

**MICHAEL OBERT**

---

# **18 TAGE IM SINAI**

**TRUE  
TALES**



**DUMONT**

**UNTERWEGS  
INS HERZ DER  
FINSTERNIS**

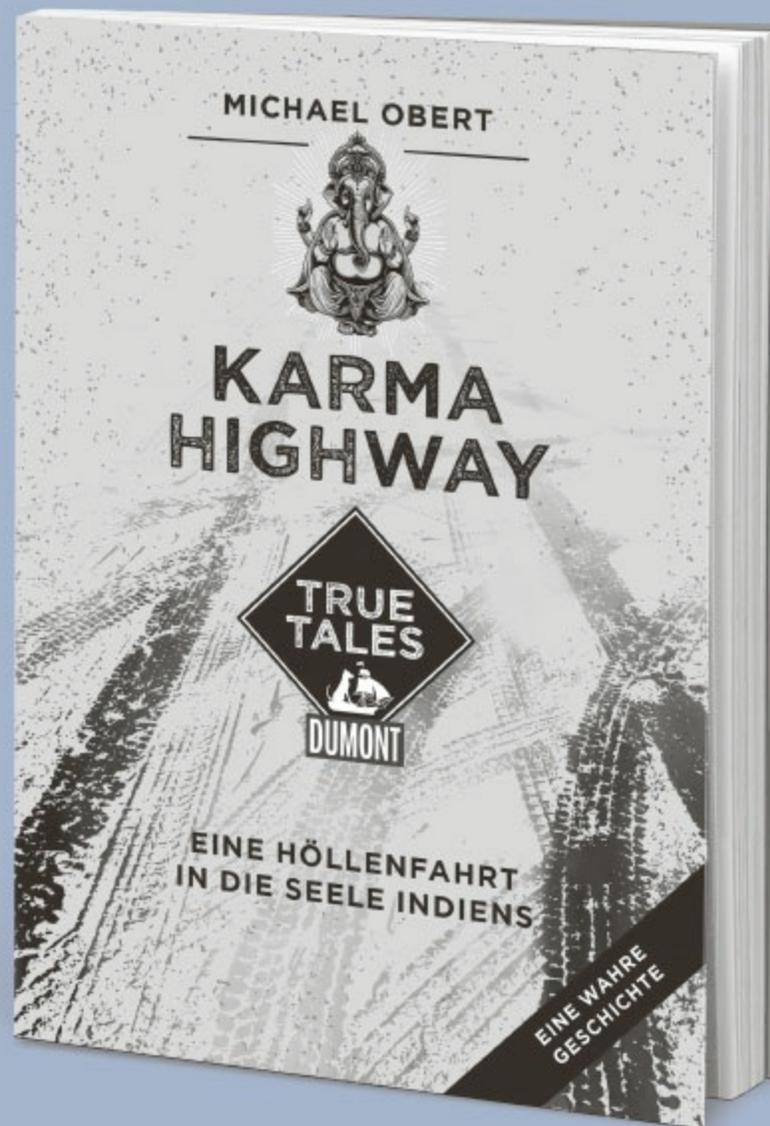


**MICHAEL OBERT** ließ mit 27 Jahren auf dem Amazonas seine Karriere als Manager hinter sich und wurde zum Reisenden. Heute gehört er zu den bekanntesten Reportern im deutschsprachigen Raum. Seine vielfach preisgekrönten Reportagen, vor allem aus Afrika und dem Nahen Osten, erscheinen in renommierten deutschen Magazinen sowie in zahlreichen internationalen Medien. Er wurde unter anderem mit dem Deutschen Reporterpreis und dem Otto Brenner Preis ausgezeichnet. Sein Regiedebüt, der Kinofilm »Song from the Forest«, wurde mit mehreren internationalen Dokumentarfilmpreisen prämiert und schaffte es 2016 in die Vorauswahl für die Oscars.

Für seine Reportage über die Foltercamps auf dem Sinai wurde er ausgezeichnet mit dem Otto-Brenner-Preis für kritischen Journalismus und dem Leuchtturm-Preis für besondere publizistische Leistungen und nominiert für den Henri-Nannen-Preis sowie für den European Press Prize.

Michael Obert lebt in Berlin.

**»DIE STRASSE KANNST DU NICHT  
BEZWINGEN.«**





**LESEPROBE**



## DIE SPUR ENTSTEHT IM FAHREN

Der Reisebus kommt direkt auf uns zu. Schnell. Unausweichlich. Wir sind auf der Überholspur eingeklemmt, zwischen einem Sattelschlepper und dem Rand des Asphalts. Die Scheinwerfer des Busses blenden auf, ihr Licht zerspringt auf unserer Windschutzscheibe. Noch 200 Meter, 100, 50.

Im letzten Moment reißt Sitaram das Lenkrad herum. Unser Lastwagen schwankt, schlingert, zieht hinüber auf seine Spur, doch es reicht nicht, nein, es ... gleich kracht es, frontal, mit 80 Sachen – der Bus, die erhobene Faust des Fahrers, seine grausige Grimasse, eisblau im Licht der Bordlampe. Gleich. Jetzt. Augen zu. Zuerst die Druckwelle. Dann ein markerschütternder, dumpfer Knall. Ich reiße die Augen auf, ringe nach Luft. Schwarz. Alles schwarz. Nein, nicht das Jenseits. Nur der National Highway 6 unter einem sternenlosen Nachthimmel, irgendwo in Westbengalen.



Es herrscht Krieg auf den Straßen Indiens. Seit Sonnenuntergang stecken wir mittendrin. Sitaram verzieht keine Miene. Die linke Hand lässig auf dem Lenkrad, kurbelt er mit der rechten die Scheibe herunter und rückt seelenruhig den Außenspiegel zurecht. Der Reisebus hat ihn gestreift. 2200 Kilometer sind es auf der Fernstraße von Kalkutta nach Mumbai, doch am Ende entscheiden Millimeter über Leben oder Tod.

Wer das Wesen einer Nation ergründen wolle, behaupten Soziologen, brauche sich nur anzusehen, wie sich die Leute im Straßenverkehr verhielten. Auf Indiens Straßen stirbt alle fünf Minuten ein Mensch. Jedes Jahr sind es fast 150.000, dazu kommen rund eine Million Verletzte. Das motorisierte Chaos fordert hier mehr Opfer als irgendwo sonst auf der Welt.

Offiziell herrscht in Indien Linksverkehr. Doch niemand kümmert sich darum. Die Spur

entsteht im Fahren. Verkehrsregeln, Schilder und Ampeln werden kaum beachtet. Stattdessen gilt das Recht des Stärkeren, gestaffelt nach Kampfgewicht, Hubraum und PS. Ganz oben stehen Reisebusse und Lastwagen, darunter Kombis und Pkw, und so geht es weiter bis in die Niederungen motorisierter Rikschas, deren Felgen mit Metallspitzen bestückt sind wie bei römischen Streitwagen. Sie sind dem Mopedfahrer überlegen. Der dem Radfahrer. Der wiederum dem Fußgänger, der statt über Rechte nur noch über seine Verletzbarkeit verfügt. Die Hälfte aller indischen Verkehrstoten sind Fußgänger. Wer zu Fuß geht, ist Beute, Fleisch.

Indien verstehen? Ein Milliardenvolk mit über zwanzig Sprachen und Hunderten von Göttern, die nach China weltweit am stärksten expandierende Volkswirtschaft? Indien enträtseln auf einem Trip von Ost nach West, einmal quer durch den Subkontinent, auf einer der anarchischsten Fernstraßen Südasiens? Am höchsten, hatte ich mir ausgerechnet, wären meine Überlebenschancen auf dem National Highway 6 mit einem, der das Chaos meistert und unter brutalsten Bedingungen durchhält, durchhalten *muss*, Tag für Tag, mit einem, der im indischen Verkehr ganz oben steht und, wenn es hart auf hart kommt, die Muskeln spielen lässt – mit einem indischen Trucker.

Keiner meiner Freunde in Kalkutta glaubte, dass ich einen Fernfahrer finden würde, der mich mitnähme. Wer wollte dort draußen schon das Leben eines Passagiers riskieren? Und dazu noch das eines weißen? Nach einer Reihe von Absagen landete ich hinter dem New Market in Kalkutta schließlich in Mister Prasads Büro. Mister Prasad, ein geschäftstüchtiger, kleiner Speditionsagent, den ich nie ohne frisch gebügeltes Hemd und polierte Lederschuhe sah, gilt im Transportgeschäft als Mann für knifflige Fälle. Vor drei Jahrzehnten verschiffte er die persönlichen Effekten von Günter Grass zurück nach Deutschland, nachdem dieser mehrere Monate in Indien verbracht hatte.

Der Nobelpreisträger schenkte Mister Prasad für seine verlässlichen Dienste ein signiertes Autorenfoto. Ob es heute noch sein Wohnzimmer zieren würde, wenn Mister Prasad wüsste, dass Grass in seinem Tagebuch *Zunge zeigen* Kalkutta als »Scheißhaufen Gottes« bezeichnet? Aber Grass hing noch. Direkt neben dem Hausaltar. Mein Glück, denn jetzt saß wieder ein Deutscher vor Mister Prasad, ebenfalls ein »Poet«, wie er sich freute, und erneut war dieser auf seine Hilfe angewiesen – mir wurde sozusagen die Ehre einer Grass'schen Reinkarnation zuteil.



Im Fahrerhaus des Lastwagens lösen sich meine Fingernägel aus den Sitzpolstern. Der Außenspiegel ist wieder in Position, aber der dumpfe Knall sitzt mir noch in den Knochen. Ich bin unterwegs. Nach Mumbai. Eine Woche nach meinem ersten Besuch bei Mister Prasad. Mit einem Empfehlungsschreiben des Verkehrsministers. Am Steuer: Sitaram Roy. Eine gefühlte Ewigkeit kann Sitaram auf die Straße starren, ohne ein Wort zu sprechen, entrückt in eine rätselhafte Melancholie. Seine Arme sind spindeldürr, seine Augen verträumt, die Haare knabenhaft aus der Stirn gestrichen. Nach seinen Papieren ist er 24 Jahre alt, nach seinem Aussehen 18. Höchstens. Er sitzt auf einem am Boden