

Sechs Tage Hongkong – und die Verpflichtung, das Wesentliche zu erfassen: die Geschichte, falls sie für die Gegenwart noch aussagekräftig ist, und die Magie, falls sie die Stadt weiterhin im Inneren zusammenhält. Sehen, was man sieht, lautet der Auftrag. Sich bei allen Interpretationen auf unvertrautes Terrain begeben und darum wissen. Zögern. Andeuten. Nicht bewerten.

## Seit Hongkong an China zurückfiel...

Text: Martina Düttmann Fotos: Paul Wolff

Seit Hongkong an China zurückfiel, sind zehn Jahre vergangen. Hätte die Stadt sich seither in ihrem Wesen verändert, die Bewohner wüssten es nicht, denn sie bezweifeln sogar, dass sie bemerken würden, wenn sie sich selbst verändert hätten.

Es gibt mehrere Wege nach Hongkong. Einer wäre direkt und das erste Mal, ein anderer ein Revisited nach vielen Jahren Abwesenheit über den Umweg Peking und Shanghai. Mir fiel der zweite Weg zu. Wer zwanzig Jahre verstreichen lässt, ohne nach China zurückzukommen, der erkennt (mit den Augen Italo Calvinos) in Shanghai die glücklichere Stadt, der es gelingt, ihren Wünschen Gestalt zu geben, und in Peking die andere Stadt, die ihren Wünschen so extensiv Raum gibt, dass sie Gefahr läuft, von ihnen erdrückt zu werden. Zurückkehren kann man nur nach Hongkong, in die Stadt, die sich unentwegt erneuert, um sich gleich zu bleiben. Nur hier hat man das Gefühl, sich an ein Vordem zu erinnern, obwohl es gar keine festen Anhaltspunkte für die Erinnerung gibt.

Vor zwanzig Jahren habe ich Hongkong von einem anderen Flughafen aus verlassen, der letzte Eindruck waren die far-

bigen Lichtpunkte in der Dunkelheit und ihre Spiegelungen auf dem Wasser. Jetzt landen wir, an einem hellen Nachmittag, sehr weit draußen auf Lantau Island, unterqueren Insel und Wasser per Airport Express direkt und schnell und sind vierzig Minuten später an der Station Mong Kok in Kowloon und kurz darauf im Hotel. Da es immer noch „Seaview“ heißt, müssen Hotel und Name zu einer längst vergangenen Zeit gehören, was in Hongkong bedeutet: Das Gebäude ist wahrscheinlich dreißig Jahre alt. Von See oder Hafen ist längst nichts mehr zu sehen, auch nicht vom höchsten, dem dreizehnten Stock aus. Wie ein Däumling steht das Hotel unter seinen nachgewachsenen Nachbarn.

So erging es den kolonialen Bauten schon früher. Sie alle befinden sich am Fuße von Türmen, von denen sie überschattet werden und die ihnen den Blick auf Victoria Harbour verwehren. Wer nach dem Wasser Ausschau hält, sieht es manchmal flüchtig im Schlitz zwischen zwei eng stehenden Gebäudesockeln. Jeder der Schatten werfenden Türme repräsentiert Handel, Geldmacht und internationales Investment. Dafür gab Hongkong den Boden her, den es nicht hat.



In dieser Stadt, eingeengt von den Bergketten auf Hongkong Island und den Bergketten der New Territories im Norden der Halbinsel Kowloon, ist jeder Quadratmeter Gold wert. Entsprechend hatten es die Engländer von jeher gehalten: Baugenehmigungen wurden nur auf kleinstem Raum erteilt, und dieser Raum wurde einmal im Jahr meistbietend versteigert.

Es gibt eine Geschichte aus dem 13. Jahrhundert, als der junge Kaiser die Hügel zählte, die er vor sich liegen sah, und dazu bemerkte, diese acht Hügel wären Drachen. „Es sind nicht acht, sondern neun Drachen, Majestät“, soll ihm der Hofmarschall geantwortet haben, „denn der neunte Drache seid Ihr.“ Daher der Name Kowloon für den südlichen Teil der Halbinsel gegenüber Hongkong Island. Kowloon bedeutet auf Kantonesisch neun Drachen.

In den Geschäften, auf den Straßen und in den schillernden Shopping Malls wird heute vornehmlich cantonese gesprochen, aber auch der Gast, der englisch spricht, ist willkommen. Der Inder am Nachtmarkt an der Temple Street, der Gewürze und importierten Whiskey verkauft, versteht überhaupt nur

englisch. Zweimal waren wir dabei, als die chinesischen Architekten, die uns begleiteten, in einem einfachen Restaurant aus Höflichkeit kantonesisch sprachen, zweimal antwortete das Personal, aus eben der gleichen Höflichkeit, in Mandarin, der chinesischen Hochsprache, weil es deren Akzent beim Gebrauch von Kantonesisch bemerkt hatte.

Als Charles Elliot, Superintendent of Trade, 1840 als Repräsentant der englischen Krone mit dem Konfuzianer Lin Zexu die Verhandlungen um die Kolonie Hongkong aufnahm, gab es ein Verständigungsproblem: England als die Handels- und Seemacht, die es längst war, wollte in der Region partout einen Handelsplatz etablieren, für China aber war damals der Handel die niedrigste Form des Gelderwerbs und lag in der Hierarchie weit hinter dem Status von Gelehrten, Poeten, Lehrern und Soldaten, selbst die Bauern wurden höher bewertet. Obwohl China mit der Konstruktion „Ein Land – zwei Systeme“ genau das erhalten will, was Hongkong – drittgrößtes Finanzzentrum und achtgrößter Handelsplatz der Welt – ihm zu bieten hat, sollen sich sogar in den Verhandlungen vor der Übergabe an China 1997 solche Unterschiede in den Wertschät-

**Billboard-Bauzaun am Anfang der Nathan Road im Geschäftsviertel Tsim Sha Tsui. Die schnurgerade Nathan Road ist die städtebaulich dominante, die kommerziell erfolgreichste und die lebendigste Magistrale im südlichen Teil der Halbinsel Kowloon. Durch Abriss und Neubau lassen sich Grundstücksausnutzung und Rendite vervielfachen.**





zungen bemerkbar gemacht haben. Noch etwas anderes ist aus den Verhandlungen zwischen Charles Elliot und Lin Zexu von 1840 überliefert: Elliot hatte darauf bestanden, dass für die chinesischen Bürger von Hongkong chinesisches Recht gelten solle und für die Einwohner britischer Herkunft englisches Recht. Blieb Hongkong also während der einhundertfünfzig Jahre als Kronkolonie immer ein abgespaltenes Fragment Chinas? Ist die Rückgabe nun ein geschichtlicher Einschnitt oder nur ein Zusammenführen dessen, was von Grund auf immer zusammengehörte? Die Leute von Hongkong sind sich nicht sicher.

Der Dichter Leung Ping Kwan notiert 2002:

„Jene, die mittels einer Unterschrift Geschichte schreiben, haben das Fragment des Südens nun dem Norden zugeschlagen und damit die Geschichte vermeintlich wieder ins Lot gebracht – doch wir, die wir als Fragment vereinnahmt wurden, sagen: Seht Euch sorgfältig an, wer wir sind und woher wir kommen und lest uns nicht einfach in Eure Geschichte ein.“

Wer kehrt zurück, um zu bleiben, wer verlässt die Stadt, um zurückzukommen, wer pendelt zwischen Stadt und Mainland?

Ich lese in den Statistiken der „Visitor Arrivals and Departures“: Die Zahlen der Besucher aus Mainland China haben sich seit 2001 verdreifacht. Drei Viertel von ihnen benutzen den Landweg. Hundert Millionen Menschen kommen pro Jahr nach Hongkong, viele täglich, manche regelmäßig, andere sporadisch. Ebenso viele verlassen es wieder. Was also ist Hongkong? Ein Drehkreuz, ein Rhizom, eine Börse? Knapp sieben Millionen Menschen wohnen hier, etwa 97% sind chinesischer Herkunft. Wer hier investiert, hat oft nur ein pied à terre in der Stadt und engagiert sich im gleichen großen Maßstab in Taiwan oder Shanghai. Wer oder was Hongkong ist, interessiert ihn wenig.

Die Stadt lässt weiter mit sich machen, hält alles aus, wächst nach oben, rückt enger zusammen. Die Schatten der Hochhäuser verdichten sich. Keine Straßenachse hat je den Anspruch erhoben, einmalig zu sein. Die Skyline von Hongkong ist das Einmalige und das Wandelbarste.



Was ich jetzt sicher weiß: Hongkong ist nicht fotogen. Die Vordächer, die Markisen, die Werbetafeln, die dicht auf dicht hängenden Schilder in chinesischer und englischer Sprache, die Rippen der Straßenbrücken und die Kanten der Sockelbauten – sie alle zerschneiden die Bilder und versperren die Sicht auf die Türme, die sich in der Höhe verschränken, kippen, die wegdriften im Dunst. Die verhangene Sonne zeichnet keine Schatten nach. In der diffusen Helligkeit lässt sich kein Unterschied ausmachen zwischen der einen Straßenseite und der anderen, und der vor sich hin grauende Himmel (die Luftfeuchtigkeit, der Smog) setzt nach oben keine Grenze. Wir gehen die Nathan Road zweimal täglich nach Süden, Richtung Starferry Piers, um mit der Fähre nach Hongkong Island überzusetzen. Zweimal haben wir uns auf dem Rückweg verlaufen, zweimal haben uns die grellen Lichter der Geschäfte in der Nacht irregeführt. Wenn einer käme, der heimlich ganze Straßenabschnitte austauschen würde, wir würden es vielleicht nicht einmal bemerken. Wir sind versucht zu glauben, die Stadt könne alle Bilder schon, die an sie herangetragen werden, so dass sie selber gar nicht mehr diejenige welche werden konnte.

Sind wir hier Fremde oder sind wir es nicht? Die Enge auf den Bürgersteigen, wo Taschen und Tüten regelmäßig zwischen fremden Schultern oder fremden Knien stecken bleiben, kann uns nicht irritieren, denn die anderen machen sich lässig davon frei, wir machen uns frei, ein Lächeln ist gar nicht nötig, doch manchmal geschieht's. Eng stehen die Menschen auf den Rolltreppen der Shopping Mall am Ostersonntag, noch enger wird es auf dem Nachtmarkt neben dem Hotel rund um die Temple Street, am engsten ist es in dem dreißig Jahre alten Hotelzimmer mit ausgestellttem Eckfenster, wo ein aufgeklappter Koffer den gesamten Raum neben dem Bett füllt. Auf dem Nachtmarkt, der nach Einbruch der Dämmerung beginnt, werfen die Köche Fische, Krabben, Krebse und undefinierbare Meeresbewohner aus der Plastikwanne frisch in den Topf und schieben das schmutzige Geschirr mangels Platz unter die Stühle der Gäste.

Ist Hongkong eine geometrische Stadt, oder bilden die Straßen Hongkongs ein pflanzliches Muster? Möglicherweise beides oder keins von beiden. In Kowloon ist es die von Süden nach Norden verlaufende Nathan Road, die so etwas wie ein Rück-

**Die scheinbar unendlich in die Tiefe gestaffelten und ungeheuer verdichteten Leuchtreklamen auf der Nathan Road quellen über in die Seitenstraßen – meist aber nur einen Block tief. Eine Rushhour für Fußgänger gibt es mehrfach täglich im Takt der Schul- und Bürozeiten. Der Massentransport funktioniert nur dank der perfekt durchorganisierten öffentlichen Verkehrssysteme.**

Foto rechts: Erik-Jan Ouwerkerk





**Mong Kok gehört zu den gemischt genutzten Quartieren, die im ersten Wirtschaftsboom nach dem Zweiten Weltkrieg in den 50er und 60er Jahren entstanden. Sie werden in Hongkong als traditionelle Viertel bezeichnet; noch verwandeln sich viele Straßen nach Einbruch der Dunkelheit in Nachtmärkte.**

grat bildet und an ihren beiden Rändern ein rechtwinkliges Raster erzeugt, doch weiter nach Osten und Norden steigen und fallen schon die gewundenen Straßen, die dann wieder mit orthogonalen Querstraßen durchsetzt sind. Die Haltung des laissez faire, laissez aller, als die typische Pragmatik von Hongkong ausgelegt und oft beschrieben, zeichnet sich auch im Stadtplan ab.

Auf Hongkong Island hat die Straßenbahn mit ihren Schienen eine Straßenfolge markiert, die von Kennedy Town im Westen bis Shau Kei Wan weit im Osten reicht und den Verlauf der Küstenlinie nachzeichnet, man könnte sie lesen wie eine gewundene Hauptachse, von der mehr oder weniger rechtwinklig die kleineren Straßen abgehen, die, umso gebirgiger es wird, umso mehr schlängeln. Geradlinig eingeschnitten in das Straßengewirr ist der „Central Escalator“, eine Folge von zwanzig Rolltreppen, die nach oben führen, er beginnt gleich hinter Central Market und ist achthundert Meter lang, morgens zwischen sechs und zehn laufen die Rolltreppen nach unten Richtung Stadt, abends umgekehrt. Wer da oben wohnt, ist nicht unbetucht.

Mit der Tram, die nicht anders aussieht als auf den Bildern von 1920 und die für eine Fahrt von mehr als einer Stunde zwei Hongkong Dollar (rund 25 Cent) kassiert, passiert man Queen's Road, Queen's Way, King's Road etc. Keiner hat in den vergangenen zehn Jahren jemals den Wunsch geäußert, die Straßen umzubenennen, Victoria Bay ist immer noch Victoria Bay, selbst die Possession Street (so benannt in Erinnerung an den 26. Januar 1841, als ein paar britische Marinesoldaten die Inbesitznahme von Hongkong formell vollzogen) hat ihren Namen behalten.

Nach der Landung am Star Ferry Pier laufen wir straßenweit über „reclaimed land“. Die City Hall, das Prince's Building am Statue Square, die Bank of America, das Hongkong Convention and Exhibition Centre, die Admiralty Plaza und selbst Norman Fosters Hongkong and Shanghai Bank, alle diese Gebäude stehen auf geborgtem, dem Wasser abgerungenen Neuland. Vom Queen's Pier zur Queen's Road wäre man bis 1930 noch übers Wasser gegangen. Die eigentliche Uferstraße ist inzwischen die erhöhte Autobahn (doch selbst die säumt das Ufer nicht direkt), von ihr aus bieten sich herrliche Blicke auf



Bay und Hafen, auf die Skyline und etwas später auf die immer weiter wachsenden Hochhausvorstädte, nur dass auf der erhöhten Autostraße eben alles im Autofenster gefangen bleibt und vorüberfliegt und die Hochhäuser so aussehen, als stünden sie im Wasser und verlängerten sich um ein gleiches Maß noch einmal nach unten.

Das Bild kommt nicht von ungefähr. Nicht, dass es unwahrscheinlich wäre, denn die Maßstäbe, mit denen Hongkong uns konfrontiert, überschreiten alles, was wir kennen, und beflügeln die Vorstellung. Außerdem war an einer Hauswand neben der Universität zu lesen: „Imagination is More Important than Knowledge.“

Über die Autobahn sind wir in eine der Vorstädte gefahren, nach Tuen Mun, einem künstlichen Gebirge, das aus vierzig- bis sechziggeschossigen Bauten besteht und noch längst nicht fertig ist, wie man uns versichert. Und wie viele leben bisher hier? Eine halbe Million. Öffentliche Straßen auf verschiedenen Ebenen führen durch die Gebäude hindurch, Parks und Schwimmbäder liegen im zehnten oder zwanzigsten Stock,

Straßenüberführungen bringen die Menschen zur nächstliegenden Shopping Mall, und weil die Wohnungen immer noch sehr klein sind, wird die Shopping Mall zum Sonntagszimmer, zum Feierabendvergnügen, zum „Festival Walk“, wie eine der berühmten Shopping Malls in der Innenstadt heißt.

Die Shopping Malls tun ein Übriges, um die Vorstellung zu verwirren, und das nicht nur, weil man aus den überfüllten Straßen plötzlich in weite kühle Räume tritt, als ob Hongkong über unermesslich viel Platz verfügte, mit dem man verschwenderisch umgehen könnte. Bevor überhaupt Geschäfte oder Restaurants zu sehen sind – und auch die Geschäfte, vor allem die exquisiten Markennamen, sind nur große, minimal dekorierte Buchten –, gehen wir durch marmorbelegte Eingangshallen, nicht weniger opulent als ein Opernfoyer oder das Entree eines Museums aus dem 19. Jahrhundert. Die Hallen setzen sich nach oben und unten und weiter in die Tiefe und weiter in die Höhe fort, über breite flache Treppenfluchten und unzählige schmale Rolltreppen. Shopping Malls sind ein ganz eigener Bautyp in Hongkong, nicht nur, weil es sie so häufig gibt (in der Innenstadt, in den Vorstädten und heute natürlich auch

**Die Stockwerksfabrik war eine aus der Grundstücksknappheit geborene Erfindung der Hongkonger Industrie. Produktion auf der Etage lässt sich mit modernen Fertigungstechnologien kaum noch organisieren. Seit 1980 nutzen mehr und mehr Unternehmen die Möglichkeit, hinter die Grenze, in die Sonderwirtschaftszone Shenzhen mit ihren ebenerdigen Produktionsstätten umzusiedeln.**





Hongkong ist die Stadt mit den meisten Shopping Malls auf der Welt, die zudem über extrem viel Raum verfügen, als könne man damit in der überverdichteten Stadt endlich einmal verschwenderisch umgehen. Im Lauf der letzten 20 Jahre haben sich die Bautypologien weiterentwickelt und ästhetisch differenziert.

als Imitat in Shenzhen), und auch nicht nur, weil sie so überzeugend mit den U-Bahnhöfen verschmelzen (nie weiß man ganz genau, wo die U-Bahnstation endet und die Shopping Mall beginnt).

Der Bautypus Shopping Mall hat eine rasante Entwicklung hinter sich, angefangen mit der modernistischen Klarheit von „Pacific Place“ auf Hongkong Island, eine Mall, die als charakteristisch gilt für die achtziger Jahre. Dann kam der Typus „Festival Walk“ mit seinen verspiegelten Rolltreppen und tiefen Abgründen (wahrscheinlich geht es noch einmal acht Geschosse unter der Erde weiter, aber nichts ist sicher), der die neunziger Jahre repräsentiert, und jetzt, angekommen im 21. Jahrhundert, ist es der Eventspek von „Langham Place“ an der U-Bahnstation Mong Kok, der als jüngstes und wagemutigstes Experiment Furore macht. Langham Place ist sensationell und soll es auch sein. Das Angebot in den Hauptetagen ist für den eher armen Bezirk viel zu kostspielig, doch damit will man die Gegend aufwerten und andere teure Anbieter hierher locken. Auf jeden Fall ist Langham Place eine Attraktion und war am Ostersonntag, als wir die Mall besuchten,

überfüllt. Die Rolltreppen in der Mitte sind beängstigend steil, ihre Benutzung erzeugt eine leichte Gänsehaut, wie beim Riesenrad auf dem Volksfest, aber man kann es nicht unterlassen, sie zu benutzen, man könnte ja sonst etwas Wesentliches versäumt haben. Ganz oben empfängt uns ein magisches Ambiente in blauem Licht. Von dort durchqueren wir ein Restaurant und geraten, nicht ganz klar, wie, in die andere, rückwärtige, kleinere Welt. Was vorher vier oder sieben Etagen waren (nichts ist gesichert), was vorher ein unermesslich hoher, verglaster, verspiegelter und mit Lichteffekten durchsetzter Raum war, wird auf der anderen Seite zum kleinteiligen, allmählichen Abstieg über Rampen mit kunstgewerblichen Geländern. Hier befinden sich winzige Läden mit billigen Angeboten, wir sind in einer Quasi-Kopie des Nachtmarkts gelandet.

Auf den Straßen haben wir gesehen, wie beim Blick nach oben die Türme übereinanderstürzen und ihre Kanten sich so überschneiden, dass der Fußgänger nicht wirklich weiß, welcher Sockel zu welchem Hochhaus gehört, wir haben gesehen, wie die farbigen Lichter sich bei Dunkelheit im Wasser spiegeln,



heute aber durch die nächtliche Lasershow dupliziert und unwirklich werden, und nun sehen wir die Imitation der stürzenden Linien in den sich kreuzenden, verkanteten und verspiegelten Rolltreppen, die die Brüstungen der Etagen beim Blick nach oben schwanken lassen.

Irgendwo auf einer mittleren Ebene von Langham Place liegt der Übergang zu dem luxuriösen Hotel, das das Einkaufszentrum um viele Geschosse überragt. Dicht daneben und auch zu dem Komplex gehörig: ein Büroturm. Aus einem gemeinsamen Sockel wachsen also Shopping Mall, Hotel und Bürotage, das heißt, Investition und Risiko sind ausbalanciert. Dieser Bautypus ist erprobt und genehm und für Hongkong ganz normal. Die Höhe der Sockeloberkante ist das Einzige, was dabei städtebaulich von Belang ist. Alles andere obliegt der freien Entfaltung des Marktes.

Wer Herr Ho ist? Ein chinesischer Polykrates, Architekt und Managing Director der Wong Tung Group, der sich die Ehre gibt, uns zu empfangen. Edward Ho ist Mitglied des Legislative Council, des Board of the Mass Transit Railway Corpora-

tion, des Board of Hospital Authority, Chairman of the Hongkong Philharmonic Society, Chairman of the Antiquities Advisory Board, Member of the Housing Authority, of the Advisory Council on the Environment, of the Advisory Committee of Corruption und vieles mehr.

Bevor wir bei ihm auf der Etage angekommen sind, haben uns viele Lächeln weitergereicht. Aus dem Fenster des Eckzimmers deutet er nach draußen, denn dies alles da unten ist sein (und nur ein Erfolg unter vielen): Bürotürme, Wohntürme, Park, Eislaufbahn, Shopping Mall. Wir blättern im Buch der Erfolge. Herr Ho lächelt. Er entwirft, investiert, stößt ab, investiert aufs Neue, jedes Mal ein wenig mehr. Gern hätte ich gefragt: keine Schiffe, die untergegangen sind, keine Erdbeben, kein Grundwasser, kein Blitzeinschlag, keine rebellischen Mieter? Sein Lächeln kommt mir zuvor. Sollte ich ihm raten, geben Sie einen Teil Ihrer Ämter auf, oder werfen Sie ihr Kostbarstes ins Meer, noch ist es nicht zu spät, um die Götter zu versöhnen? Solches steht einem Gast nicht zu. Außerdem hat er uns ein Geschenk gemacht: eine halbe Stunde seiner Zeit. Danach kommt die Sehnsucht nach Leere.

„Pacific Place“ auf Hongkong Island und „Festival Walk“ in Kowloon sind nur zwei Beispiele dafür. Je jünger die Malls sind, je bizarrer ist das Design, und die jeweils neueste Mode wird umgehend 40 Kilometer nach Shenzhen exportiert.





**Ganz im Norden der New Territories von Hongkong liegt die „Clearwater Bay“, wer es sich leisten kann, trifft sich am Wochenende in einem der volkstümlichen Restaurants mit Geschäftsfreunden. Büro des Wan Chai District Council, der sich der „Behutsamen Stadterneuerung“ und der „Bewohnerbeteiligung“ verpflichtet sieht.**

Einer der wenigen Orte, an die sich Hoffnungen hängen dürfen, ist das geräumte Gelände des ehemaligen Flughafens Kai Tak. Wenn ich darauf bestehe, ihn zu besichtigen, will ich, gegen alles, was ich von Hongkong weiß, eine Erinnerung beschwören. Wir haben vorher mit den Poeten unter den Stadtplanern gesprochen, die sich neuerdings zu Verfechtern des kolonialen Erbes erklären, die eine Geschichte bewahren wollen, die es nur noch in Überbleibseln gibt, die auf die Straße gehen, wenn mehr Demokratie erzwungen werden soll, die den Smog aus der Luft und die Korruption aus den Etagen vertreiben wollen. Deren Vision für eine Bebauung auf Kai Tak ist vorsichtig: eher grün, eher sozial, eher flexibel. Ohne viel von Hongkong zu wissen, vermuten wir, dass sie kaum Chancen haben werden. Denn wir haben inzwischen auch mit Vertretern von Ämtern und halbstaatlichen Institutionen gesprochen, die sich immer auf die Poeten berufen, wenn sie Argumente brauchen, um durchzusetzen, was ohnehin durchsetzbar ist.

Trotzdem Kai Tak. Der Taxifahrer setzt uns kopfschüttelnd in der Einöde ab. Busparkplatz, Pfützengelände. Was wir eigent-

lich sehen wollen, ist die Landzunge, die sich, dreieinhalb Kilometer lang und dreihundert Meter schmal, in die Kowloon Bay hineinschiebt. Alles ist abgesperrt. Wir kommen nirgends ans Ufer und nehmen einen weiten Umweg über die Straßen von Ma Tau Kok in Kauf. Endlich eine Sackgasse zum Wasser hin, endlich der Blick über die Bay hinüber auf die Fast-Insel. Dreiseitig von Wasser umgeben, bildet sie den einzigen hellen Fleck im Stadtplan. Bisher gibt es dort keine Anlegestelle für Ferrys. Kein Baum, kein Strauch. Eine Filmkulisse, die an Michelangelo Antonioni denken lässt.

Was ich weiß, ist, dass Kai Tak bis 1998, bis zur Eröffnung von Fosters Flughafen Chek Lap Kok auf Lantau Island, als der gefährlichste Flughafen der Welt galt, ich weiß, dass 1950 der Hollywoodfilm „Love is A Many Splendoured Thing“ dort gedreht wurde, ich ahne, dass die öde Landzunge, auf der heute nur hin und wieder Märkte oder Rockkonzerte stattfinden, ein fantastischer Ort mit schlafenden Geschichten ist, der, das würde ich ihm wünschen, keinem Tycoon und keiner Bürgerinitiative in die Hände fallen sollte. Hinter Kai Tak tauchen die acht Hügel auf, die der junge Kaiser einst für Drachen hielt.



Zwei Bronzelöwen bewachen den Eingang zu Sir Norman Fosters Hongkong and Shanghai Bank. Es sind westliche Löwen (mit ein paar Schusswunden aus japanischen Gewehren), sie erfüllen aber die gleiche Aufgabe wie ihre stilisierten chinesischen Verwandten: Sie stehen da, um Unheil abzuwehren. Sie standen schon 1930 vor der alten Hongkong Bank, doch wie viel verantwortlicher ist ihre Aufgabe heute, denn das neue Bankgebäude hat weder Türen noch Lobby. Durch das Luftgeschoss, das den Statue Square erweitert, fahren lange Rolltreppen nach oben, deren Lage ein Meister des Feng-Shui bestimmt hat. Überhaupt sagt man dem Gebäude nach, dass es durch Lage und Gestalt die Kräfte des Windes (von Victoria Peak) und des Wassers (von Victoria Bay) einsammeln könne. Was auch immer die Gründe sein mögen, auf jeden Fall treffen sich die philippinischen Hausmädchen von Hongkong, die sechs Tage in der Woche arbeiten, am siebenten Tag, dem Sonntag, gleich nach dem katholischen Gottesdienst, im Luftgeschoss von Sir Normans Bank, legen Tücher aus oder Pappkartons oder Tüten, grenzen auf dem Boden einen Raum ab, ziehen ihre Schuhe aus und lassen sie außerhalb stehen. Sie lagern in einem Park, der nur zufällig das Luftgeschoss einer

Bank ist. Selbstvergessen schlafen sie, singen, lesen, beten, futtern sie, kämmen sich gegenseitig. Sie sehen nicht auf. Weil der große Raum aber nicht ausreicht, ziehen sich die geborgten philippinischen Sonntagszimmer weiter durch alle Unter- und Überführungen bis zur Station Central, wo die großen Schaufenster von Chanel, Escada, Dior, die den Anfang der IFC Shopping Mall ankündigen, genug Licht bieten.