Carl Hoffman · Frauen und Kinder zuerst!

Carl Hoffman

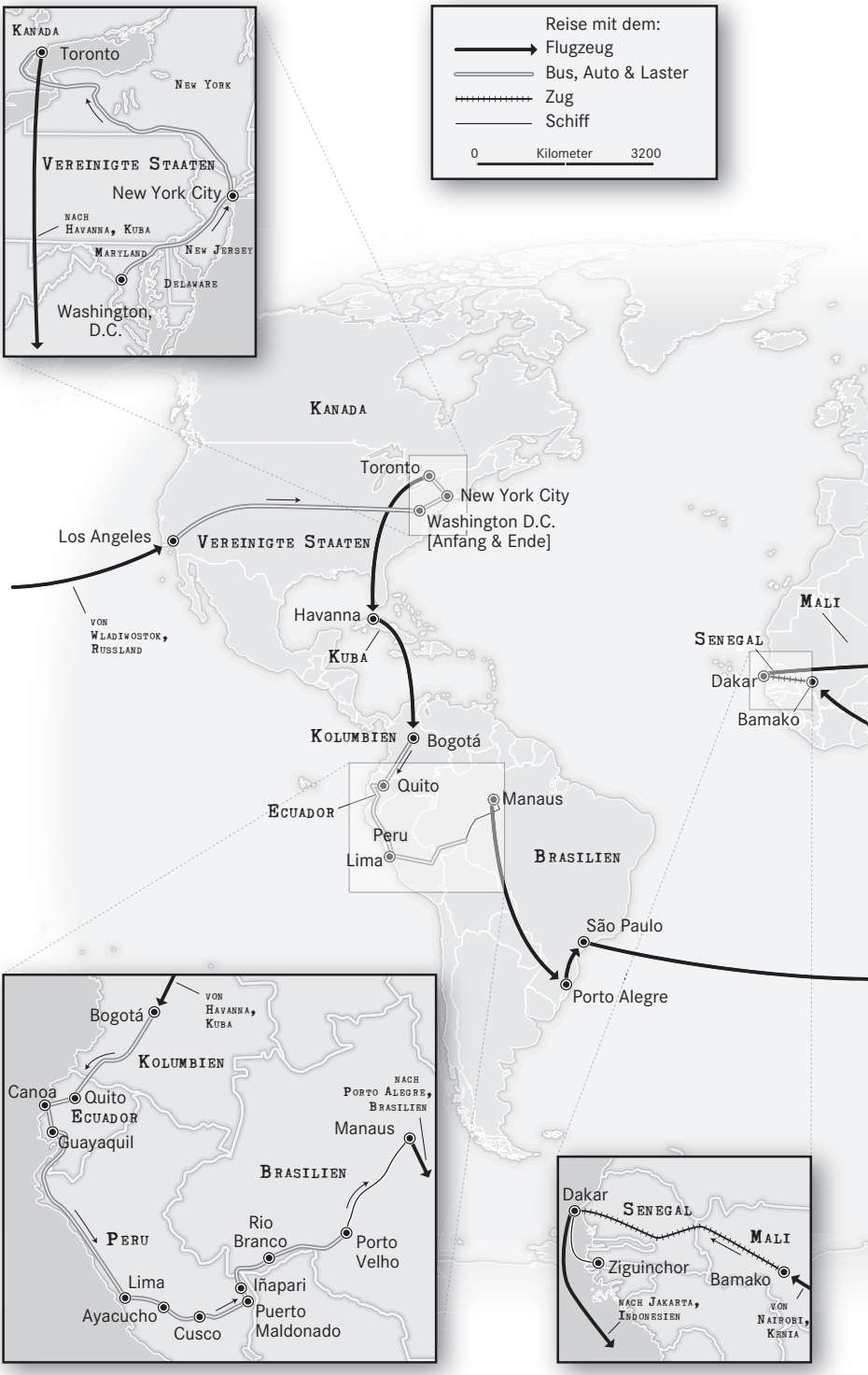
Frauen & Kinder zuerst!

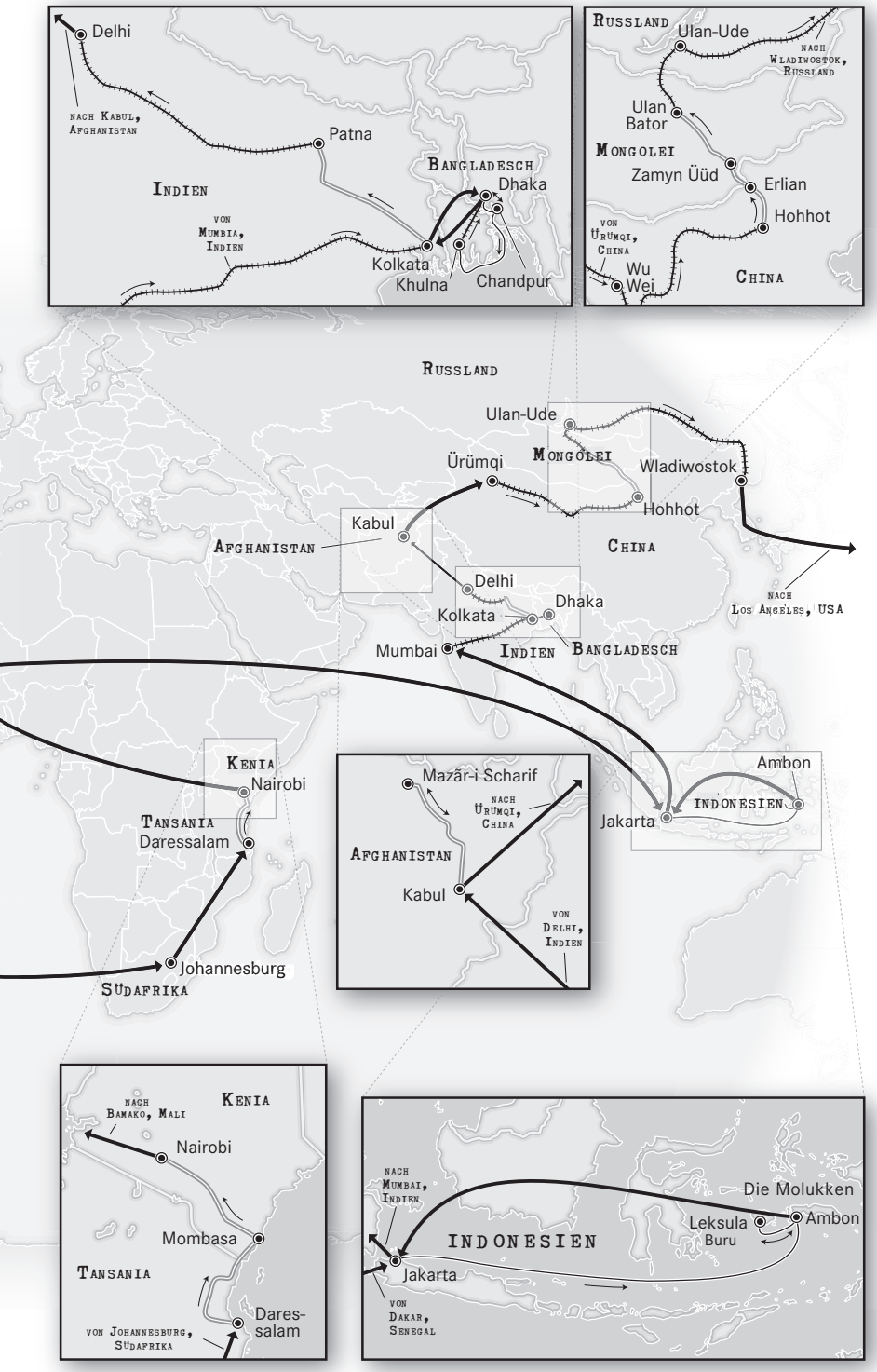
Die gefährlichsten Reisen der Welt

Deutsch von Ingo Wagener

btb

Für meine Eltern,
Diane und Burt Hoffman


Reise mit dem:
Flugzeug
Bus, Auto & Laster
Zug
Schiff
0 Kilometer 3200
Kanada
Toronto
New York
Vereinigte Staaten
New York City
nach Havanna, Kuba
Maryland
New Jersey
Delaware
Washington, D.C.
Kanada
Toronto
New York City
Washington D.C. [Anfang & Ende]
Los Angeles
Vereinigte Staaten
von Wladiwostok, Russland
Havanna
Kuba
Kolumbien
Bogotá
Quito
Ecuador
Peru
Lima
Manaus
Brasilien
São Paulo
Porto Alegre
Mali
Senegal
Dakar
Bamako
von Havanna, Kuba
Bogotá
Kolumbien
Canoa
Quito
Ecuador
Guayaquil
nach Porto Alegre, Brasilien
Manaus
Brasilien
Peru
Rio Branco
Porto Velho
Lima
Iñapari
Ayacucho
Cusco
Puerto Maldonado
Dakar
Senegal
Mali
Ziguinchor
Bamako
nach Jakarta, Indonesien
von Nairobi, Kenia


Delhi
nach Kabul, Afghanistan
Patna
Indien
Bangladesch
Dhaka
von Mumbia, Indien
Kolkata
Khulna
Chandpur
Russland
Ulan-Ude
nach Wladiwostok, Russland
Ulan Bator
Mongolei
Zamyn Üüd
Erlian
Hohhot
von Ürümqi, China
Wu Wei
China
Russland
Ulan-Ude
Mongolei
Ürümqi
Wladiwostok
Hohhot
Kabul
Afghanistan
China
Delhi
Dhaka
Kolkata
Mumbai
Indien
Bangladesch
nach Los Angeles, USA
Kenia
Nairobi
Tansania
Daressalam
Johannesburg
Südafrika
Mazār-i Scharif
nach Ürümqi, China
Afghanistan
Kabul
von Delhi, Indien
Ambon
Indonesien
Jakarta
nach Bamako, Mali
Kenia
Nairobi
Mombasa
Tansania
Dares-salam
von Johannesburg, Südafrika
nach Mumbai, Indien
Die Molukken
Leksula
Ambon
Buru
Indonesien
Jakarta
von Dakar, Senegal

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 anzuspringen. 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 Riesenidiot 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 zermürbende, 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-

ser Fähren untergegangen und hatten mehr als 5000 Menschen den Tod finden lassen.

Das Gleiche galt für Indonesien, wo 400 Menschen während einer neunzehnstündigen Überfahrt zwischen Java und Kalimantan auf einer überfüllten Fähre ums Leben gekommen waren. Dieses Unglück war nichts allzu Ungewöhnliches für die Reisenden des Archipels: Es war vielmehr bereits der zweite Untergang einer Fähre innerhalb von zwei Tagen gewesen, und der vierte mit mehr als 500 Toten auf den indonesischen Passagierrouten seit 1999.

Ganz gleich, wohin ich auch schaute – überall sprangen mir solche Meldungen ins Auge. Wenn man erst einmal genau hinsah, konnte man sich kaum mehr davor retten: Auf dem Amazonas sinken Passagierschiffe, in Afrika stürzen Flugzeuge ab, in Indien entgleisen Züge oder werden von aufgebrachten Massen angegriffen.

Als die *New York Times* 2007 den Unannehmlichkeiten des Fliegens einen Artikel widmete, wurde ihre Webseite mit Kommentaren überschüttet. 298 wütende und erbitterte Leser schrieben sich ihren Frust von der Seele. »Ich werde alles tun, um nie wieder fliegen zu müssen«, meinte zum Beispiel Isabella aus Palo Alto in Kalifornien, was eine recht typische Bemerkung war – diese Kommentare bezogen sich allerdings hauptsächlich auf Flüge innerhalb der USA, bei denen sich zwischen 2006 und 2009 lediglich ein einziger tödlicher Absturz eines großen Flugzeugs ereignet hatte. Es ging um volle (aber saubere) Flugzeuge und desinteressierte Flugbegleiter – na und? Man konnte das Ticket im Internet buchen, während des Flugs eine Tüte Trockenbrezeln verputzen und gemütlich darauf warten, dass man ankam.

Das afrikanische Fliegen bedeutet dagegen das Eintreten in ein gänzlich anderes Universum. Dort gibt es zwischen 50 und

90 Fluggesellschaften, die als sogenannte fliegende Särge in der EU verboten sind und bei denen die Wahrscheinlichkeit, nicht lebend anzukommen, fünfundzwanzigmal höher liegt als bei einer der nordamerikanischen Fluggesellschaften.

Lawrence Osborne schrieb in seinem Buch *The Naked Tourist*, dass »das Reisen an sich ein überholtes Konzept ist … Reisen ist ganz und gar durch den Tourismus ersetzt worden … Für den Reisenden unserer Zeit gibt es keine Ziele mehr.«

Ich wusste, was er meinte, stimmte ihm aber nicht zu. Das Reisen im ursprünglichen Sinne passiert direkt vor unserer Nase, dachte ich. In all den Bussen, die Abhänge herunterfielen, den untergehenden Fähren und abstürzenden Flugzeugen nahmen Leute täglich beschwerliche und unberechenbare Reisen auf sich, ohne darüber nachdenken zu können, welchen Gefahren sie sich da aussetzten.

Kaum war ich auf die unzähligen Todesfallen aufmerksam geworden, wurde ich immer neugieriger. Ich wollte ebenfalls aufspringen, die Erde auf dieser kaum wahrgenommenen Hauptschlagader des Massenverkehrs umkreisen. Ich wollte wissen, wie es auf den Fähren war, die tagtäglich Menschen umbrachten, in den Bussen, die Abhänge herabfielen, und in den Flugzeugen, die vom Himmel stürzten. Ich wollte genauso um die Welt reisen, wie es die meisten Menschen tun, die jedes Mal ihr Leben aufs Spiel setzten, wenn sie sich in die überfüllten und schlecht gewarteten Transportmittel wagten – einfach nur, weil sie sich nichts Besseres leisten konnten oder weil es schlicht und ergreifend keine andere Option gab.

Eine lange Reise lädt das Unerwartete geradezu ein, und ich beschloss, so viele kleine Absicherungen wie möglich mitzunehmen: eine aufblasbare Rettungsweste, eine wasserdichte, batteriebetriebene Rundumleuchte, eine Überlebensration in einer Dose, die mir meine Schwester einmal zu Weihnachten geschenkt hatte

und die irgendwo zwischen Spielzeug und ernst zu nehmendem Rettungsutensil anzusiedeln war, eine Menge orangefarbener Plastikampullen mit einem Mittel gegen Durchfall – falls es mal etwas »flüssig« werden sollte, wie mein Arzt meinte. Dann fügte er hinzu: »Aber wenn Sie Blut sehen, suchen Sie einen Kollegen auf.« Azithromycin für die Atemwege, Tylenol mit Codein gegen starke Schmerzen – »zwei Stück alle vier Stunden«. Malarone gegen Malaria. Sterile Nadeln und Wundfäden. Ich versuchte meine Lebensversicherung zu verdoppeln und scheiterte: Zwei verschiedene Versicherungsmakler waren nicht bereit, meine Wünsche zu erfüllen, obwohl ich rein zufällig vergessen hatte, die gefährlichsten Reiseziele und Transportmittel auf meiner provisorischen Route aufzulisten. Mein »Reiseaufwand«, meinte der Mann von AIG Insurance, sei schlichtweg zu groß. Man hatte mich zudem gegen alles nur Erdenkliche geimpft – gegen Hepatitis A und B, japanische Enzephalitis, Gelbfieber, Typhus, Tetanus und Cholera. Besser konnte ich mich nicht vorbereiten.

Davonlaufen war zu einer meiner Spezialitäten geworden. Schon in den Zwanzigern hatte ich mit Schreiben und Reisen angefangen. Mein erstes Projekt für ein überregionales Magazin bestand darin, einen Bericht über einen 200 Meter langen Chemietanker zu verfassen, der sich die Atlantikküste der USA hocharbeitete. Als ich meine Wohnung verließ, um zu dem Tanker in New Haven in Connecticut zu reisen, war ich noch so unglaublich nervös, dass ich mich fast übergeben hätte. Drei Wochen später rief mich ein Redakteur an und fragte: »Hätten Sie vielleicht Lust, zwei Wochen auf die Kanarischen Inseln zu fahren?«

Das Abreisen fiel mir damals noch sehr schwer. Ich war im Sommer 22 Jahre alt geworden und hatte mich unsterblich in Lindsey verliebt. Fünf Jahre später heirateten wir. Wir waren beide Freiberufler, konnten also die ganze Zeit zusammen sein.

Jedes Mal, wenn ich sie zurückzulassen musste, um in die große, weite Welt zu fliegen, kam ich mir vor wie amputiert, wie leer. Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie ich einmal nach St. Lucia musste und mir beinahe die Tränen gekommen wären, als ich das Flugzeug bestieg. Ich rief Lindsey jeden Tag an, ganz gleich, wo ich mich gerade befand.

Ich weiß nicht so recht, wann oder wie sich das änderte. Es geschah über die Jahre, nach und nach. Mit der Zeit fühlte ich mich in den fernen Ecken der Welt immer wohler. Noch nie war ich so fokussiert gewesen. Meine ganze Energie galt einzig und allein der Story, dem Eintauchen in das Leben anderer. Ich konnte mich darin verlieren, tagelang nichts Richtiges essen, Dinge ertragen, die ich zu Hause nie mitgemacht hätte. Für mich ging es bei jeder Story um Leben und Tod, eine Reise an die Grenzen und wieder zurück. In vielerlei Hinsicht konnte ich jedoch nur so weit gehen, weil ich genau wusste, dass ich verankert war, dass ich zu Hause einen sicheren Hafen hatte.

Zudem wurde ich dafür bezahlt, meine Neugier auf die Welt zu befriedigen. Ich hing mit fliegenden Missionaren im Dschungel und in den Bergen von Neuguinea ab und mit Söldnerpiloten im Süden des Sudan. Als Gast eines der letzten Männer eines aussterbenden Hirtenstamms in Sibirien aß ich das Knochenmark von Rentieren. Auf einem 50 Meter langen Schiff vor der Südostküste Grönlands trank ich Whiskey mit einem Mann, der einmal auf den Salomonen in einer winzigen Metallkiste eingesperrt gewesen war und jetzt mit einer lebensgroßen Pappfigur von John Wayne durch die Welt zog.

Die Abenteuer machten süchtig. Statt wie früher in Tränen auszubrechen, wenn ich wieder ins Flugzeug steigen musste, wartete ich ungeduldig auf den nächsten Auftrag. Wegzufliegen hieß, dem Schicksal seinen Lauf zu lassen, in den Himmel hochzublicken und zu denken: Ich komme! Was werde ich dies-

mal erleben? Wen werde ich treffen? Werde ich eine gute Story mit nach Hause bringen? Werde ich überhaupt überleben? Ich konnte in die Universen anderer Leute eintauchen und die Welt eine Weile durch ihre Augen sehen. Das war das größte Privileg des Journalisten – eine Zeit lang durch die Augen eines anderen zu sehen und sein Leben zu führen, als bekäme man eine neue Identität.

Je mehr Grenzen ich überschritt, je mehr seltsame Flecken ich auf der Erde besuchte, desto weniger konnte ich den Gedanken abschütteln, dass jetzt – in diesem Augenblick – Inuits auf ihre Hunde einpeitschten, um noch schneller durch die baumlose weiße Schneewüste Grönlands zu schießen, dass Dayak-Frauen auf Borneo in ihren Langhäusern saßen und Körbe flochten oder Mayas uns unbekannte Götter in rauchigen Zeremonien in Guatemala anbeteten. Als ich begriffen hatte, dass es da draußen so viel anderes gab, ließ es mich nicht mehr los.

Mein Zuhause, in das ich jedes Mal zurückkehrte, wurde mir immer fremder. Meine beiden Leben vertrugen sich nicht mehr. An einem Tag befand ich mich im südlichen Sudan in einem Kriegsgebiet in flirrender Hitze zwischen surrenden Fliegen und angeschossenen Menschen, und am nächsten Tag ging ich zu einem Treffen des Elternbeirats. Heute trieb ich den Amazonas hinunter, morgen lief ich mit dem Staubsauger durchs Wohnzimmer und kaufte Milch bei Safeway. Ich schrieb meine Reiseberichte und erzählte meiner Familie, was ich erlebt hatte – die Geschichten wurden stets begierig erwartet –, aber ich verlor nie ein Wort darüber, wie schwer es mir fiel, meine beiden Welten in Einklang zu bringen. Ich öffnete mich dem Neuen gegenüber immer weiter, während ich mich von meinem Zuhause immer weiter entfernte … Bis schließlich der Zeitpunkt kam, an dem ich mich mehr darauf freute, in ein Flugzeug zu steigen, um wegzukommen, als wieder nach Hause zu fliegen.

Schließlich meldete sich mein Körper zu Wort. Es war, als hätte ich eine Erkältung, die nicht richtig ausbrach. Ich funktionierte zwar, war aber ständig müde und lethargisch, konnte mich kaum vom Sofa aufraffen und schien nie genügend Schlaf zu bekommen. Dieser Zustand hielt ein Jahr lang an, obwohl der Arzt nichts finden konnte. Dann klingelte wie üblich das Telefon, und eine Woche später war ich verschwunden – dieses Mal für zwei Monate, auf ein Schiff mitten im Pazifik. Ich schrieb über eine Suche à la Don Quichotte nach Amelia Earhart. Meine Apathie löste sich bereits am ersten Tag in Luft auf, denn ich befand mich mitten auf dem königsblauen Meer, umgeben von fliegenden Fischen und den Schwanzflossen von Walen.

Acht Wochen später kehrte ich nach Hause zurück. Meine Krankheit war zwar verflogen, aber ich war mir zum ersten Mal einer tiefen Unzufriedenheit bewusst, einer profunden Abkoppelung von dem Leben, von dem ich bis dato stets geglaubt hatte, es sei eine unerschütterliche Größe meiner Existenz, ein Fels in der Brandung.

Auf den einleitenden Seiten des ersten von mir heißgeliebten Buchs, Arthur Ransomes *Der Kampf um die Insel*, entdecken die Walker-Kinder eines Tages eine Jolle am Ufer des Sees, wo sie Ferien machen, ehe sie in der Ferne eine Insel sehen. »Alle vier hatten dieselbe Idee«, schreibt Ransome. »Es war nicht irgendeine Insel. Es war DIE Insel. Sie wartete auf sie. Es war ihre Insel. Mit einer solchen Insel in Blickweite – wer ist da zufrieden, an Land zu wohnen und in einem Bett zu schlafen? Mit einem See so groß wie ein kleines Meer, einer fünf Meter langen Jolle, die im Bootsschuppen auf einen wartete, und einer kleinen bewaldeten Insel, die auf die Erforscher wartete, war der einzige Gedanke, der sich zu denken lohnte, dass man eine Entdeckungsreise machen musste.«

Geschrieben in den dreißiger Jahren von einem Korrespondenten, der über die russische Revolution berichtete, Leo Trotzkis Sekretärin heiratete und die Ostsee in einem sechs Meter langen catgetakelten Boot überquerte, hatte diese Passage wie keine andere die Reiselust in mir geweckt. Ein Boot. Eine Insel. Eine Reise. Die Idee nahm ganz von selbst Gestalt an, und ehe ich michs versah, ließ sie sich nicht mehr abschütteln. Sie füllte mich aus und ließ keine anderen Gedanken mehr zu.

»Warum tust du das?«, fragten mich meine Freunde. Sie konnten es nicht verstehen. Sie betrachteten meine bevorstehende Reise als einen Ausdruck von Masochismus und die Wahl der Transportmittel als bewusste Unterzeichnung meines Todesurteils. Mehrere Tage vor meiner Abreise hörte das Telefon auf zu klingeln. Ich bekam keine Mitleidsbekundungen oder Zusprüche, mir wurde nicht einmal mehr Glück gewünscht. Meine Freunde versteckten sich, als ob ich nicht mehr alle Tassen im Schrank hätte, als ob sie sich für mich schämten und nicht wüssten, worüber sie mit mir sprechen sollten. »Der arme Carl«, glaubte ich sie sagen zu hören. »Er ist schon so jenseits von Gut und Böse, dass er sich jetzt auf den Weg gemacht hat, um sich langsam umzubringen.«

Aber ich hatte das Gefühl, dass der Zeitpunkt stimmte, dass jetzt der Augenblick für eine solche Reise gekommen war. Nach der Amelia-Earhart-Expedition war ich immer öfter unterwegs gewesen. Mein Leben war fast nur noch mit Hin- und Rückflügen ausgefüllt, und jedes Mal fühlte ich mich in der Ferne wohler als zu Hause. Jetzt brauchte ich etwas Gewaltiges, das mich aus meinem Trott reißen würde – und dazu war eine lange Reise am besten geeignet. Es gab noch so viel, das ich kennenlernen wollte. Und außerdem hoffte ich, bei der Heimkehr mein Zuhause mit anderen Augen wahrzunehmen.

Als sich der Bus endlich durch den dichten Verkehr Washingtons gekämpft hatte und am industriellen Brachland entlangfuhr, ehe er weit im Osten auf die New York Avenue stieß, ließ meine Unruhe nach wie eine Sturmbö über der Chesapeake Bay. Vor mir lagen vielleicht Qualen und Gefahren, aber auch Abenteuer und Ungewissheit – ein Gefühl, das mich die nächsten Monate begleiten würde. Mir wurde bewusst, wie glücklich ich mich schätzen konnte. Ich bereitete mich innerlich auf alles nur Erdenkliche vor, aber wer weiß? Vielleicht würde mich die lange Reise mit den schlimmsten Transportmitteln der Welt an ein ganz neues Ziel bringen.

Ich ging es langsam an und machte bewusst einen Umweg, der mich erst gen Norden brachte, ehe meine Route nach Süden führen sollte. Ich wollte nach Südamerika, und dafür bot sich besonders eine Fluggesellschaft an: Cubana Airlines. Sie hatte einen besonders schlechten Ruf, was die Sicherheit betraf, und eine »tödliche Zwischenfallrate«, die zwanzigmal höher lag als die von Southwest Airlines. Doch der nächste Flughafen, den Cubana anflog, war Toronto, und die gefährlichste Möglichkeit, dorthin zu gelangen, war der sogenannte China-Bus nach New York, gefolgt von einem Greyhound nach Toronto. Beide waren berüchtigt für ihre ständigen Pannen und andere – schlimmere – Katastrophen. Außerdem gefiel mir die Idee, dass ich vertraute Highways entlangfahren würde, Straßen, die ich in- und auswendig kannte und die mich von New Jersey bis auf die Gipfel der Anden und die asiatischen Hochebenen führen würden – eine Kette aus Fahrzeugen und einem immer größer werdenden Erfahrungsschatz, bis ich letztlich wieder an meinen Ausgangspunkt zurückkehren würde.

Mich von zu Hause zu lösen, brauchte seine Zeit. Die erste Nacht verbrachte ich damit, über höchst unbequeme Straßen von New York State zu holpern und dann die Augen rechtzei-

UNVERKÄUFLICHE LESEPROBE

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 Megacitys 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.

Der Titel im Katalog