

Petros Markaris

# *Quer durch Athen*

*Eine Reise von  
Piräus nach Kifissia*

*Aus dem Neugriechischen  
von Michaela Prinzinger*

*Mit 24 Kartenausschnitten*

Diogenes

Dieses Buch erschien 2010  
im Carl-Hanser-Verlag, München,  
und wurde für diese Ausgabe  
vom Autor leicht überarbeitet und aktualisiert  
Umschlagfoto:  
Copyright © ullstein bild – Agelou

Alle deutschen Rechte vorbehalten  
All rights reserved  
Copyright © 2010, 2013  
Diogenes Verlag AG Zürich  
[www.diogenes.ch](http://www.diogenes.ch)  
80/13/52/1  
ISBN 978 3 257 24248 5

## *Inhalt*

Zum Geleit	7
Piräus	13
Neo Faliro	21
Moschato	29
Kallithea	35
Tavros – Eleftherios Venizelos	41
Petralona	49
Thiseio	59
Monastiraki	71
Omonoia-Platz	85
Viktoria	99
Attiki	109
Agios Nikolaos	117
Kato Patisia	125
Agios Eleftherios	137
Ano Patisia	145
Perissos	153
Pefkakia	159
Nea Ionia	163

Irakleio 171  
Eirini 177  
Neratziotissa 181  
Maroussi 183  
KAT 189  
Kifissia 191

## *Zum Geleit*

Ob der Fahrer des dampfbetriebenen Zuges, der am 27. Februar 1869 seine Jungfernfahrt von Thiseio nach Piräus absolvierte, wohl ahnte, dass er den Athenern dasjenige öffentliche Verkehrsmittel vorführte, das ihnen am meisten ans Herz wachsen würde? Ziemlich unwahrscheinlich, möchte ich meinen. Dennoch war man sehr stolz darauf, denn damit unternahm Athen einen weiteren Schritt in Richtung Europa, und als Europäer wollte man schließlich gelten. Der Zug brach aus einer Stadt mit fünfzigtausend Einwohnern auf, um in eine andere Stadt zu fahren, die höchstens zehntausend Bewohner zählte. Demzufolge führte die Fahrt bloß von einer größeren in eine kleinere Provinzstadt.

Viele neugriechische Entwicklungen lassen sich in dem Sprichwort zusammenfassen: Nimm dich vor dem Faulpelz in Acht, den plötzlich der Ehrgeiz packt. Die Bahnlinie Thiseio–Piräus wie auch die heutige U-Bahn sind Ergebnisse dieser »Philosophie«. 1835, ein Jahr nach der Ernennung Athens zur Hauptstadt des Königreichs Griechenland, war

die Errichtung einer Bahntrasse zwischen Athen und Piräus beschlossen worden – ganze vierund-dreißig Jahre nahm man sich Zeit für die Umsetzung. Nicht anders die U-Bahn: Die ersten Bohrungen begannen 1963, doch erst siebenunddreißig Jahre später, im Jahr 2000, nahm sie den Betrieb auf. Dann war es vorbei mit dem Schlendrian: Die Bahnlinie von 1869 wurde – wie später auch die U-Bahn – in atemberaubendem Tempo durch ein weiteres Stück ergänzt. Nach kurzer Bauzeit wurde das sogenannte »Ungetüm« eingeweiht: die Bahnlinie, die vom Attikis-Platz im Zentrum bis nach Kifissia im Norden führte.

Im Jahr 1904, fünfunddreißig Jahre später, wurde diese Bahn elektrifiziert. Damals setzte sich die Bezeichnung »die Elektrische« für das Verkehrsmittel Nummer eins der Athener durch. Selbst heute noch, nachdem sie als Linie 1 in das U-Bahnnetz integriert worden ist, wird sie von den Athenern »die Elektrische« genannt: »Bist du mit der U-Bahn gekommen?« – »Nein, mit der Elektrischen.«

Die ersten Waggons waren aus Holz und strahlten den Charme alter Eisenbahnen aus. Das lag nicht nur an den bequemen Ledersitzen, sondern auch am Gepäckwagen, in dem die Reisenden mit schweren und voluminösen Gepäckstücken Platz

nahmen. Die Stadtbahn konnte zwar weder mit der Londoner Underground noch mit der Pariser Métro konkurrieren, doch sie bildete das fortschrittlichste städtische Verkehrsmittel in einem Land, das zwischen Orient, Balkan und antiken Vorfahren hin und her gerissen war.

Als ich mich 1965 in Athen niederließ, freute ich mich jedes Mal, wenn ich auf Züge mit hölzernen Waggons stieß. Es war vielleicht nicht gerade eine Fahrt mit dem Orient-Express, aber auf jeden Fall gemütlicher als die unbequemen Metallwaggons, die sich in den siebziger Jahren mehr und mehr durchsetzten. Letztere stammten bis zum Jahr 2000 vorwiegend aus dem Hause MAN-Siemens.

1926 wurden die Linien aus Piräus und Kifissia vereint. Dadurch wurde die heutige Linie 1 mit ihren vierundzwanzig Stationen geschaffen, die Athen zwischen dem Hafen Piräus und dem nördlichen Vorort Kifissia durchquert. Auch heute noch ist diese Linie die längste des Athener U-Bahn-Netzes.

Von diesen vierundzwanzig Haltestellen haben nur fünf ihren alten Charme behalten: die Endstationen Piräus und Kifissia, Monastiraki sowie Omonoia und Viktoria. Von der ursprünglichen Station Thiseio ist nur mehr der hölzerne Fahrkartenschalter erhalten. Alle übrigen Haltestellen

wurden vor der Olympiade im Jahr 2004 renoviert und dadurch vielleicht moderner, funktionstüchtiger und manchmal auch kitschiger, gleichzeitig haben sie allesamt ihre alte Ausstrahlung eingebüßt. Doch daran stören sich nur wenige in einem Land, in dem Modernisierung in der Regel stets die Vernichtung des Alten bedeutet.

Der einzigartige Charakter der Stadtbahn liegt jedenfalls weder in der Länge ihrer Trasse noch in der Bauqualität ihrer Haltestellen begründet, sondern in der Tatsache, dass sie quer durch Athen verläuft und damit einen repräsentativen Querschnitt bietet. Sie beginnt bei den alten Siedlungen der Seeleute und Arbeiter in Piräus, gelangt über das Zentrum, den Omonoia-Platz, zu den kleinbürgerlichen Wohngegenden bis zu den noblen Vororten Maroussi und Kifissia. Vielleicht lieben die Athener gerade deshalb die Stadtbahn so innig, weil kein Buch, keine Landkarte und kein Kinofilm ihre Stadt in ihrer Gesamtheit so gut abbilden könnte.

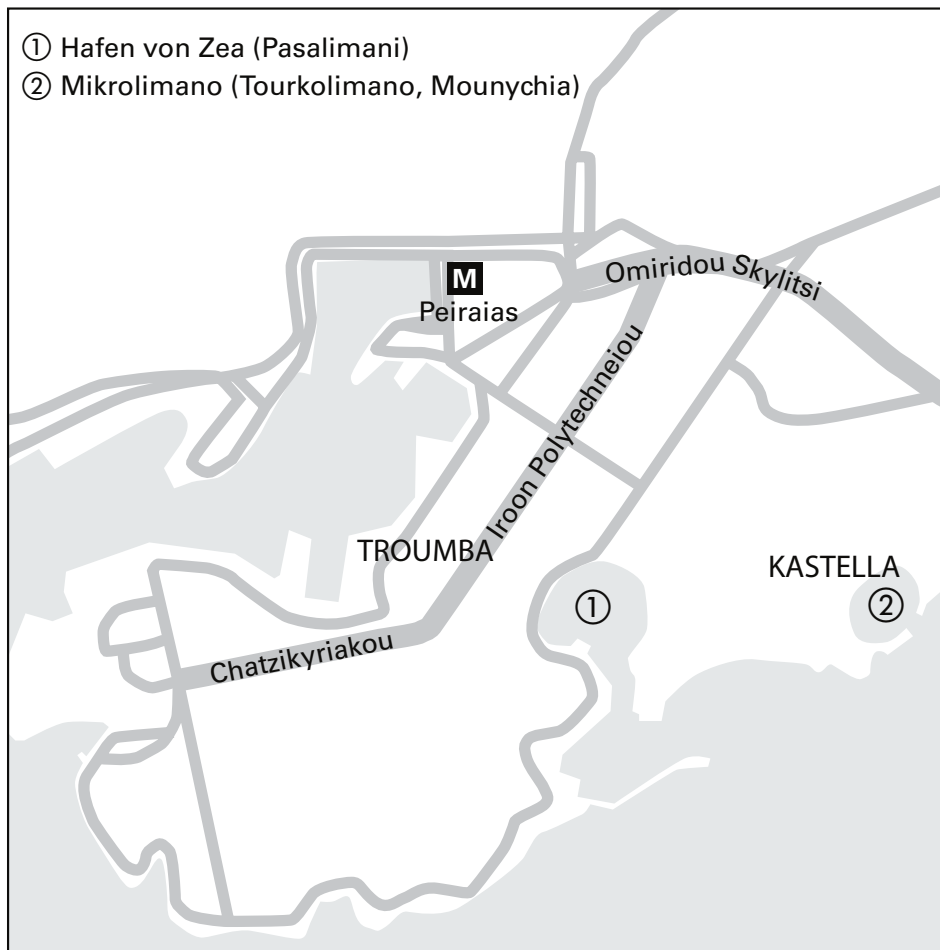
Unsere Reise durch Athen durchläuft die vierundzwanzig Stationen der Stadtbahn und dauert eine knappe Stunde. Wer sich jedoch entschließt, an den Haltestellen auszusteigen und ihre Umgebung etwas genauer zu erkunden, wird Athen mit all seinen schönen und hässlichen Seiten kennen-



lernen, mit seinen verborgenen Überraschungen und aufregenden Gegensätzen, den antiken Stätten und den Spazierwegen, mit seinen ärmlichen Vierteln und seinem modernen, neureichen Antlitz, das auch heute, trotz der Krise, weiterbesteht, denn diese neureichen Viertel wurden von ihr weitgehend verschont.

*Brichst du auf gen Ithaka,  
wünsch dir eine lange Fahrt,  
voller Abenteuer und Erkenntnisse,*

meint der große Lyriker Kavafis in seinem Gedicht *Ithaka*. Kavafis lebte in Alexandria, Athen hat er erst als schwerkranker Mann besucht und kaum näher kennenlernen können. Hätte er hier gelebt, wäre ihm möglicherweise die Reise mit der Stadtbahn als Fahrt zu einem modernen, urbanen Ithaka erschienen.



## *Piräus*

Wenn man in den siebziger Jahren ein Taxi nahm, um von Athen nach Piräus zu fahren, meinte der Taxifahrer jeweils: »Gut, aber Sie müssen mir sagen, wo es langgeht. Ich bin Athener, in Piräus kenne ich mich nicht aus.« Dieselbe Erklärung, nur in umgekehrter Richtung, gab auch der piräotische Taxifahrer ab: »Ich bin aus Piräus und kenne mich

in Athen nicht aus.« Die meisten Bewohner der attischen Tiefebene fuhren damals lieber mit der Stadtbahn und setzten ihre Fahrt dann mit einem Taxi vor Ort fort, um nicht unnötig umherzuirren.\*

Heute haben sich die Taxiunternehmen von Athen und Piräus zusammengeschlossen, und die Fahrer kennen Athen genauso gut wie Piräus, doch in jenen Jahren verströmte Piräus – zumindest was sein Flair als »Sündenpfuhl« betraf – mehr Hafensphäre als heute.

Piräus verfügte damals über die größte Anzahl schlecht beleumundeter Bars und Freudenhäuser in ganz Griechenland. Bewundern konnte man diese Ansammlung im sagenumwobenen Viertel von Troumba. In den fünfziger und sechziger Jahren pilgerte jeder junge Mann dorthin, um in die Geheimnisse der sexuellen Praktiken eingeweiht zu werden. Nach dem Besuch erhielt er die Akkreditierung zum Liebhaber. Nicht wenige Väter schätzten die Liebesdienste der Prostituierten, mit denen diese ihren Sprösslingen halfen, ihre Ängste und Hemmungen zu überwinden und sich so weit zu

\* Apropos umherirren: Die Kartenausschnitte verzeichnen ausschließlich Ortsangaben, die im Text genannt werden. Alle Straßen sind gleich breit gezeichnet, unabhängig davon, ob es breite Boulevards oder kleine Gässchen sind. Sie ersetzen keinen ausführlichen Stadtplan, sollten aber die Orientierung erleichtern.

entspannen, dass ihr erster Versuch mit Erfolg gekrönt war. So entstand der Mythos der Hure mit dem guten Herzen, der in der Literatur, im Theater und vor allem im Kino der sechziger und siebziger Jahre vorherrschte. Romanseiten, Theaterbühnen und Filmszenen füllten sich mit einer Reihe von Frauen à la *Irma la Douce*. Das bekannteste Werk dieses Genres war Alekos Galanos' Theaterstück *Die roten Laternen*, das später verfilmt und in Griechenland zum wahrscheinlich größten Kinoerfolg der sechziger Jahre wurde.

Athen konnte nichts Gleichwertiges vorweisen. Es hatte keinen Hafen, und die Gegend rund um den Bahnhof war trist und heruntergekommen. Entlang der Eisenbahntrasse, die Athen und Piräus verbindet, ist mittlerweile zwar ein ganzes Viertel mit Bars und Restaurants entstanden; damals hingegen gab es nur ein schwindsüchtiges Nachtleben mit billigen und schäbigen Vergnügungen.

In jenen Jahren hatte auch das Zentrum von Piräus einen ganz anderen Charakter. Die großen Superfast-Fähren, die heute nach Kreta, auf die Kykladen und zu den Sporaden fahren, gab es noch lange nicht. Die Reisen erfolgten auf modrigen Pötten, und die Seeleute warteten hier auf ihre nächste Heuer, sei es auf einem Frachter oder einem Passagierschiff. Ganz Piräus war ein einziger Markt-

und Umschlagplatz von Seemännern, und wenn sie dann auf Reisen gingen, wussten ihre Familien oft nicht, ob sie in sechs Monaten, in einem Jahr oder vielleicht gar nicht mehr zurückkehrten.

Viele dieser Seeleute, vor allem die gut verdienenden Kapitäne, hatten oft eine Zweitfamilie in irgendeinem anderen Land. Die griechische Familie wusste zumeist davon, ließ sich jedoch nichts anmerken, solange sie das Kapitänsgehalt einkassierte, das ihr einen relativ hohen Lebensstandard sowie den Erwerb eines Einfamilienhauses erlaubte.

Piräus lebte fast ausschließlich vom Meer. Ein wichtiges Ereignis war jeweils die Ankunft der 6. US-Flotte. Diese spülte einmal im Jahr einen Haufen Dollar an Land, und davon profitierten ausschließlich die Etablissements in Troumba. Die übrigen Läden gingen leer aus. Die »Amis« kauften nämlich alles in der Kantine ihrer Schiffe ein und sparten ihr Geld für Barbesuche und Frauen. Wenn die Flotte dann nach drei Tagen wieder weg war, sah man da und dort noch ein paar junge Matrosen, die in einer Bar oder in einem Puff hängengeblieben waren. Deren Inhaber waren zumeist alte Hasen, verfügten über alle nötigen Telefonnummern und benachrichtigten die US-Militärbasen in Elliniko oder Nea Makri, wo sie ihre Pappenheimer wieder einsammeln konnten.