für die Kinder aber vergeht die Zeit auf dem Rücksitz meist quälend langsam, obwohl die Eltern ihr Bestes geben, um mit Höchstgeschwindigkeit und fast ohne Schlaf in Rekordzeit am Ziel anzukommen.

In unserem Workshop KONVOI B-34<sup>1</sup> thematisierten wir die Ferienreise von Deutschland in die Türkei aus der Perspektive der Kinder. Wir tauschten uns aus, über die Strecke, die Erlebnisse und Erfahrungen der Kinder mit Autos, Staus, Grenzen, Picknickpausen, Dieseldgestank, Geschwindigkeit und schließlich mit der Ankunft. Bilder aus den Familienarchiven der Kinder ergänzten die Erzählungen und brachten uns auch die Erinnerungen von Eltern und Großeltern aus vergangenen Zeiten näher. Nicht zuletzt fragten wir uns natürlich: Wie müsste das Traumauto für diese Reise aussehen, das am schnellsten fährt, am meisten trägt und einfach am coolsten ist? Die Kinder entwarfen und „frisierten“ auf einer einfachen Bausatz-Basis ihr eigenes ferngesteuertes Ferientransit-Modellauto, um es dann für die Wagenkolonne KONVOI B-34 bereit zu stellen. Die von den Kindern gebauten Modellautos des KONVOI B-34 stehen im Rahmen der Ausstellung in Berlin und Istanbul für ein Rennen am Start. Die ferngesteuerten und mit einem „Roadsound“ ausgestatteten Autos bilden so ein interaktives Spielelement für das Publikum und schaffen eine Verbindung zwischen der Straße und der Ausstellung.

Almanya ve Türkiye arasındaki yol 1960'lardan beri belki de Avrupa içerisinde hiçbir uluslararası yolun olmadığı kadar sık kullanıldı. Yaz sezonunda hala sınır geçişlerinde uzun kuyruklar oluşuyor ve dinlenme tesislerinde yer bulmak zorlaşıyor. Arabanın bagajını yerleştirmek her aile babasının ustalması gereken bir sanat. En az üç günlük yolluğu hazır etmek annelerin marifeti. Ebeveynler her ne kadar tüm hızla ve nerdeyse hiç uyumadan rekor sürede hedefe varmaya çalışsalar da çocuklar için zaman arka koltukta genellikle çok sıkıcı geçiyor.

KONVOY B-34 atölyesinde Almanya'dan Türkiye'ye tatil yolculuğunu çocukların gözünden anlattık. Çocuklarla yol üstüne; yani arabalar, kuyruklar, sınırlar, piknik molaları, benzin kokusu, hız ve en nihayetinde hedefe varmak hakkında konuştuk ve onların anılarını dinledik. Aile arşivinden resimler bu alıntılara eşlik ederken anne-babaların ve nine-dedelerin geçmişten kalan hatıralarına daha da yakınlıklaştık. Bir yandan kendimize şunu sorduk: Yola çıkacağımız en hızlı, en havalı ve en fazla eşya taşıyabilen arabayı hayal etsek, bu nasıl olurdu? Çocuklar KONVOY B-34'e katılmak üzere hayallerindeki model arabaları tasarladılar ve ellerindeki uzaktan kumandalı arabaları buna göre modifiye ettiler. Çocuklar tarafından tasarlanan uzaktan kumandalı ve sesli bu KONVOY B-34 arabaları Berlin ve İstanbul'daki sergimiz esnasında "yola çıkıyorlar", etkileşimli bir oyuncak olarak sokak ve sergi alanını birbirine bağlıyorlar.

1

B ist das Kennzeichen für Berlin und 34 für Istanbul.

~~Ich~~ jeden Sommerferien fahren wir zur Türkei.  
Wir fahren in Bulgarien Ungarn Rumänien vorbei.

Her yaz tatilinde Türkiye'ye gideriz. Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Romanya'dan geçersiz.

Ich fahre jeden Sommerferien  
nach Bulgarien oder nach der  
Türkei, Wir fahren an Polen,  
Tschechien, Ukraine usw. vorbei.  
Ich und meine Familie

Her yaz tatilinde Bulgaristan'a veya Türkiye'ye giderim. Ailem ve ben Polonya, Çek Cumhuriyeti, Ukrayna'dan v.s. geçersiz.



## Meine Reise nach Tschechien

Erstmal mussten wir unseren Koffer packen. Ich habe mich sehr gefreut für die Fahrt aber ich wusste das es lange dauern würde. Nachdem wir unseren Koffer gepackt haben ging endlich die Fahrt los. Ich wusste das die Fahrt 3 Tage dauern würde meine ganze Familie war aufgeregt ich war froh das ich endlich mal meine Verwandten wieder sehen würde. Bei der Fahrt Ich hoffte das kein Stau kam aber dann nach ca. 130km kam eine und wir mussten warten solange bis wir was dannach ging es nach einem Tag weiter ich freute mich das es nur noch 2 Tage bis zu Tschechien waren. Meine Geschwister ging es allen schlecht sie bekamen Magenschmerzen weil Magennähe manchmal gegen Erbrechen halfte. Meine Vater wackelten sich ab mit den Fahrten. Aber Und ich musste nicht Erbrechen das war Glück ich habe aus dem Fenster raus geschaut und viele Tiere gesehen und dann war es Abend und wir waren nachdem schlafen wir nach 6 Stunden schlafen wachte ich auf meine Geschwister die Vater und Mutter schlafen noch ich sah plötzlich ein Unfall ich wachte meine Vater und meine Mutter auf sie sahen es und rufen den Krankenwagen und nach dem der Krankenwagen kam und für die Gerichte ging die Fahrt weiter und dann kamen wir endlich an und wir überreichten unsere Verwandten und sie waren auch sehr glücklich uns zu sehen und das habe ich es mir gewünscht es gewesen da zu sein.

### Çeçenistan seyahatim

Önce bavulumuzu toplamamız gerekti. Aslında yola çıkacağımıza çok sevindim ama yolculuğun uzun süreceğini de biliyordum. En sonunda yola çıktık! Yolun üç gün süreceğini biliyordum. Ailem çok heyecanlıydı. Akrabalarımı yeniden göreceğime çok seviniyordum. Trafikte hiç sıkışıklık olmamasını umuyordum ama neredeyse 13 dakika sonra trafik sıkıştı. Beklerken bir şeyler yedik. Ertesi gün yola devam ettik. Çeçenistan'a sadece iki gün kaldığı için sevinçliydim. Kardeşlerimin midesi bulanıyordu. Bulantıya karşı sakız çiğniyorlardı, çünkü sakız bulantıya bazen iyi geliyor. Arada şoför değişiyordu. Midem bulanmadığı için şanslıydim. Pencereden baktığımda bir sürü hayvan gördüm. Sonra akşam oldu ve yemek yedik. 6 saat uykudan sonra uyandım ve kardeşlerime göz kulak oldum. Annem ve babam hala uyuyorlardı. Bir anda bir kaza gördüm. Annemi ve babamı uyandırdım. Hemen ambulans çağırdılar. Ambulans gelip yaralıları aldıktan sonra yolculuk devam etti. Sonunda vardık ve akrabalarımıza sürpriz yaptık. Herkes bizi gördüğü için çok sevinmişti. Ben de orada olmanın tadını çıkarttım.

## ☞ unsere reise in die Türkei.

von Berlin  
Ich bin in die Türkei gefahren mit meinem 1er Bmw.

Ich habe in die Türkei mitgebracht einen Koffer,  
Anzihsachen, mein Ipad, Schwimmsachen usw.

~~Ich habe~~ ~~sehr~~ meine Mutter hat gepackt.

Ich hatte kein stress

Meine erste Rast war in Bulgarien auf  
der Tankstelle. Ich habe auf dem weg  
gegessen. Salam, Brot.

Wir sind an Samsun angekommen.

Ich kann mich an nichts erinnern

Türkiye'ye yolculuğumuz

Berlin'den Türkiye'ye BMW 1 Serisi ile gittim.

Türkiye'ye bir valiz götürdüm. Giysiler, Ipad'ım, yüzme malzemeleri v.s.

İlk molamı Bulgaristan'da bir benzin istasyonunda verdim. Yolda bir şeyler yedim. Salamlı ekmek.

Samsun'a vardık.

Başka bir şey hatırlamıyorum.

**Teilnehmer\*innen des Workshops — Katılımcılar**

*Ela Aytutucu, Muhammed Zeybekođlu,  
Mahamad Al Ahmad, Valon Bunjaku,  
Mete Odabaş, Melissa Tokay, Sude Kaya,  
Rengin Kışıban, Simon Kemegni und alle  
Schüler\*innen der Klasse 6 der Humbolthain  
Grundschule Berlin-Wedding.*

**Workshopleitung — Atölye Yöneticisi**

*Tuna Arkun, Malve Lippmann*

**Begleitende Erzieherin — Yardımcı Eđitmen**

*Marion Müller*

**Konzeption — Konsept**

*Can Sungu, Malve Lippmann*

Der Workshop fand von April-Mai 2016 im bi'bak und  
in der Humbolthain Grundschule statt.

Bu atölye Nisan-Mayıs 2016 arasında bi'bak ve  
Humboldthain İlkokulu'nda gerekleşmiştir.

KONVOI B-34 ist ein Projekt von bi'bak in  
Kooperation mit der Humbolthain Grundschule  
Gefördert vom Berliner Projektfonds Kulturelle  
Bildung

KONVOY B-34 bir bi'bak projesidir. Humboldthain  
İlkokulu ortaklığıyla gerekleşmiştir.  
Berlin Kültürel Eđitim Fonu tarafından  
desteklenmiştir.





**ETWAS** früher auf die Autobahn zu kommen, das hieß, in allen Schlangen, die noch kommen würden, wenigstens ein klein wenig weiter vorn zu sein. Es bedeutete, in dem Durcheinander bei der Einfahrt und Ausfahrt auf die Umgehungsautobahn um München die Chance auf eine gute Platzierung zu haben und damit früher in Österreich zu sein. Und so bei der Ankunft in Kapıkule eine Menge von Wagen, die zur gleichen Zeit losgefahren sind, weit hinter sich gelassen zu haben, das ist die schönste Auszeichnung... Es ist ein Wettkampf, bei dem man nicht vorher zusammenkommt, bei dem man keinen Preis oder ähnliches aussetzt und keine Teilnahmebedingungen festlegt.

Das Wettrennen beginnt zwar in dem Augenblick, in dem die Teilnehmer vor ihren Haustüren ihre Autos in Gang setzen, es zeigt aber sein wahres Gesicht nur an den Grenzen. Die Tausende von Kilometern lange Rennstrecke wird durch die Grenzstationen in Runden unterteilt.

Ein Wettkampfteilnehmer, der von Westdeutschland







**BİR** an önce otoyola  
çıkma<sup>S</sup>k demek, ilerde  
oluşacak tüm  
kuyruklarda biraz daha  
önde olmak demektir.  
Münih çevre yoluna<sup>I</sup>  
giriş ve çıkıştaki  
karmaşada iyi bir  
yerleşme olanağı bulmak,  
Avusturya sınırına daha<sup>L</sup>  
önce varmak demektir.  
Böyle böyle Kapıkule'ye  
varıldıkça, birlikte  
yola çıktıkları bir<sup>A</sup>  
yığın arabayı çok çok  
gerilerde bırakmış  
olmak övünçlerin en  
güzeli... Önceden<sup>Y</sup>  
kimselerin bir araya  
gelip de bir ödül  
falan koymadığı,  
katılma koşullarını<sup>O</sup>  
saptamadığı bir yarış  
bu. Yarış, katılanların

arabalarını evlerinin kapıları önünden  
ayırdığı andan bu yana başlar ama, gerçek<sup>L</sup>  
somut görüntüsünü sınırlarda belli eder.  
Binlerce kilometre süren yarış yolu sınır  
kapılarıyla bölümlendirilmiş... Batı  
Almanya'dan çıkıp da Türkiye sınırına<sup>U</sup>

losfährt, um die türkische Grenze zu erreichen, kennt seine Kameraden, die sich das gleiche Schicksal erwählt haben, von den Wartezeiten an den Grenzstationen her, die manchmal einen ganzen Tag dauern. Man tauscht Adressen aus, diskutiert die politischen und sozialen Probleme des Landes. Jeder ist bemüht, die ihm genehmen Strukturen des gesellschaftlichen Lebens in dem jeweiligen Land, in dem er arbeitet, zu verteidigen und zu erklären, wie sie auf sein Land anzuwenden seien. Ein Arbeiter, der in Frankreich beschäftigt ist, entwickelt in seinem Kopf meist etwas andere Vorstellungen darüber, nach welchem Modell man die Türkei entwickeln sollte, als einer, der in Westdeutschland oder einer, der in Holland arbeitet. Ob sich die in Deutschland Lebenden nun die Disziplin mehr zu eigen machen oder nicht, jedenfalls erklären sie alle, daß man ohne Disziplin überhaupt nicht weiter käme. Gegen diese These wenden sich am heftigsten diejenigen Arbeiter, die in Frankreich oder auch in Belgien arbeiten: Unsere Leute sind da anders als die Deutschen, die Arbeit muß einem doch auch ein bißchen schmecken. Das ist doch nichts, immer nur zackzack wie eine Maschine ... Für die Arbeiter, die aus dem gleichen Dorf, dem gleichen Kreis oder der gleichen Provinz stammen, ist das Wettrennen auf der Grenzstation von Kapıkule noch nicht zu Ende: Sie führen es weiter, bis hinein in ihre Wohngegend, in ihren Stadtteil.

*Europastraße 5, Güney Dal,*

*türkische Ersterscheinung 1979*

U

ulaşacak bir yarışçı kendisiyle yazgı  
birliği yapmış arkadaşlarını, sınır  
kapılarındaki bazen bir günü bulan  
beklemelerde tanır. Adresler alınıp,  
adresler verilir... Ülkenin siyasal ve  
toplumsal konuları sıkı sıkıya tartışılır.  
Herkes kendi çalıştığı ülkede gönlüne  
uygun bulduğu toplumsal yaşama biçimleri,  
ülkesinde nasıl uygulanmalıdır onu  
anlatmaya, savunmaya çalışır. Fransa'da  
çalışan işçinin Türkiye'ye uygulanmak  
üzere kafasında oluşturduğu kalkınma biçimi  
çoğunlukla, Batı Almanya ya da Hollanda'da  
çalışan işçinin örnekleriyle ayrıcalıklar  
gösterir... Almanya'dakiler sıkı düzeni  
daha mı çok benimsemişler nedir, bunsuz  
hiçbir şey olmayacağını söylerler hep. Bu  
savunuya en çok karşı çıkanlar Fransa'da  
ya da Belçika'da çalışan işçiler: Bizim  
insanlarımız Almanlara benzemezler,  
çalışmaya bir parça gönül tadı katmalı canım.  
Ne o, makine gibi harhar...  
Aynı köylerden, ilçelerden ya da illerden  
çıkma işçiler yarışmayı Kapıkule sınır  
kapısında bırakmazlar; daha ötelere...  
semtlerine, mahallelerine değin  
sürdürürler...

*E-5, Güney Dal, 1979*

U





**Bild- und  
Textnachweise –  
Fotoğraflar ve  
alıntılar**

**Umschlag — Kapak**

Erol Gülyalçın  
unterwegs in  
Österreich in einem  
Konvoi mit drei Ford  
Transits MK2 – Erol  
Gülyalçın, üç Ford  
Transit MK2'den  
oluşan konvoy  
ile Avusturya'da,  
Privatarchiv – Erol  
Gülyalçın Özel Arşivi,  
1984

**S.4**

Autobahn in  
Brandenburg –  
Brandenburg otoyolunda,  
bi'bak, Foto: Malve  
Lippmann, 2016

**S.10,11**

Türkei-Griechenland  
Grenzübergang Ipsala,  
Türkiye-Yunanistan  
Sınırı İpsala Kapısı,  
bi'bak, Foto: Can  
Sungu, 2015

**S.12,13**

Familie Adışen mit  
dem Opel Rekord C  
Caravan bei einer<sup>S</sup>  
Rast in Süd-Serbien  
– Adışen ailesi Opel  
Rekord C Caravan ile  
Sırbistan'ın güneyinde  
mola verirken,<sup>I</sup>  
Privatarchiv –Adışen  
Aile Arşivi, 1974

**S.14,28**

Stau an der Grenze<sup>L</sup>  
– Sınırdaki trafik  
sıkışıklığı, Borut  
Piculin, Privatarchiv  
– Borut Piculin Özel<sup>A</sup>  
Arşivi, 1975

**S.17**

Stau an der  
Grenze – Sınırdaki<sup>Y</sup>  
trafik sıkışıklığı,  
Privatarchiv – Borut  
Piculin Özel Arşivi, ~  
1975

**S.18**

Unterwegs in die<sup>O</sup>  
Türkei bei Niš  
in Jugoslawien –  
Türkiye yolunda Niš/  
Yugoslavya mevki,<sup>L</sup>  
DOMiD-Archiv – DOMiD  
Arşivi, 1966

**S.20**

Stau an der  
Grenze – Sınırdaki<sup>S</sup>  
trafik sıkışıklığı,  
Privatarchiv – Borut  
Piculin Özel Arşivi, ~  
1975

**S.23**

Türkische  
„Gastarbeiterfamilie“  
vor ihrem Auto –  
Türkiyeli göçmen işçi  
ailesi arabalarının  
önünde, picture  
alliance / dpa, Foto:  
Privat – Özel, 1975

**S.25**

Eine  
„Gastarbeiterfamilie“  
macht Picknick auf  
einem Rastplatz an  
der Autobahn Richtung  
Jugoslawien-Türkei  
– Bir göçmen işçi  
ailesi Yugoslavya-  
Türkiye otobanındaki  
bir mola yerinde  
piknik yaparken,  
picture alliance/ dpa,  
Foto: Istvan Bajzat,  
undatierte Aufnahme –  
tarih bilinmiyor

**S.30, 31**

Wegweiser nach  
Istanbul – Yol levhası  
Istanbul, bi'bak, Foto:  
Can Sungu, 2016

**S. 32, 33**

Auf der Fähre  
nach Çanakkale –  
Çanakkale feribotunda,  
Privatarchiv – Esin  
Dorsch Özel Arşivi,  
~1985

**S. 32, 33**

Kabadayı, Aşık. 2011.  
*Zwischen Köln und  
Ankara – Köln ile  
Ankara'nın arası*  
DOMID – *Geteilte  
Heimat*, DE/TR. Übers. –  
çev.: Carl Koß

**S. 36, 37**

Eine  
„Gastarbeiterfamilie“  
macht Picknick auf  
einem Rastplatz an  
der Autobahn Richtung  
Jugoslawien-Türkei  
– Bir göçmen işçi  
ailesi Yugoslavya-  
Türkiye otobanındaki  
bir mola yerinde  
piknik yaparken,  
picture alliance/ dpa,  
Foto: Istvan Bajzat,  
undatierte Aufnahme –  
tarih bilinmiyor

**S. 40, 41**

Wegweiser an einer  
Raststätte – Dinlenme  
tesisi çıkışında yol  
levhası, bi'bak, Foto:  
Malve Lippmann, 2016

**S. 42, 60, 61**

Autounfall auf der  
Fahrt in die Türkei –  
Türkiye yolunda araba  
kazası, DOMiD-Archiv –  
DOMiD Arşivi, ~1965

**S. 45**

Heutige Beschilderung  
der ehemaligen  
„Gastarbeiterroute“  
durch die Steiermark –  
Steiermark bölgesinden  
geçen „misafir işçi  
rotası“nın bugünkü  
tabelası, bi'bak, Foto:  
Can Sungu, 2016

**S. 46**

Übrig gebliebenes  
Hinweisschild  
auf einem  
Rasthausparkplatz  
an der ehemaligen  
„Gastarbeiterroute“  
durch die Steiermark,  
Steiermark bölgesinden  
geçen „misafir işçi  
rotası“nda bulunan bir  
dinlenme tesisinden  
geriye kalan tabela,  
bi'bak, Foto:  
Can Sungu, 2016

**S. 48**

Familie Adışen  
unterwegs mit dem Ford  
Taunus P7b 26m in die  
Türkei – Adışen ailesi  
Ford Taunus P7b 26m  
ile Türkiye yolunda,  
Privatarchiv – Adışen  
Aile Arşivi, 1974

**S. 51**

Die „Gastarbeiterroute“  
durch Österreich –  
Avusturya'dan geçen  
„misafir işçi rotası“,  
Theussl und Pritz,  
1976

**S. 52**

Unfall bei Leoben  
– Leoben'de kaza,  
Freiwillige Feuerwehr  
St. Michael –  
St. Michael Gönüllü  
İtfaiyesi,  
~1974

**S. 53**

Hinweis auf ein Hotel  
an der ehemaligen  
„Gastarbeiterroute“  
durch die Steiermark –  
Steiermark bölgesinden  
geçen „misafir işçi  
rotası“nda bir otel  
reklamı, bi'bak, Foto:  
Can Sungu, 2016

**S.54**

Das letzte Schild auf dem sog. „Moslem Rastplatz“ – „Müslümanlar için Dinlenme Tesisi“nden geriye kalan tek tabela, bi'bak, Foto: Can Sungu, 2016

**S.55**

Unfallschwerpunkte entlang der steirischen „Gastarbeiterroute“ – „Misafir işçi rotası“nın Steiermark bölgesinde en çok kaza yapılan yerler, Theussl und Pritz, 1976

**S.56**

Autounfall am Straßenrand – Yol kenarında bir araba kazası, DOMiD-Archiv – DOMiD Arşivi, ~1970

**S.57**

Geschlossene Tankstelle an der ehemaligen „Gastarbeiterroute“ durch die Steiermark – Steiermark bölgesinden geçen „misafir işçi rotası“nda kapanmış bir benzin istasyonu, bi'bak, Foto: Can Sungu, 2016

**S.58**

Toilettenhäuschen auf dem sog. „Moslem Rastplatz“ – „Müslümanlar için Dinlenme Tesisi“ nde tuvalet kulübesi, bi'bak, Foto: Can Sungu, 2016

**S.62, 63**

Grabstein eines Kindes mit türkischer Aufschrift auf dem Friedhof in Kalwang an der ehemaligen E5, Eski E-5 karayolunda bulunan Kalwang mezarlığında gömülü bir çocuğun Türkçe mezar taşı, bi'bak, Foto: Can Sungu, 2016

**S.64, 65**

Geschlossene Tankstelle an der ehemaligen „Gastarbeiterroute“ durch die Steiermark – Steiermark bölgesinden geçen „misafir işçi rotası“nda kapanmış bir benzin istasyonu, bi'bak, Foto: Can Sungu, 2016

**S.66**

Auf der Fahrt in die Türkei – Türkiye yolunda, DOMiD-Archiv –DOMiD Arşivi, 1968 [Beschriftung auf dem Foto – Fotoğrafın arkasındaki yazı: Bu Öpel Marka oto ile 1968 in beşinci ayın sonunda Türkiyeye giderek Hemi izin yaptım Hemide Benim Hanımı bu arabayla Kontratlı Almanyaya getirdim Gelişimiz Ağustosun 24-25 felan olacak. – Mit diesem Opel-Auto bin ich Ende Mai 1968 in die Türkei gefahren. Ich habe sowohl Urlaub gemacht als auch meine Frau mit einem Arbeitsvertrag nach Deutschland mitgebracht. Unsere Ankunft sollte am 24. oder 25. August sein.]

**S.66-71** Üstün, Nevzat. 2011.

*Deutschlandherren – Almanya Beyleri.* DOMiD – *Geteilte Heimat.* DE/TR, Übers. – çev.: Carl Koş



**S.67**

Familie Adışen  
 unterwegs mit dem Ford  
 Taunus P7b 26m in die  
 Türkei - Adışen ailesı  
 Ford Taunus P7b 26m  
 ile Türkiye yolunda,  
 Privatarchiv - Adışen  
 Aile Arşivi, 1974

**S 68,69**

Auf einem Türkeibesuch  
 mit der zukünftigen  
 Ehefrau - Sonradan eşi  
 olacak nişanlısıyla  
 Türkiye ziyareti,  
 DOMiD-Archiv - DOMiD  
 Arşivi, 1965

**S.72, 86, 87**

Rückkehrer vor der  
 Abreise in die Türkei  
 - Türkiye'ye geri dönüş  
 yolculuğu öncesi,  
 DOMiD-Archiv - DOMiD  
 Arşivi, 1983

**S.75**

Spielkarten,  
 Mitbringsel aus  
 Deutschland - Oyun  
 kağıtları, Almanya'dan  
 getirilen hediye,  
 Gökhan Mura, 2016

**S.76**

Mitbringsel -  
 Hediyelik eşyalar,  
 Gökhan Mura, 1986

**S.79**

Abreisevorbereitung  
 - Yola çıkış  
 hazırlıkları,<sup>S</sup>  
 Duisburg-Hüttenheim,  
 DOMiD-Archiv - DOMiD  
 Arşivi, 1984

**S.80,81**

Zollkontrolle an der  
 türkisch-bulgarischen  
 Grenze in Kapıkule -  
 Türkiye-Bulgaristan  
 Kapıkule sınırında<sup>L</sup>  
 gümrük kontrolü,  
 DOMiD-Archiv - DOMiD  
 Arşivi, ~1975

**S.82**

Auf dem Weg in die  
 Heimat - Memleket  
 yolunda, DOMiD-Archiv -  
 DOMiD Arşivi, ~1970<sup>Y</sup>

**S.83**

Nach *Burda*-Modellen  
 genähte Hemden aus  
 deutschem Stoff<sup>O</sup>  
 - *Burda* dergisi  
 kalıplarına göre Alman  
 kumaşlarından dikilmiş  
 gömlekler, Gökhan Mura,  
 2016<sup>L</sup>

**S.88, 89**

Urlaubsreise in die  
 Türkei - Türkiye tatili  
 yolculuğu, Kapıkule,  
 DOMiD-Archiv - DOMiD<sup>U</sup>  
 Arşivi, ~1975

**S.90, 91**

Türkische Familie  
 am Grenzübergang in  
 Serbien - Sırbistan  
 sınırında Türkiyeli  
 bir aile, Foto: Karl-  
 Heinz Dietrich, ~1984

**S.92**

Grenzkontrolle - Sınır  
 kontrolü, Privatarchiv  
 - Arşiv Borut Piculin,  
 ~1975

**S.93**

Grenzkontrolle - Sınır  
 kontrolü, Privatarchiv  
 - Arşiv Borut Piculin,  
 ~1975

**S.92-95**

Ayten, Ahmet. 2011.  
*Der Herr Beamte -  
 Memur Bey.* DOMiD -  
*Geteilte Heimat.* DE/TR.  
 Übers. - çev.: Carl  
 Koş

**S.96, 97**

Reisepass mit Stempeln  
 - pasaport. bi'bak.

**S.92**

„Gastarbeiterfamilie“  
 auf der Reise in  
 die Heimat, „Misafir  
 işçi ailesi“, Foto:  
 ullstein bild - IVB-  
 Report

**S. 98**

Grenze - Sınır,  
Privatarchiv - Borut  
Piculin Özel Arşivi,  
~1975

**S. 99**

Türkei-Bulgarien  
Grenzübergang Kapıkule,  
Türkiye-Bulgaristan  
Sınırı Kapıkule Kapısı,  
bi'bak, Foto: Can  
Sungu, 2016

**S. 102, 118, 119**

Autobahn in Serbien,  
Sırbistan'da otoyol,  
bi'bak, Foto: Can  
Sungu, 2016

**S. 98, 100**

Ağaoğlu, Adalet. 2016  
[1979]. *Die zarte  
Rose meiner Sehnsucht*.  
Engelschoff: Verlag  
Auf dem Ruffel, S.19-  
20. Übers. - çev.:  
Wolfgang Scharlipp

**S. 99, 101**

Ağaoğlu, Adalet. 2015  
[1976]. *Fikrimin  
İnce Gülü*. İstanbul:  
Everest, S.19-20

**S. 105, 106, 108, 110**

*Gastarbeiterstraße*  
-, *E5 Ölüm Yolu*, Tuncel  
Kurtiz, 1978

**S. 112**

*Baldız*, Regisseur -  
Yönetmen: Temel Gürsu,  
Olgun Film, 1975<sup>S</sup>

**S. 113**

*Bir Umut Uğruna*,  
Regisseur - Yönetmen:  
Gökhan Güney, Em-Ra<sup>I</sup>  
Film, 1991  
S.120,121 6000 km hin  
und her, vielleicht  
noch mehr - 6000<sup>L</sup>  
kilometre gidiş ve  
dönüş, belki daha da  
fazla, Privatbesitz  
Hanefi Yeter - Hanefi  
Yeter Özel Arşivi, 1979<sup>A</sup>

**S. 122, 123**

Schlafender Fahrer auf  
einer Raststätte in  
Serbien - Sırbistan'da  
bir dinlenme tesisinde  
uyuyan şoför, bi'bak,  
Foto: Can Sungu, 2015<sup>Y</sup>

**S. 124**

Picknick am<sup>O</sup>  
Straßenrand - Yol  
kenarında piknik,  
Privatarchiv - Borut  
Piculin Özel Arşivi,  
~1975<sup>L</sup>

**S. 125**

Schlafender Fahrer  
mit Kind- Çocuğu<sup>U</sup>  
ile uyuyan şoför,  
Privatarchiv - Borut  
Piculin Özel Arşivi,  
~1975

**S. 124-139**

Pazarkaya, Yüksel.  
2011 [1977]. *Unterwegs*  
- *Yolda*. Oturma İzni,  
Güz Rengi, İstanbul:  
Cem Yayınevi, S.56-60.

**S. 130, 131**

Pause auf einem  
Rastplatz - Bir  
dinlenme tesisinde  
mola, Familienarchiv  
- Ertaş Aile Arşivi,  
~1978

**S. 135**

Ein „Gastarbeiter“ mit  
seinem Auto in Bonn-  
Beul - Bonn-Beul'da  
arabasıyla bir göçmen  
işçi, DOMiD-Archiv -  
DOMiD DOMiD Arşivi,  
1976

**S. 140, 141**

Reifen- und  
Abschleppdienst auf  
dem letzten noch  
befahrenen Stück  
der ehemaligen  
„Gastarbeiterroute“ in  
Serbien - „Misafir işçi  
rotası“nın hala aktif  
olarak kullanılan  
kesimindeki bir lastik  
ve çekici servisi,  
bi'bak, Foto: Can  
Sungu, 2016

**S.142, 143**

Ehemalige  
„Gastarbeiterroute“  
in der Steiermark  
– Steiermark  
bölgesindeki eski  
„misafir işçi rotası“,  
bi’bak, Foto: Can  
Sungu, 2016

**S.144**

Junge aus dem Workshop  
*Konvoi B-34 – Konvoi  
B-34* atölyesinde bir  
çocuk, bi’bak, Foto:  
Malve Lippmann, 2016

**S.147**

Modellautos aus dem  
Workshop *Konvoi  
B-34 – Konvoi B-34*  
atölyesinde maket  
arabalar, bi’bak, Foto:  
Malve Lippmann, 2016

**S.150, 151**

Türkischer Junge mit  
Spielzeugauto auf  
dem Chamissoplatz  
in Berlin-Kreuzberg  
– Berlin-Kreuzberg  
Chamisso meydanında  
oyuncak arabasıyla  
oynayan Türkiye  
kökenli çocuk, picture  
alliance / akg-  
images, Foto: Henning  
Langenheim/ akg-images,  
1973

**S.152, 153** Stau zur  
Urlaubszeit an einer  
Autobahntankstelle –  
İzin zamanı otobanda<sup>S</sup>  
benzin istasyonu  
kuyruğu, ullstein  
bild, Foto: Oskar Poss,  
1970er Jahre – 1970’ler<sup>I</sup>

**S. 152, 154**

Dal, Güney. 1994  
[1983]. *Europastraße  
5* München: Piper  
Verlag, Rechte gingen<sup>L</sup>  
an den Autor zurück  
und konnten trotz  
Bemühungen nicht  
geklärt werden. –  
Hakları yazara ait<sup>A</sup>  
olmakla beraber tüm  
çabalara rağmen  
hak sahiplerine  
ulaşılammıştır.<sup>Y</sup>

**S.153, 155** Dal, Güney.  
1979. *E-5*. Istanbul:  
Karacan Yayınları, Der  
Verlag existiert nicht<sup>O</sup>  
mehr, Rechte konnten  
trotz Bemühungen  
nicht geklärt werden.  
– Yayınevi kapandığı  
için tüm çabalara  
rağmen hak sahiplerine<sup>L</sup>  
ulaşılammıştır.

**S.156, 157**

Autobahnausfahrt  
Berlin mit Ford  
Transit – Ford Transit  
ile Berlin otoban  
çıkışı bi’bak, Foto:  
Can Sungu, 2016

U

**bi'bak**, [türkisch: "schau mal"] ist ein gemeinnütziger Verein und betreibt einen Projektraum in Berlin-Wedding.

bi'bak beschäftigt sich mit gesellschaftspolitisch relevanten Themen wie Migration, Mobilitätsdiskursen, Identitätskonstruktionen, kulturellem Gedächtnis und legt den Schwerpunkt dabei auf deren ästhetische Dimensionen. Das vielfältige Programm von bi'bak, das Filmvorführungen, Ausstellungen, Vorträge, Workshops sowie interkulturelle Dinners beinhaltet, entsteht an den Schnittstellen zwischen Kunst, Wissenschaft und Stadtraum. Die interdisziplinär ausgerichteten Projekte sollen den Blickwinkel in den sich aktuell oft wiederholenden Debatten ändern und einen neuen Diskurs initiieren.

**DOMiD – Dokumentationszentrum und Museum über die Migration in Deutschland**, wurde 1990 von Migrant\*innen gegründet, um das historische Erbe der Einwanderer zu bewahren. Heute umfasst es eine bundesweit einzigartige Sammlung an sozial-, alltags- und kulturgeschichtlichen Zeugnissen zur Geschichte der Einwanderung nach Deutschland. Darüber hinaus sieht der in Köln-Ehrenfeld ansässige Verein seine Aufgabe darin, diese zu erforschen und auszustellen, um sie einem breiten Publikum zu präsentieren. Neben seiner musealen und archivalischen Arbeit, organisiert DOMiD Veranstaltungen, Tagungen und Vorträge zum Thema. Aktuell arbeitet DOMiD an Konzepten, um ein zentrales Migrationsmuseum in Deutschland zu verwirklichen.

**bi'bak**, kar amacı gütmeyen bir dernek ve Berlin-Wedding merkezli bir proje mekanıdır. bi'bak, estetik boyutlarına odaklanarak göç, turizm, toplumsal hafıza, kültür ve kimlik ilişkileri konularıyla ilgilenir. Sanat, sosyal bilimler ve kentsel mekânın kesiştikleri yerde konumlanan bi'bak programı, film gösterimlerine, sergilere, sunumlara, atölyelere ve kültürlerarası yemek etkinliklerine yer verir. Disiplinlerarası projelerle sıkça kendini tekrar eden tartışmalara yeni bir bakış getirmeyi ve taze fikirler önermeyi amaçlar.

### **DOMiD – Almanya'ya Göçün**

**Dokümantasyon Merkezi ve Müzesi**, 1990 senesinde göçmenler tarafından göç edenlerin kültürel mirasını korumak amacıyla kurulmuştur. Bugün, Almanya'ya göçün toplumsal, gündelik ve kültürel tarihine ışık tutan nesnelere oluşan ve Almanya genelinde eşi benzeri olmayan bir koleksiyona sahiptir. Bunun yanında Köln-Ehrenfeld merkezli bu dernek göç tarihini araştırmayı ve edindiği bulguları geniş bir kitleyle buluşması adına sergilemeyi görev bilir. Müze ve arşiv çalışmalarının yanı sıra DOMiD, göç konusuyla alakalı etkinlikler, sempozyumlar ve sunumlar düzenler. Güncel olarak DOMiD, Almanya'da kurulması planlanan merkezi bir göç müzesi fikri üzerine çalışmaktadır.

## Künstlerische Leitung

**Can Sungu**, ist in Istanbul geboren, studierte Film [BA] und Visuelle Kommunikationsdesign [MFA] an der Bilgi University in Istanbul und am Institut für Kunst im Kontext an der Universität der Künste Berlin [MA]. Er unterrichtete Film- und Videoproduktion, leitete Workshops und Seminare. Als Videokünstler nahm er an zahlreichen Ausstellungen in ganz Europa teil, unter anderem im transmediale'14, Museum of Modern and Contemporary Art Rijeka und Künstlerhaus Wien. Er ist Mitbegründer und künstlerischer Leiter von bi'bak.

**Malve Lippmann**, studierte an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart und am Institut für Kunst im Kontext an der Universität der Künste Berlin [MA]. Sie arbeitete als freie Bühnen- und Kostümbildnerin im Bereich Oper, Performance und Schauspiel. Im europäischen Ausland, Russland und den USA zeichnete sie für die Gestaltung verschiedener Performance-, Kunst- und Theaterprojekte verantwortlich. Seit 2008 leitet sie zahlreiche Workshops und Lehrveranstaltungen, beschäftigt sich mit Partizipationsstrategien und sucht nach innovativen Formen der Kunstvermittlung. Sie ist Mitbegründerin und künstlerische Leiterin von bi'bak.

## Sanat Yönetmenleri

**Can Sungu**, İstanbul'da doğdu; İstanbul Bilgi Üniversitesi'nde Sinema&TV [BA] ve Görsel İletişim Tasarımı [MFA], Berlin Güzel Sanatlar Üniversitesi'ne bağlı "Art in Context" [MA] enstitüsünde okudu. Film ve video alanında dersler verdi ve atölyeler yönetti. Video sanatçısı olarak aralarında transmediale'14, Rijeka Modern ve Çağdaş Sanatlar Müzesi ve Künstlerhaus Wien'in de olduğu birçok yerde sergilere katıldı. Sungu, bi'bak'ın kurucu ortağı ve sanat yönetmenidir.

**Malve Lippmann**, Stuttgart Güzel Sanatlar Akademisi'nde ve Berlin Güzel Sanatlar Üniversitesi'ne bağlı "Art in Context" [MA] enstitüsünde okudu. Sahne ve kostüm tasarımcısı olarak opera, performans ve tiyatro alanlarında çalıştı. Avrupa, Rusya ve ABD'de çok sayıda performans, tiyatro ve sanat projesinin sahne tasarımlarını üstlendi. 2008'den beri çok sayıda atölye ve seminerin yöneticisi olarak katılım stratejileri ve sanat eğitiminde yenilikçi formlar üzerine çalışıyor. Lippmann, bi'bak'ın kurucu ortağı ve sanat yönetmenidir.

## Autoren

**Ömer Alkın**, ist Medien- und Kulturwissenschaftler mit den Schwerpunkten visuelle Kultur, *transnational cinema*, türkische Filmhistoriographie, deutsch-türkisches Kino und postkoloniale Theorie. Er arbeitet in der Filmproduktion als Regieassistent und Script Consultant bei Kinofilmen und engagiert sich in interkulturellen Organisationen. Alkın ist derzeit Promotionsstipendiat des Avicenna Studienwerks e.V. und forscht an der Universität Düsseldorf zu visuellen Konstruktionen im türkischen Emigrationsfilm und zum deutsch-türkischen Kino.

**Fabian Engler**, studierte Kulturanthropologie, Soziologie und Wirtschaftsgeographie in Frankfurt am Main sowie Kino und Film in Istanbul. Er ist Doktorand der Europa Universität Viadrina [Frankfurt/Oder] und betätigt sich als Politikanthropologe sowie Stadt- und Globalisierungsforscher. Seine Dissertation behandelt das Thema Deutschland und Islam.

**Gökhan Muza**, studierte Industriedesign an der Middle East Technical University Ankara [Bsc], Visuelle Kommunikation an der Bilgi Universität Istanbul [MA] und erhielt seinen Dokortitel im Bereich Industriedesign an der Technischen Universität Istanbul mit einem Forschungsprojekt, welches sich mit den visuell-digitalen Quellen der kollektiven und kreativen Ideengeneration befasste. Zurzeit ist er Juniorprofessor am Institut für visuelle Kommunikation der Izmir University of Economics und Koordinator des Graduiertenprogramms der Designwissenschaft.

## Yazarlar

**Ömer Alkın**, medya ve kültür araştırmacısı olarak görsel kültür, ulusaşırı sinema, Türk sineması tarihçiliği, Türk-Alman Sineması, post-koloniyal teori alanlarında çalışmaktadır. Uzun ve kısa metrajlı filmlerde yönetmen yardımcılığı ve senaryo danışmanlığı yapmış; çok-kültürlü kuruluşlarda çeşitli görevler almıştır. Avicenna Studienwerk e.V.'nin doktora bursiyeri olarak Düsseldorf Üniversitesi'nde Türk ve Türk-Alman sinemasında dış göç olgusu üzerine araştırmaktadır.

**Fabian Engler**, Frankfurt'da kültür antropolojisi, sosyoloji ve iktisadi coğrafya, İstanbul'da da sinema alanında eğitim aldı. Viadrina Avrupa Üniversitesi'nde doktora adayı olan Engler, siyaset antropoloğu ve kent ve küreselleşme araştırmacısı olarak çalışmalarına devam etmektedir. Doktora tezi "Almanya ve İslam" konusunu ele almaktadır.

**Gökhan Muza**, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü'nden mezun oldu. Yüksek lisans çalışmasını İstanbul Bilgi Üniversitesi Görsel İletişim Tasarımı Bölümü'nde tamamladıktan sonra İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Endüstri Ürünleri Tasarımı

**Manfred Pfaffenthaler**, studierte Geschichte und Philosophie an der Karl-Franzens-Universität Graz und promovierte zum Thema „*Arbeitsmigration und transnationale Mobilität am Beispiel der Gastarbeiterroute [1961-1991]*“. Er ist Mitarbeiter im Forschungs- und Lehrbetrieb des Fachbereichs für Südosteuropäische Geschichte und Anthropologie am Institut für Geschichte der Karl-Franzens-Universität Graz. Seine Forschungsschwerpunkte sind Südosteuropäische Geschichte und Migration.

S  
I  
Bölümü'nde doktora çalışmasını "toplulu ve yaratıcı fikir üretmede dijital görsel kaynaklar" üzerine verdi. Halen İzmir Ekonomi Üniversitesi, Görsel İletişim Tasarımı bölümünde yardımcı doçentlik görevini yürütmekte ve Tasarım Çalışmaları yüksek lisans programlarının koordinatörü olarak çalışmaktadır.

L  
A  
Y  
O  
L  
U  
**Manfred Pfaffenthaler**, Graz Karl-Franzens Üniversitesi'nde tarih ve felsefe okudu ve "*İş göçü ve ulusötesi hareketlilik: Misafir işçilerin yolu [1961-1991]*" konulu doktora tezi ni yazdı. Graz Karl-Franzens Üniversitesi tarih enstitüsüne bağlı Güney Avrupa tarihi ve antropoloji bölümünde kadrolu araştırmacı ve akademisyen olarak çalışıyor. Araştırmaları Güney Avrupa ve göç tarihine odaklanmaktadır.

© bi'bak, 2016