

Carl Hoffman · Frauen und Kinder zuerst!



Carl Hoffman

# Frauen & Kinder zuerst!

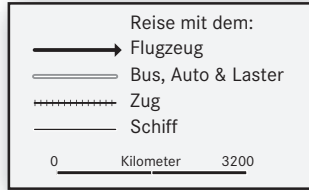
Die gefährlichsten Reisen der Welt

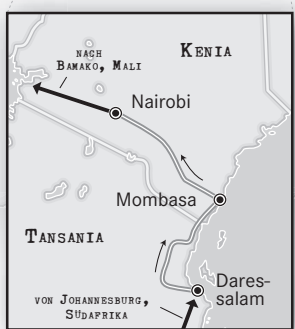
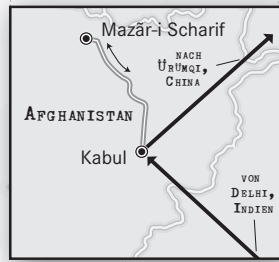
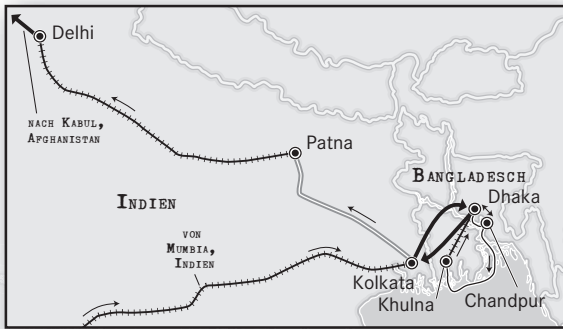
*Deutsch von Ingo Wagener*

**btb**



*Für meine Eltern,  
Diane und Burt Hoffman*









*Zu unserer Natur gehört die Bewegung;  
völliger Stillstand bedeutet den Tod.*

Pascal

*Wir werden mit dem Forschen niemals innehalten.  
Am Ende unseres Forschens werden wir wieder dort  
ankommen, wo wir angefangen haben.  
Und diesen Ort zum ersten Mal wahrhaftig erkennen.*

T. S. Eliot



## Inhaltsverzeichnis

*Prolog – Zeit für ein Stoßgebet* 13

### **TEIL EINS**

**Der amerikanische Kontinent** 15

Eins – Los! 19

Zwei – Hoffnung für Buena Suerte 43

Drei – Deine Zeit kommt oder sie kommt nicht 73

### **TEIL ZWEI**

**Afrika** 97

Vier – Agenten des Todes 101

Fünf – Dieser Zug ist sehr schlimm 129

TEIL DREI

**Asien 153**

- Sechs – Jalan! Jalan! 157  
Sieben – Das 290. Opfer 197  
Acht – Ich kann nur meine Augen weinen 225  
Neun – Was soll man machen? 251  
Zehn – Angstiana 273  
Elf – Harren und hoffen 307  
Zwölf – Same same, but different 331

*Nachtrag* 345

*Danksagung* 348

## PROLOG

### Zeit für ein Stoßgebet

Der Bus kam vor Pol-e Chomri am staubigen Straßenrand zum Stillstand und weigerte sich, wieder anzuspinnen. Khalid, mein Weggefährte, stöhnte. Er wirkte aufgebracht und nervös. Ich stand auf, um auszusteigen und mir die Beine zu vertreten, aber er hielt mich davon ab. »Keine gute Idee«, flüsterte er mir zu. »Diese Gegend hier ist berüchtigt, es ist die Heimat von Gulbuddin Hekmatyar, dem gefährlichsten Mann Afghanistans. Er ist unglaublich religiös, Anführer der Partei des Islam, einer gewalttätigen Vereinigung, die gnadenlos Unschuldige niedermetzelt. Er ist kein Talib, aber im Grunde genauso schlimm. Hekmatyar lebt zwar inzwischen im Exil, aber seine Leute sind noch immer hier.«

Khalid hatte recht. In politischer Hinsicht vertrat Hekmatyar keine klare Linie, aber seit dem Sturz der Taliban stemmte er sich mit aller Macht gegen die Regierung Karzais und die amerikanische Präsenz in seinem Land. Die Vereinigten Staaten hatten ihn offiziell zum Terroristen erklärt. Plötzlich überkam mich ein schreckliches Gefühl – ein Grauen, schlimmer als alles, was ich während der letzten Monate, seit ich auf Reisen war, verspürt hatte. Ich hatte mir vorgenommen, die Welt mit den gefährlichsten, überfülltesten und langsamsten Bussen, Schiffen und Flug-

zeugen zu erkunden. Mein Messer hatte ich mir an den Arm geschnallt, und ich trug einen fleckigen *Salwar Kamiz*, einen Hut, den ich mir tief in die Stirn gezogen hatte. Außerdem hatte ich einen Siebentagebart.

Aber wozu war das alles gut, wenn wir einen Tag hier stecken blieben? Wohin konnte ich mich wenden? Wohin fliehen? Es gab kein Taxi, in das man hätte steigen können, keine Regierungsbehörde, kein Fünfsternehotel, in dem ich mich verschanzen konnte. Da draußen waren braune Felder, ein paar Lehmhütten und kahle Bäume. Was, wenn es der Fahrer nicht schaffen würde, den Bus wieder fahrtüchtig zu machen? Was, wenn wir aussteigen und in der Stadt warten mussten? Was, wenn man mich entdeckte?

Ich war wirklich ein Riesenediot gewesen, mit einem Bus durch Afghanistan reisen zu wollen, mitten im Krieg. Völlig plemplem. Was hatte ich mir nur dabei gedacht? Ich schloss die Augen und versuchte zu schlafen. Einfach abschalten, das war vermutlich erst einmal das Beste.

Khalid betete.

TEIL EINS

**DER  
AMERIKANISCHE  
KONTINENT**





Am vergangenen Samstagabend flog ein kubanischer Jet russischer Herkunft nahe der venezolanischen Stadt Valencia gegen einen Berg. Laut der Behörden überlebte keiner der 22 Passagiere. Es herrscht weiterhin Unklarheit über die Ursache des Unglücks, das bereits das zweite der staatlichen Fluggesellschaft innerhalb einer Woche war.

*New York Times, 27. Dezember 1999*



## EINS

### Los!

»Los, los, los!«, rief eine Chinesin vor dem New Century Busbüro, einem heruntergekommenen Kellerraum in einem alten Regierungsgebäude in Washingtons winziger Chinatown. Der Bus wartete um die Ecke, und der Fahrer wollte losfahren. Und zwar sofort. Es war ein kalter klarer Tag, und meine Kinder und Lindsey, meine Frau, rannten neben mir her. Am Bus umarmten wir uns hastig. Ein Chinese in einer schwarzen Lederjacke bellte uns erneut an: »Los!« Und schon war ich allein und fuhr in einem sogenannten China-Bus durch die K Street Richtung New York. Mein Handy piepte. Eine SMS von Lindsey: *Ich wollte doch noch ein Bild von uns allen machen!* Doch dazu war uns keine Zeit mehr geblieben. Ihre Nachricht kam mir vor wie eine immer leiser werdende Stimme, die stromaufwärts verklang, während mich die Strömung in die entgegengesetzte Richtung riss.

Das Wetter war unberechenbar wie immer in den ersten Märzwochen. Tagsüber war es mal kalt, mal warm gewesen. Wenn es zur Abwechslung einmal nicht regnete, schien unerwartet die Sonne. Außerdem war es bewölkt und windig – alles zur gleichen Zeit. Tags zuvor war ich die Columbia Road hinuntergegangen – zehn Hundertdollarnoten aus dem Bankautomaten in der Tasche –, hatte zur Sonne und den vorbeiziehen-

den Wolken hinaufgeblinzelt und dabei aufgepasst, nicht vom Wind erfasst zu werden. Und dann hatte es angefangen zu hageln. Erbsengroße Körner. Die Verkehrsschilder hatten im Sturm hin- und hergeschwankt, und ein Zeitungskasten der *Washington Post* war laut scheppernd zu Boden gefallen. Ich hatte einen Kloß im Hals und konnte nur mühsam atmen. Seit Wochen hatte ich nicht mehr vernünftig geschlafen, und am folgenden Tag wollte ich schon früh mein Zuhause verlassen.

Zwanzig Jahre lang war ich ein krisensicherer Ehemann und Vater gewesen, bis plötzlich eine Sicherung durchgebrannt war. Mein Leben schien mir auf einmal nicht mehr zu passen. Ich war mittleren Alters und hatte eine Frau und drei Kinder, die ich liebte, mit denen ich aber seit einem knappen Jahr nicht mehr zusammenlebte. Eine lange Reise schien die beste Lösung zu sein.

Die fast schon klassische Entscheidung in einer solchen Lage sah so aus: Man verließ die vertraute Umgebung und stürzte sich in etwas Exotisches, um neu geboren zu werden. Gauguin nahm das nächste Schiff nach Tahiti, Wilfred Thesiger zog es in die Rub al-Chali, während sich der New Yorker Künstler Tobias Schneebaum im Río Madre de Dios wortwörtlich aller Kleidung entledigte und nackt in den peruanischen Amazonas watete. Aber auch die Suche nach dem reinen oder spirituellen Vergnügen hatte sich als erfolgreich erwiesen – wie die Cafés und die italienische Küche in Rom für Henry James oder die geistige Erleuchtung in der balinesischen Stadt Ubud für Liz Gilbert.

Als ich am Tag zuvor gegen den Wind auf der Columbia Road angekämpft hatte, um schließlich in meiner spärlich möblierten Wohnung fertig zu packen, hatte ich jedoch etwas anderes im Sinn: Ich wollte der Welt nicht entfliehen, sondern mich mitten in ihr chaotisches Herz stürzen. Ich wollte das Reisen nicht mehr als entspannten Urlaub erleben, sondern als das, was es für die

meisten Menschen wirklich war: ein schlichter Akt, eine Bewegung von A nach B, und zwar mit dem billigsten Verkehrsmittel, das zur Verfügung stand – ein notwendiger Teil des Lebens also, fast wie Zähneputzen oder Sex.

Die Idee kam mir zum ersten Mal auf einem Flug von Kinshasa nach Kikwit in der Demokratischen Republik Kongo. Damals war ich für ein Reisemagazin unterwegs gewesen. Der dreißig Jahre alte Short Skyvan mit seinen achtzehn Sitzen war berstend voll, heiß wie eine Teerdecke an einem Sommernachmittag, und die Luft war vor Fliegen fast schwarz. Es war nicht klar, wann oder ob der Flieger überhaupt abheben würde. Flugzeuge im Kongo stürzten mit beunruhigender Regelmäßigkeit ab. Ich verschwendete keinen Gedanken daran, ob es wohl etwas zum Mittagessen geben würde, sondern konzentrierte mich ganz auf die Frage des Überlebens. Wir hatten Glück: Wir hoben ab und flogen.

Unter uns lag ein Land in der Größe Westeuropas mit insgesamt nur 500 Kilometern geteerten Straßen, auf denen sich Unmengen von Menschen in Dreißigtonner zwängten oder versuchten, auf unbefestigten Wegen vorwärtszukommen.

Ob in der Luft oder auf der Straße – nirgendwo im Kongo sah man Touristen. Meine Mitreisenden im Skyvan waren verschwitzt und nervös, hatten sich aber mit den Verzögerungen, dem Warten und den vielen anderen Unannehmlichkeiten abgefunden. Vielleicht ist es allen Reisenden einmal so ergangen, dachte ich. Schließlich galt das Reisen während der meisten Jahrhunderte der menschlichen Geschichte als mühsames Unterfangen, das man notgedrungen auf sich nahm. So stammt auch das englische Verb »to travel« eigentlich vom französischen »travailler« her, was so viel wie »arbeiten« oder »sich plagen« bedeutet. Das verdeutlicht doch recht klar die Schwierigkeiten, die das Reisen mit sich gebracht hatte, wenn man im Mittelalter

irgendwohin musste. Außer dem einen oder anderen Verrückten wie William Lithgow, einem Schotten, der Europa, den Nahen Osten und Nordafrika zu Beginn des 17. Jahrhunderts durchwandert hatte, verreisten die meisten Menschen nicht einfach so aus Spaß, sondern nur dann, wenn es unumgänglich war. Lange Reisen – ob zu Fuß, mit dem Pferd, der Kutsche oder dem Segelschiff – waren unbequem, unberechenbar und mitunter höchst gefährlich. Fast alle Straßen befanden sich in schlechtem Zustand, und Schiffe gingen immer wieder unter.

Heutzutage betrachten wir das Reisen als großes Vergnügen, als angenehmen Zeitvertreib – als Urlaub. Der Tourismus stellt inzwischen den weltweit größten Industriezweig dar, der jährlich 500 Milliarden Dollar generiert. Dennoch ist diese Art des Reisens ein verhältnismäßig neues Phänomen, kaum 300 Jahre alt. Als Journalist, der regelmäßig in den ungewöhnlichsten Ecken der Erde unterwegs war, realisierte ich allmählich, dass die hohen Einnahmen der Tourismusindustrie eine parallele Wirklichkeit verschleiern und einen ungeheuren Strom sich fortbewegender Menschen überhaupt nicht in Betracht zieht. Tatsächlich schließt diese Industrie den *Großteil* aller Reisenden dieser Welt aus, und für diese Leute ist Reisen noch immer eine zerwürbende, strapaziöse, unberechenbare und manchmal gar tödliche Angelegenheit.

Nach dem Flug im Kongo fiel mir immer wieder dieser pulsierende Strom von Menschen auf, der zwischen Städten und Ländern und über Ozeane reiste, aber auf keiner Tourismusstatistik zu finden war, geschweige denn Bonusmeilen ansammelte. Was einmal ein überwiegend ländlicher Planet voller Dörfer gewesen war, hatte sich während der letzten 50 Jahre zunehmend zu einer urbanen und vernetzten Welt entwickelt. Noch 1970 lebten nur 55 Prozent aller Brasilianer in Städten, eine Zahl, die im Jahr 1995 auf beinahe 80 Prozent angeschwollen war.

Ganz gleich, welches Land in Südamerika, Afrika oder Asien man nimmt – die Statistiken werden kaum anders sein. Menschen ziehen von den Dörfern in die Städte, von einem Land ins nächste, von einem Kontinent auf einen anderen und benutzen dazu Autos, Kleinlaster, Busse, Boote, Züge und Flugzeuge – ganz zu schweigen von den bemitleidenswerten Leuten, die in Containern zusammengepfercht werden oder sich mit Hilfe von Menschenschmugglern durch die texanische Wüste schlagen müssen. Die meisten von ihnen kommen nicht einmal in die Nähe einer Reisestatistik.

Erst 2008 erschien ein Bericht von Dilip Ratha – ein abtrünniger Ökonom der Weltbank –, der die erste ernst zu nehmende Studie über Auslandsüberweisungen (jenes Geld, das Migranten an ihre Familien in der Heimat schicken) erstellte. Bis dahin waren die meisten Ökonomen davon ausgegangen, dass derartige Transaktionen im Vergleich zur internationalen Entwicklungshilfe einen Bruchteil ausmachten. Ratha zeigte jedoch, dass circa 200 Millionen Migranten in der Welt circa 300 Milliarden amerikanische Dollar pro Jahr nach Hause schicken – dreimal so viel wie die gesamte Entwicklungshilfe weltweit. Das sind 200 Millionen Dachdecker, Landschaftsgärtner, Tellerwäscher, Bauarbeiter und Babysitter auf Achse, und die meisten haben sich während ihrer Reise bestimmt weder in einem Flugzeug der United noch der Singapore Airlines ausgeruht.

Wenn ich Zeitung las, stieß ich immer wieder auf die oftmals makaberen Spuren ihrer Reisen: FÄHRE SINKT IN BANGLADESCH – ZAHLREICHE TOTE lautete zum Beispiel eine typische, kümmerliche Überschrift irgendwo im hinteren Teil der *Washington Post*. In der armen, wasserreichen Welt von Bangladesch stellen über 20 000 Passagierfähren die einzige Art der Fortbewegung zwischen Dhaka und der Umgebung dar. Während der vergangenen 26 Jahre waren laut Presseberichten 496 die-



Carl Hoffman

## **Frauen & Kinder zuerst!**

Die gefährlichsten Reisen der Welt

DEUTSCHE ERSTAUSGABE

Paperback, Klappenbroschur, 352 Seiten, 13,5 x 21,5 cm  
2 s/w Abbildungen

ISBN: 978-3-442-75312-3

btb

Erscheinungstermin: Juli 2011

1000 places to see – and die! Die gefährlichsten Reisen der Welt

Indonesische Fähre gesunken. Peruanischer Bus stürzt Abhang hinab. Überfall auf afrikanischen Zug. Knappe Zeitungsmeldungen, die gerne überlesen werden. Der Reisejournalist Carl Hoffman machte sich auf zu einer gefährlichen Mission. Er umkreiste den Erdball in den gefährlichsten Fortbewegungsmitteln. Er reiste in die entlegensten Orte und in die Megacities dieser Welt: von Havanna nach Bogotá in einem alten sowjetischen Flugzeug. Quer durch Indonesien und Bangladesch auf überfüllten Fähren, die jährlich 1.000 Reisende das Leben kosten. In Pendlerzügen durch Mumbai, in die sich so viele Menschen quetschen, dass tagtäglich dutzende darin umkommen. Und durch Afghanistan, als die Taliban das Land heimsuchten. Hoffman erlebte das Reisen dort, wo Fortbewegung kein Vergnügen, sondern notwendiges Übel ist. Er schreibt über berührende Schicksale, amüsante Missverständnisse, außergewöhnliche Menschen und über die Großzügigkeit mittelloser Fremder. Ein aufschlussreicher, urkomischer Blick auf unseren Planeten, auf dem Milliarden von Menschen ständig in Bewegung sind, um ihr Glück zu finden.