

Rajat Ubhaykar

DIE GÖTTER



DER STRASSE

**Per Anhalter mit dem Truck
durch Indien**



POLYGLOTT

»Nach einer schier endlosen, bangen Woche mit einigem Hin und Her zwischen dem Trucker und mir kam der Morgen der Abreise. [...] Ich konnte es kaum glauben. Mein versponnener Teenagertraum sollte nun Realität werden. Ich stand kurz vor einer Reise, deren Verlauf einzig und allein von der bedingungslosen Freundlichkeit und den unvorhersehbaren Zielorten völlig fremder Menschen abhing. Wenn alles so lief, wie ich es mir vorstellte, würde ich nie wissen, wo ich in der nächsten Nacht schlafen würde. Vielleicht schon heute.«

RAJAT UBHAYKAR



Inhalt

Prolog 9

TEIL EINS

SEX, DROGEN UND NOMADEN

VON MUMBAI NACH SRINAGAR

Unterwegs mit dem König der Straße 18

Die Kartelle von Mewar 37

Sex und Religion 49

Goli andar. Yaar Jalandhar! 66

Tod auf Rädern 84

Die *ustads* von Sirhind 106

Die Sommerflüchtlinge in Kaschmir 126

TEIL ZWEI

AUFSTAND

NAGALAND UND MANIPUR

Der Schatten der *andarwalas* 158

Amar Akbar Anthony 171

Beinahe-Indien 186

TEIL DREI

HIGHWAY-WIRTSCHAFT

VON MUMBAI NACH KANYAKUMARI

Ein Land, eine Steuer, eine Technologie 202

Eine mit Khaki gepflasterte Straße 220

Der Weg zum Kap Komorin 241

Epilog 266

Danksagung 268

Literaturverzeichnis 270

Glossar 274

Zitatnachweise 280

Über den Autor 281

Impressum 288

INDIEN





Prolog

»Was hast du vor?«, rief ein alter Freund ungläubig, wobei seine Augenbrauen unter dem Haarschopf verschwanden. »Hast du dir das auch wirklich gut überlegt?« Hatte ich nicht. Es war zu Beginn des Sommers. Die stickige Aprilhitze lag über Mumbai, und wir kauerten träge vor großen Gläsern Bier in unserer Lieblingskneipe. Ich würde demnächst zu einer denkbar schlecht geplanten Reise aufbrechen, deren bloße Erwähnung in höflicher Runde eifrige Interessensbekundungen hervorrief, freimütigere Zeitgenossen jedoch zu einem ungläubigen Schnauben veranlasste. Mein Projekt, wie ich es inzwischen nannte, würde darin bestehen, Indien zu erkunden, aber nicht per Auto, Motorrad, Bus oder Zug, wie es vernünftige Leute tun würden, sondern per Anhalter mit jenen, die auf Indiens Fernstraßen zu Hause sind – Indiens viel geschmähten oder, wie ein Freund mich warnte, »asozialen« Truckern.

Ich kann nicht mehr genau sagen, wie ich auf diese Idee kam. Aber ich bilde mir gerne ein, dass sie tief in meinem Innern schlummerte, seit ich zum ersten Mal eine bis zum Horizont reichende Landstraße erblickte. Diese unendliche Weite war eine ganz andere Welt als das beengende Mumbai meiner Kindheit. Ich erinnere mich daran, als wäre es gestern gewesen. Es war Anfang der 2000er-Jahre in den Sommerferien. Meine Großfamilie hatte sich in zwei Geländewagen gequetscht – vorne die Männer, in der Mitte die Frauen und wir

Kinder dicht gedrängt auf der Rückbank – und fuhr von Mumbai zu unserem Heimatdorf an der Küste von Karnataka. Wir waren begeistert, denn zum ersten Mal reisten wir nicht mit dem Zug, sondern hatten Autos gemietet – ein Zeichen wachsenden Wohlstands.

Es war eine aufregende, aber auch anstrengende Fahrt, häufig unterbrochen von dringlichen, erstickten Rufen, sofort anzuhalten, weil sich jemand übergeben musste. Der Soundtrack des Hindi-Films *Liebe aus heiterem Himmel* lief in Dauerschleife – die einzige Kassette, die wir mitgenommen hatten –, und noch heute wird mir leicht übel, wenn ich den Song »Pyaar ki kashti mein« höre, ein Trauma, das ich nicht abschütteln kann.

Während ich gebannt aus dem Fenster starrte und der Wind mein widerspenstiges Haar zerzauste, hatte ich eine Art Erleuchtung, nämlich dass Indien größer war, als ich oder irgendjemand sonst es sich vorstellen konnte. Man musste nicht das Universum bemühen, um sich etwas Riesiges vorzustellen – Indien reichte völlig aus. Schon als Kind wurde mir beim Anblick von Indiens Vielfalt – den grünen Feldern entlang der Landstraße, den durch Luftspiegelungen hervorgerufenen schimmernden Wasserflächen auf dem Asphalt – die Bedeutungslosigkeit meines eigenen kleinen Lebens bewusst. Ich war Indien mit Haut und Haar verfallen.

Damals sah ich auch zum ersten Mal Lkws in ihrem natürlichen Umfeld. Ich erinnere mich, wie fasziniert ich von ihnen war – ihren leuchtend bunten Farben, ihrem misstönenden Hupen, das mir in den Ohren dröhnte, dem durchdringenden Geruch der hinter ihnen herwabernden Dieselabgase, den rätselhaften Sprüchen, die ich eilig zu lesen versuchte, wenn wir an ihnen vorbeizogen. In meiner kindlichen Fantasie waren Truckfahrer nicht asozial. Sie waren so frei wie der Wind und durchquerten unbekümmert unser riesiges Land. Allein die Vorstellung von ihrem Leben und der Gedanke, vielleicht eines

Tages mit ihnen zu reisen – das war für mich der Stoff, aus dem große Abenteuer sind.

Fast ein Jahrzehnt sollte es dauern, bis diese unterschwellige Sehnsucht gestillt wurde. Es geschah jedoch eher unfreiwillig. 2009 wollte ich spontan mit einigen ebenso unternehmungslustigen Kommilitonen von Kanpur nach Shimla reisen. Doch nichts klappte, wie es sollte, und so strandeten wir schließlich 20 Kilometer vor Shimla am Straßenrand. Es war zehn Uhr abends, und die Kälte kroch uns in die Knochen. Öffentliche Verkehrsmittel fahren nicht mehr. Nach zahlreichen erfolglosen Versuchen, einen Wagen anzuhalten, hatten wir uns beinahe damit abgefunden, den ganzen Weg zu Fuß zu gehen, als ein freundlicher Lastwagenfahrer, kaum älter als wir, uns einsteigen ließ und bis zur Stadt mitnahm.

Im Wagen lief Bollywood-Musik aus den Neunzigern. Während der kurzen Fahrt wechselten wir kaum ein Wort mit dem Trucker, aber nachdem er uns abgesetzt hatte, fischte ich fünfzig Rupien als wohlverdienten Lohn aus der Hosentasche. Zu meiner Überraschung lehnte er entschieden ab. »Das ist nicht nötig. Es lag auf meinem Weg«, protestierte er. Zum ersten Mal in meinem Leben hatte sich jemand geweigert, Geld anzunehmen.

Ich war fasziniert und wollte mehr über Trucker wie ihn und ihr Leben erfahren. Zurück in Kanpur durchkämmte ich das Internet nach einem Buch über Lkw-Fahrer, aber vergebens. Ich konnte es nicht fassen. Obwohl sie eine so zentrale Bedeutung für die Wirtschaft unseres Landes hatten, war erstaunlich wenig über sie geschrieben worden. Vielleicht war das der Moment, in dem sich bei mir die Idee festsetzte, einen Reisebericht zu verfassen. Wie heißt es so schön: Schreibe das Buch, das du gern lesen würdest.

In den nächsten Jahren auf dem College festigte sich mein Entschluss, denn ich hörte viel Musik von Lynyrd Skynyrd, Grateful Dead, den Allman Brothers und anderen, die die

naturegegebene Freiheit des Menschen romantisierten. Songs wie »Free Bird«, »Truckin'« und »Ramblin' Man« beschworen für mich den Urzustand des Menschen herauf, versetzten mich in eine Zeit, als Nomaden und Hirten den Planeten beherrschten und es normal war, von Ort zu Ort zu ziehen. Immer mehr gelangte ich zu der Überzeugung, dass Truckfahrer, die ein hartes Leben in den Schattenbereichen unserer Schreibtisch-Zivilisation führten, eine eigene Subkultur bildeten. Für mich waren sie romantische Gestalten – einsame Cowboys auf ihren stählernen Rössern. Mein im Entstehen begriffenes Projekt war jedoch nicht nur von dem sehnsüchtigen Wunsch geleitet, den erstickenden Zwängen der karriereorientierten Gesellschaft zu entfliehen, sondern auch von einem Verlangen nach Abenteuer und der Neugier darauf, was wohl in der weiten Welt jenseits meiner eigenen Blase lag.

Nach meinem Abschluss verbrachte ich ein eher frustrierendes Jahr am Schreibtisch einer Unternehmensberatung in Gurugram, brütete über Tabellenkalkulationen und änderte Schriftgrößen in PowerPoint-Präsentationen. Bis ich mich schließlich auf den Journalismus verlegte – vielleicht angetrieben von dieser Neugier aufs Vagabundenleben.

Und wieder einige Jahre später, nun ausgestattet mit dem Rüstzeug journalistischer Arbeit, fühlte ich mich bereit. Es musste bald passieren. Eine so verrückte Reise unternimmt man am besten mit Anfang zwanzig, wenn noch nicht die ganze Verantwortung des Lebens auf einem lastet.

Es gab keinen Zeitplan und höchstens eine grobe Reiseroute. Mehr war nicht möglich. Beim indischen Warenverkehr muss man aus den verschiedensten Gründen mit zahlreichen Verzögerungen rechnen, und ich wollte nicht die Hälfte der Zeit damit zubringen, mich per Telefon über unterschiedliche Verkehrslärmpegel hinweg mit Fahrern abzustimmen. Diese ganze Planung wäre total frustrierend und würde mir völlig den Spaß verderben. Ich wusste, wenn ich von dieser Reise

halbwegs bei klarem Verstand zurückkehren wollte, musste ich die Dinge auf mich zukommen lassen.

Doch bevor ich tatsächlich aufbrach, galt es unzählige besorgte Fragen zu beantworten, die von allen Seiten auf mich einprasselten. Manche wollten wissen, warum ich mir ausgerechnet den Sommer als Reisezeit ausgesucht hatte. »In der Regenzeit kann ich nicht reisen, im Winter frieren mir beim Schreiben die Finger ein, deshalb Sommer«, erklärte ich. Andere fragten, wo ich schlafen würde. Und wo ich denn überhaupt meine Notdurft verrichten würde? »Keine Ahnung. Ist mir egal.«

Dennoch war mein Selbstvertrauen nicht so unerschütterlich, wie ich vorgab. Ich fragte mich, ob ich es mit meinem privilegierten Status schaffen würde, einen guten Kontakt zu den Fahrern aufzubauen. Würden sie mir von ihrem Leben erzählen? Und würde dieser Roadtrip in der glühenden Sommerhitze wirklich so romantisch werden, wie ich mir das vorstellte? Oder war das Ganze einfach nur der blanke Irrsinn? Dann war da die Frage der Sicherheit. Viele meinten: »Weißt du denn nicht, dass Lkw-Fahrer Säufer und Vergewaltiger sind?«

Nicht zuletzt waren es genau diese Vorurteile, die ich durch mein Buch ausräumen wollte. Trucker sind eine zu Unrecht geschmähte Bevölkerungsgruppe und werden von Normalbürgern als Trunkenbolde, Verkehrsrowdys und Sexmonster verurteilt. Das führt so weit, dass sich ihre Darstellung in der Popkultur darauf beschränkt, wie sie ihnen unliebsame Menschen zu Brei fahren oder heimtückisch mit Eisenstangen aufspießen. Ich hoffe, dieses Buch trägt dazu bei, sie wieder mehr als ganz normale Menschen zu zeigen – mit ihren Problemen, Überzeugungen und Hoffnungen.

Ich wollte dokumentieren, was sie auf der Straße erlebten, wenn auch vielleicht nur als Momentaufnahme des indischen Güterverkehrs. Nachdem ich die historischen Reiseberichte früherer Reisender wie Jean Baptiste Tavernier und Ibn Battuta

verschlungen hatte, wollte ich erforschen, wie sich das Wesen der Reise seither verändert hatte, und mithilfe der Truckfahrer herausfinden, wie Indien tickt. Dieses Buch ist der bescheidene Versuch, die spärliche Literatur zum Thema Straße zu ergänzen. Schließlich spielt auch so etwas Banales wie der Warenfernverkehr in Indien eine Rolle in Hinblick auf Kultur, Geschichte, Gefahr und Nervenkitzel.

Außerdem faszinierte mich der kulturelle Aspekt – wenn die Lastwagenfahrer eine Subkultur verkörperten, wodurch zeichnete sich diese aus? In meiner Vorstellung unterschieden sich Trucker und Busfahrer hauptsächlich dadurch, dass der Busfahrer zum Schlafen nach Hause ging. Der Trucker fährt nicht nur auf den Straßen, er verbringt auch einen Großteil seines Lebens dort. Um Busfahrer zu werden, muss man eine Fahrprüfung bestehen. Aber um ein halbwegs anständiger Truckfahrer zu werden, benötigt man mindestens zwei Jahre Ausbildung als *khalassi* oder Trainee sowie mehr als drei Jahre in gebirgigem Gelände, wo der angehende Trucker in die Kunst eingeweiht wird, die Haarnadelkurven schmaler Bergstraßen zu meistern. Das deutet zweifellos auf eine *ustad-chela*-Tradition, einen Austausch zwischen Lehrmeister und Schüler hin. Wie genau gestaltet sich das?

Gleichzeitig würde diese Unternehmung auch wertvolle Erkenntnisse für die Wissenschaft liefern. Schließlich sind Lkw-Fahrer so etwas wie die roten Blutkörperchen unseres Landes. Sie transportieren den lebensnotwendigen Sauerstoff, sprich die Güter des täglichen Bedarfs, über die Arterien, das Straßennetz. Und doch hatte man für ihre Probleme noch keine Diagnose gestellt, ja, noch nicht einmal die Symptome dokumentiert. Unmengen von Papier werden für Kommentare über die Wirtschaft verbraucht, in denen es um Zinsen, Haushaltsdefizite und andere undurchsichtige makroökonomische Indikatoren geht. Aber was ist diese »Wirtschaft« anderes als ein Zusammenspiel unzähliger Transaktionsbeziehungen, die auf

dem System gegenseitiger Akzeptanz beruhen, wenn etwa Geld den Besitzer wechselt? In diesem Sinne wollte ich die Mikroökonomie der Straßen erforschen und die menschlichen Beziehungen, auf denen sie basiert.

Ich war überzeugt, dass die Lebensrealität der Truckfahrer, ihre Erlebnisse auf der Straße, ein nützlicher Gradmesser für die wirtschaftliche Lage in unserem Land war. Ihre Erfahrungen mit den Behörden würden darüber Aufschluss geben, wie es um die Rechtsstaatlichkeit in unserem Land bestellt war. So würde man besser verstehen, was die »Logistikkosten« im ganz normalen Warenverkehr tatsächlich beinhalteten.

Im Grunde genommen war dieser Trip jedoch die Verwirklichung meines lang gehegten Traumes, so viel wie möglich von Indien zu sehen, und zwar nicht nur seine in Hochglanzbrochüren angepriesenen Schönheiten, sondern auch seine Makel und Schönheitsfehler. Indien glich für mich einer dieser Matrjoschka-Puppen, dem Sinnbild der russischen Rätselhaftigkeit, denn es bestand aus konzentrischen Sphären – Unterregionen innerhalb von Regionen, Subkulturen innerhalb von Kulturen, Untereinheiten innerhalb von Einheiten. Und daraus bezogen seine Menschen ihre Identität. Ich wollte so viel wie nur möglich davon sehen.

Meine grobe Planung sah so aus: Ich wollte von Mumbai aus per Anhalter nach Norden bis Srinagar fahren, mich dann nach Osten wenden und irgendwann Kanyakumari im äußersten Süden erreichen. Ein gewaltiges Pensum. Ich hatte keine Ahnung, wie lange diese Reise dauern und ob ich die gesamte Strecke schaffen würde. Aber das lag nun einmal in der Natur dieses Trips. Eines jedoch war mir ganz klar – ich würde mich keinesfalls zum Sklaven dieses Reiseplans machen.

Durch die Vermittlung von Freunden fand ich bald eine Mitfahrgelegenheit in einem Truck, der von Mumbai nach Delhi fahren würde. Nach einer schier endlosen, bangen Woche mit einigem Hin und Her zwischen dem Trucker und mir kam

der Morgen der Abreise. Endlich zog ich los, im Rucksack die üblichen Reiseutensilien – meine Mutter hatte darauf bestanden, dass ich auch eine Tube *Odomos*-Mückenschutzcreme einpackte – und ein zerlesenes Exemplar von Vikram Seths *Tianchi: Unterwegs in China und Tibet*, das Geschenk eines Freundes.

Ich konnte es kaum glauben. Mein versponnener Teenagertraum sollte nun Realität werden. Ich stand kurz vor einer Reise, deren Verlauf einzig und allein von der bedingungslosen Freundlichkeit und den unvorhersehbaren Zielorten völlig fremder Menschen abhing. Wenn alles so lief, wie ich es mir vorstellte, würde ich nie wissen, wo ich in der nächsten Nacht schlafen würde. Vielleicht schon heute.



Kilometerlange Staus sind auf dem einspurigen Jammu-Srinagar-Highway in Kaschmir an der Tagesordnung.





Der Schatten der *andarwalas*

Dicke Regenwolken hängen am Himmel, als ich frühmorgens in Dimapur eintreffe, das im trüben grauen Licht nicht gerade anheimelnd wirkt. Mir ist, als hätte ich ein tropisches Kriegsgebiet betreten. Eine seltsame Beklommenheit liegt in der Luft. Überall bröckelnde Fassaden, und die Straßen wurden vom Durchgangsverkehr und von häufigen Regengüssen so in Mitleidenschaft gezogen, dass sie nur noch ein holperiger Matsch aus Beton und Schlamm sind.

Ich mache mich auf die Suche nach einer Unterkunft. Da ich mich unweit des Bahnhofs befinde, gibt es reichlich Hotels, und ich werde rasch fündig. Auf einem Zettel an der schmutzdelig-weißen Wand meines Zimmers steht der scheinheilige Hinweis: »Reinlichkeit kommt gleich nach Frömmigkeit. Bitte halten Sie das Zimmer sauber.« Jemand hat mit Bleistift hinzugefügt: »Wir putzen es nämlich nicht.« Als ich den Raum inspiziere, stelle ich fest, dass der Witz ins Schwarze trifft.

Ich lasse mich aufs Bett fallen und schalte den Fernseher ein, denn bei einem Hotelaufenthalt gehört es einfach dazu, dass der Fernseher unbeachtet im Hintergrund läuft. Außerdem bin ich neugierig, welche Sender es in Nagaland gibt. Gerade läuft DD National, aber was ich sehe, verwirrt mich – eine Frau in einem Sari liest die Nachrichten ... auf Sanskrit? Nicht zu fassen. Zum ersten Mal wird mir bewusst, wie absurd archaisch das Programm des indischen Staatsfernsehens wirken kann, besonders

in den Grenzregionen des Landes. Oder ist das vielleicht eine hirnrisige Masche zur kulturellen Beeinflussung dieser Unruheregionen, indem man sie buchstäblich sanskritisiert?

Nach fettigen *aloo parathas* zum Frühstück mache ich mich in Richtung Bahnhof auf, um die Stadt zu erkunden. Das Ausmaß an Schmutz ist schockierend, besonders wenn man bedenkt, dass es in Nordostindien im Durchschnitt sauberer ist als im indischen Kernland. Offene Abwasserkanäle überfluten die Straße. Berge von Müll säumen die Gassen, in denen ausgegelmte Männer auf Fahrradrikschas an mir vorbeieilen. Der Zettel an der Wand meines Hotelzimmers passt eigentlich für die gesamte Stadt Dimapur.

Eine große stehende Pfütze – schwarz wie Erdöl – liegt direkt gegenüber dem Bahnhof, eine Brutstätte von Stechmücken, die dicht über ihrer Oberfläche schwirren. Neben der Pfütze verkaufen Straßenhändler billige Trackpants, Obst, Arm- und Fußreife und andere Modeaccessoires. Über mir verläuft eine Hochstraße, und als ich den Blick nach oben richte, sehe ich dort ein paar Naga-Polizisten, die mich beobachten, eine Erinnerung daran, dass ich hier ein Fremder bin.

Ich suche nach der Inner Line Permit (ILP), einer noch auf die Kolonialzeit zurückgehenden Einreisegenehmigung, die indische Staatsbürger vor einem Besuch Nagalands beantragen müssen. Doch meine Hosentaschen sind vollgestopft mit nutzlosen Quittungen und anderen Zetteln, die sich als Reisesouvenirs angesammelt haben. Mein Wühlen in den Taschen macht mich den Polizisten auf der Hochstraße bestimmt noch verdächtiger. Mit einem Seufzer der Erleichterung finde ich schließlich den zusammengeknüllten winzigen Zettel.



In dieser trostlosen Umgebung vergisst man leicht, dass diese heruntergekommene Stadt der bedeutendste Bahnknotenpunkt des Brahmaputra-Tals und somit lebenswichtig für die Wirtschaft von Nagaland und Manipur ist. Und auch von der illustren Geschichte Dimapurs ist nichts mehr zu spüren. Im Zweiten Weltkrieg gelang es den Alliierten, von hier aus den japanischen Vorstoß nach Indien zu stoppen, was der indischen Bevölkerung wahrscheinlich Massensterben, Folter, Vergewaltigung und Versklavung ersparte, die gewöhnlich mit der japanischen Besatzung einhergingen.

Während der entscheidenden, erbitterten Schlacht um Kohima, auch Stalingrad des Ostens genannt, verlief die Nachschubroute der Alliierten über Dimapur. Noch heute kommen Güter, die für Manipur und Nagaland bestimmt sind, darunter auch Getreide von der Food Corporation of India, mit Frachtzügen in Dimapur an. Dort werden sie ausgeladen und mit Lastwagen auf dem National Highway 39 weiterbefördert. Der NH 39 ist die Lebensader von Nagaland und Manipur, die einzige Straße, die von Dimapur im Flachland über die bewaldeten Naga Hills zu der an der Grenze zu Myanmar liegenden Stadt Moreh in Manipur führt.

Doch in den nebelverhangenen Hügeln oberhalb von Dimapur ist der Krieg noch nicht vorbei. Dort tobt seit fast 70 Jahren Asiens längster Aufstand, der bis heute nicht abflauen will. Sowohl in Nagaland als auch in Manipur gilt nach wie vor der berüchtigte Armed Forces Special Provision Act (AFSPA), der den Sicherheitskräften weitreichende Durchsuchungs- und Festnahmebefugnisse gibt. Daher kann man den NH 39, der durch diese konflikträchtige Region verläuft, mit Fug und Recht als die unsicherste Fernstraße Indiens bezeichnen.

In den Hügeln ringsum tummeln sich die unterschiedlichsten Rebellengruppen. Die Kämpfer stammen aus verschiedenen Volksgruppen und hängen diversen Ideologien an. Einige,

darunter der NSCN-IM (National Socialist Council of Nagaland – Isak-Muivah), streben ihren eigenen Staat Nagalim an, zu dem auch überwiegend von Naga-Völkern bewohnte Teile Assams, Myanmars, Manipurs und Arunachal Pradeshs gehören sollen. Andere, wie die Kangleipak Communist Party, eine marxistische Revolution. Und so weiter und so fort. Aber letztendlich wollen alle das Land und die Einkünfte aus dem lukrativen Waffen- und Drogenschmuggel an der Grenze zwischen Indien und Myanmar unter ihre Kontrolle bringen. Daher sind Konflikte zwischen den einzelnen Volksgruppen die Hauptursache von Gewalt.

Ich möchte herausfinden, wie sich diese Sachlage auf die Trucker und den Warentransport auswirkt, und suche daher eine Mitfahrgelegenheit von Dimapur nach Imphal. Es sind nur 200 Kilometer, aber es ist eine Reise von Indien nach Beinahe-Indien.



Als ich durch die Straßen der Stadt laufe, sehe ich in den Läden eine unglaubliche Vielfalt an exotischen Produkten. Es gibt ungewöhnliche Marken von Softdrinks, deren Namen ich häufig gar nicht entziffern kann, und sogar koreanische Algen, die dem Ladenbesitzer zufolge sehr nahrhaft sein sollen. Offensichtlich findet über die durchlässige Grenze zwischen Indien und Myanmar ein stetiger Schmuggel von ostasiatischen Gütern statt.

Die guten wirtschaftlichen Möglichkeiten machen die Handelsstadt zu einem Anziehungspunkt für Migranten. Auf ihren rauen Straßen treffen die einheimischen Dimasa Kachari auf Biharis, Nepalesen, Jains, Marwaris, Bengalen und viele andere. Wie verständigen sie sich miteinander? Ich erfahre von einem Bihari-*paanwallah*, einem Betelverkäufer, dass sie eine



Rajat Ubhaykar, geboren 1991, studierte Elektrotechnik am Indian Institute of Technology Kanpur und – nach einem kurzen Abstecher in die Unternehmensberatung – Journalismus am Asian College of Journalism in Chennai. Ubhaykar lebt in Mumbai und arbeitet inzwischen als Diplomat für den Foreign Indian Service. Mit seinem ersten Buch »Die Götter der Straße« schaffte er es auf Anhieb auf die Shortlist des prestigeträchtigen indischen Literaturpreises Sahitya Akademi Yuva Puraskar, zu dessen Gewinnern u. a. Vikram Seth, Arundhati Roy und Amitav Gosh zählen.

Twitter/X: [@rajatub](#)

»Man muss schon ein gewisses, womöglich ungesundes Maß an Besessenheit haben, um sich auf ein so gefährliches und unberechenbares Projekt einzulassen.«

VICE.COM

PER ANHALTER IN EINE UNBEKANNTE WELT



Seit seiner Jugend in Mumbai ist Rajat Ubhaykar fasziniert von der unendlichen Weite der Landstraßen und Highways Indiens und ihren heimlichen Helden: den unerschrockenen Truckern in ihren farbenprächtigen rollenden Tempeln. Einmal im Leben sein Land mit ihren Augen entdecken, diesen Traum erfüllt er sich Jahre später auf einer 10000 Kilometer langen, vier Monate dauernden Reise per Anhalter von Mumbai bis zum Indischen Ozean.

Ein Reisebericht voller Humor und Menschlichkeit und eine einzigartige Innenansicht des Subkontinents.

