

Bis ans Ende der Welt, und noch viel weiter

Vielreiser-Plattformen boomen im Internet. Für ihre Mitglieder sind Länder wie Briefmarken: Sie sind zum Sammeln da

September 2011 am Flughafen von Juba. Ein Mann – weiß, hoch gewachsen, mit kräftigem Schnauzer – läuft durch das flache, sandsteinfarbene Ankunftsgebäude in einem Außenbezirk der Hauptstadt des Südsudan. Er ist soeben aus einem Flugzeug der Air Uganda aus Entebbe gestiegen. Als er den Beamten freundlich lächelnd seinen Reisepass entgegenstreckt, hält dieser ihn vermutlich für einen Mitarbeiter einer der Hilfsorganisationen, deren Mitarbeiter für gewöhnlich den Flughafen bevölkern. Oder gar für einen Bediensteten einer der gerade im Aufbau befindlichen ausländischen Vertretungen. Der Offizier prüft das Visum, drückt dem Münchner den Sichtvermerk „Republic of South Sudan, International Airport, 7. September 2011“ in den Pass und entlässt ihn in das Gewirr von Juba.

Der Offizier lag falsch, denn der Reisende war weder für eine Hilfsorganisation tätig noch Botschaftsangestellter, sondern der damals meistgereiste Deutsche. Das ist er bis heute, zumindest wenn es nach dem Internetportal „Most Traveled People“ geht. In der Hall of Fame der Plattform nimmt Wolfgang Stoephasius, der 676 von 875 möglichen Zielen bereist hat, unter den Deutschen Rang eins ein, weltweit rangiert er derzeit auf Platz 21. Bereits wenige Wochen nach der Unabhängigkeitserklärung des Südsudan stand der Münchner in der jungen Hauptstadt. „Um komplett zu werden“, wie Stoephasius sagt. Denn seit Juli 2011 ist der Südsudan nicht nur der 193. und damit jüngste UN-Staat, sondern auch eine der 875 besuchenswerten Destinationen der Internetplattform.

Portale wie „Most Traveled People“ boomen. Die vom US-amerikanischen IT-Millionär Charles Veley gegründete Internetseite begann 2005 mit einer Handvoll Mitgliedern, heute sind es mehr als 12 000, darunter fast 500 Deutsche. Damit ist sie weltweit die größte ihrer Art. Und dabei haben Clubs für Vielreisende schon viel länger Tradition. Der älteste von ihnen ist der Londoner „Globetrotters Club“ von 1945, dicht gefolgt vom US-amerikanischen „Travelers' Century Club“, einer elitären Vereinigung, die seit

1954 ausschließlich Menschen aufnimmt, die mindestens 100 Länder bereist haben. Auch der „Travelers' Century Club“ ist seit seinen Anfängen enorm gewachsen: von einst zwei Dutzend auf heute rund 2000 Mitglieder.

„Immer günstigere Flugpreise und Flugverbindungen selbst in die abgelegensten Regionen der Erde führen zum Boom solcher Foren“, sagt Norbert Lüdtko. „Für viele Menschen liegt ein spielerischer Reiz darin, zu sehen welchen Platz sie in der Rangliste einneh-

men.“ Lüdtko muss es wissen, denn er ist ebenfalls weit und viel gereist und Vorsitzender der Deutschen Zentrale für Globetrotter, dem mit 850 Mitgliedern größten europäischen „Globetrotter-Club“. Auch sein Verein hat Tradition: An diesem Wochenende feiern Lüdtko und mehrere hundert Gleichgesinnte in Hachenburg-Altstadt im Westerwald das 40-jährige Bestehen ihrer Vereinigung.

Allerdings geht es Lüdtkos Globetrottern bei ihren Reisen vorrangig um Erlebnisse und nicht

um Stempel im Pass. „Natürlich gibt es auch bei uns Ländersammlern“, sagt der Vorsitzende. Die über die Jahre aufgebaute Destinationsdatenbank diene aber weniger dem Wettbewerb als vielmehr dem Informationsaustausch. „Auf unserer Website können Mitglieder nachlesen, wie sich ein anderes Mitglied ein Land oder eine Region erschlossen hat und diese Person dann gleich kontaktieren“, erklärt Lüdtko. „Die Ziele, die jeder bereist hat, muss er dann aber schon selbst zählen.“

Und da ist Lüdtko auch gleich beim strittigsten Punkt unter Ländersammlern. Die UN listet derzeit 193 Länder, nur ist das den meisten Vielreiser-Clubs nicht genug. Je nach Vereinigung teilen sie die Welt in mehr als 300 oder sogar fast 900 Destinationen ein. Beim „Travelers' Century Club“ sind es derzeit genau 321, auf der Liste von „Most Traveled People“ stehen 875 Staaten, Bundesstaaten, Territorien, Inseln und autonome Gebiete. Wem das System nicht klar ist: Zu Deutschland zählen ne-

ben den 16 Bundesländern auch die Nordseeinsel Helgoland und die Gemeinde Büsingen, eine deutsche Enklave in der Schweiz. Andere Länder haben gar Dutzende zählbare Gebiete, allein in Russland sind es fünfundachtzig. Jahrelang führte Charles Veley, der 49-jährige Gründer der Plattform, die Liste an. Derzeit schmücken sein Konto 834 von 875 möglichen Destinationen. Erst vor einigen Tagen wurde er von seinem Landsmann Donald M. Parrish Jr. mit 839 Punkten überholt, doch auch das gilt wahrscheinlich nur bis zu seiner nächsten Reise.

Um die Welt zu reisen war nie einfacher als heute, was das Ländersammeln für einige zur Sucht macht. Sie horten Länder wie Briefmarken, immer auf der Suche nach den abgelegensten Orten. Mag die Realität eines Landes wie dem Südsudan auch noch so finstern aussehen, es wird immer welche geben, die kommen, nur um sich einen Stempel in den Pass drücken zu lassen.

Über „Most Traveled People“ Gründer Veley erzählt man zum Beispiel, er habe vor einigen Jahren einen Privatflieger an den Südpol gechartert, um alle sieben Sektoren der Antarktis auf einmal zu besuchen. Einige Mitglieder des „Travelers' Century Club“ sollen ein ganzes Schiff samt Mannschaft gemietet haben, um von den Seychellen nach Diego Garcia zu gelangen, der letzten Insel des britischen Territoriums im Indischen Ozean. Das 1800 Kilometer vor der Küste der Seychellen gelegene Atoll wurde von den Briten an die Vereinigten Staaten verpachtet, ist heute militärisches Sperrgebiet und gilt als eine der größten Herausforderungen für Ländersammler.

„Die Anführer dieser Rankings sind meist wohlhabende Amerikaner, die sich mit ihrem Geld einen Traum erfüllen“, sagt Wolfgang Stoephasius. Der 73-Jährige war nie reich. Er finanzierte seine Reisen jahrzehntelang ausschließlich von seinem Gehalt als Erster Kriminalhauptkommissar beim Bayerischen Landeskriminalamt. Seit er die Polizeikappe vor 13 Jahren an den Nagel hängte, muss seine Pension herhalten. Seine beste Platzierung bei „Most Traveled People“ war trotz vergleichsweise geringem

Budget Platz sechs. „Das war kurz nachdem ich 2008 dort einstieg. Damals gab es aber noch nicht so viele Mitglieder und längst nicht so viele Destinationen“, sagt der Münchner.

Ums blinde Ländersammeln geht es Stoephasius ohnehin nie. Zwar hat er es mittlerweile auch auf 676 Destinationenpunkte gebracht, also fast 80 Prozent aller Ziele, doch nur Stempel einzuheimsen, ein Flugticket oder ein Foto mitzubringen, das ist nicht Stoephasius' Sache. Für sich hat der Münchner längst entschieden: „Die 85 Russland-Destinationen interessieren mich nicht. Ich habe keine Lust, nur in den Flieger zu steigen, um kurze Zeit später wieder zurückzureisen. Ich fahre nur noch dorthin, wo es auch etwas zu sehen gibt.“ Bei den meisten Reisen ist heute auch seine Frau Renate dabei. Die ist zwar nicht bei „Most Traveled People“ registriert, hat aber ebenfalls bereits mehrere hundert Destinationen besucht.

Auch wenn Stoephasius mittlerweile bewusster reist, die Ziele gehen dem Münchner nicht aus. Denn er will weitermachen, „solange ich gesundheitlich noch in der Lage dazu bin“. Und natürlich hat der 73-Jährige längst neue Pläne. Zu seinen Wunschzielen zählen die nicht von den Vereinten Nationen anerkannten Kaukasusrepubliken Abchasien und Nagornoj Karabach, die zu Brasilien gehörige Inselgruppe Fernando de Noronha und die italienische Insel Lampedusa. Vor dem nächsten Land steht für Stoephasius aber erst einmal etwas anderes an: ein Buch. Er will die schönsten Erlebnisse seiner Reisen aus mehr als fünf Jahrzehnten zu Papier bringen. Den Titel hat er schon im Kopf: „Der Meiste gereiste“. Derzeit sucht der Münchner einen Verlag. Doch er muss sich beeilen, denn der nächste Deutsche ist ihm bereits dicht auf den Fersen. Er heißt Sascha Grabow, ist um einiges jünger als er und hat bei „Most Traveled People“ bereits 637 Länderpunkte gesammelt. Nur 43 weniger als Stoephasius.

FABIAN VON POSER

Weitere Informationen: Most Traveled People: www.mosttraveledpeople.com, Globetrotters Club: www.globetrotters.co.uk, Travelers' Century Club: www.travelerscenturyclub.org, Deutsche Zentrale für Globetrotter e.V.: www.globetrotter.org



Für die Mitglieder von Vielreiser-Plattformen beschränken sich die Destinationen nicht auf die 193 UN-Länder. Ihre Pässe zählen bis zu 900 Stempel.

Foto Mauritus

Über den Wolken

Medizinische Zwischenfälle im Flugzeug sind keine Seltenheit. Dafür lassen sich Fluggesellschaften einiges einfallen

Die Fesseln der Stewardess waren das Erste, was sie sah, als sie auf dem Flug von Doha nach München wieder zu sich kam. Und das Erste, was sie hörte, war die Durchsage der Stewardess, ob sich an Bord ein Arzt oder eine Krankenschwester befinde. Eine junge Frau versuchte kurz darauf, ihren Puls zu fühlen. Neben ihr wurde der Notfallkoffer aufgeklappt. Und irgendwann hörte sie die Stewardess, deren Füße in schwarzen Lederschuhen mit wenigen Zentimeter hohen Absätzen steckten, so viel konnte die Frau auf dem Boden jetzt erkennen, zu ihrem Mann sagen, dass er sich keine Sorgen um seine Partnerin machen müsse. Dass ein Passagier zusammenbreche, komme häufiger vor.

Für die Crew sind solche Zwischenfälle zwar nicht Alltagsgeschäft, aber geübte Routine. 2013 kam es zu 2973 medizinischen Zwischenfällen. Von der Geburt bis zum Suizid ist alles dabei. Doch auch kuriosere Begebenheiten gibt es: Die Whiskey-Flasche, die einem Fluggast auf den Kopf fällt, ist mehr als nur ein Mythos. Aber es gibt auch tragischere Ereignisse. Im Durchschnitt sterben allein auf den jährlich mehr als 75 000 Luft-hansa-Flügen statistisch gesehen elf Passagiere.

Regelmäßig Thema: das Economyclass-Syndrom. Es betrifft meist Passagiere mit angeborenen Gerinnungsstörungen, denen die eingeklemmte Sitzhaltung die Venen verstopft. Wer davon weiß, kann mit Stützstrümpfen und Heparin Thrombosen vorbeugen. Aber auch die anderen Fluggäste sollten ihre Beine regelmäßig bewegen. Denn beim Aufstehen nach mehreren Stunden Flug in der Eco-

nomyclass ist der Großteil des Blutes in den Beinen und der Blutdruck im Keller. Eine Phlebothrombose der Beine betrifft mehr als zwei Drittel der Notfälle. Meist reicht es, wenn sich die betroffenen Passagiere einige Minuten flach auf den Boden legen. Zur Vorbeugung bietet Lufthansa in ihrem Unterhaltungsprogramm mittlerweile sogar einen Kanal mit sogenannter Flyrobic an. Das Angebot soll die Fluggäste dazu animieren, durch Gymnastik die Blutzirkulation am Laufen zu halten.

Neben Übungen, die das Blut aus den Beinen pumpen, raten Flugmediziner auch dazu, genug zu trinken. Zusätzlich zu den zwei Litern, die man pro Tag trinken soll, sollten es pro Flugstunde hundert Milliliter mehr sein. Ein Becher reicht auf einem kurzen Flug von Berlin nach München. Bei einem Flug von Frankfurt nach Los Angeles oder von München nach Tokio mit einer Flugzeit von elf Stunden summiert sich das schnell auf mehr als einen Liter.

Insbesondere Menschen mit Vorerkrankungen sollten sich genau überlegen, ob sie einen Flug antreten, erklärt Dirk-Matthias Rose, Professor für Arbeitsmedizin in Mainz und Leiter der Arbeitsgruppe Flugtourismus bei der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin. Das Problem: der Luftdruck. Er nimmt an Bord erheblich ab, sinkt auf Alpen-niveau. Der Körper befindet sich in der Kabine zwischen 1600 und 2400 Höhenmetern. Damit sinkt auch der Sauerstoffpartialdruck um 20 bis 25 Prozent. Ein gesunder Mensch atmet schneller, der Puls wird höher. Aber für Menschen mit Herzinsuffizienz, koronaren

Herzkrankungen oder chronischer Lungeninsuffizienz, die am Boden eingeschränkt leistungsfähig sind, wird ein Flug zu einer Westalpen-Hochtour. Ihr Körper kann den Sauerstoffmangel nicht mehr eigenständig kompensieren. Die Folge sind Kopfschmerzen, ein Engegefühl in der Brust, Bauchschmerzen, Tunnelblick, Bewusstlosigkeit und im schlimmsten Fall sogar akutes Herzversagen.

Doch nicht nur chronisch Kranke sollten sich genau überlegen, ob sie in ein Flugzeug steigen. Schon eine vermeintlich harmlose Erkältung kann ein gerissenes Trommelfell zur Folge haben. Denn beim Aufstieg dehnen sich die Gase aus und ziehen sich beim Landeanflug wieder zusammen. Verhindert eine Erkältung beim Abstieg aus der Höhe den Druckausgleich im Innenohr, zieht sich das Trommelfell schmerzhaft ein, und es kann zu Einblutungen kommen. Auch kurz nach Operationen können die Luftdruckänderungen zu einem Problem werden. Dann nämlich, wenn Nächte nach einer Darm- oder Lungenoperation durch den Druckanstieg im Flug mehr belastet und im schlimmsten Fall undicht werden.

Im Ernstfall müssen Ärzte an Bord unter schwierigen Arbeitsbedingungen praktizieren. Der Lärmpegel ist hoch, der Platz beengt, mit dem Schockraum einer Notaufnahme nicht zu vergleichen. Es gibt einen Notfallkoffer an Bord, ausgestattet mit allen Medikamenten, wie in einem Notarztwagen. Vom Heftpflaster bis zum Defibrillator ist alles dabei. Diagnostik fehlt aber. Oft sind es daher eher Verdachtsdiagnosen, die an Bord gestellt werden können und die später im Krankenhaus erhär-



Kränklich? Überlegen Sie sich gut, ob Sie einen Flug antreten. Foto Images.de

tet oder verworfen werden, erklärt Flugmediziner Rose.

Beispielsweise können sich sogar aus einer Flugangst Beschwerden entwickeln, die auf einen Herzinfarkt hinweisen. Dienstleister wie International SOS haben sich darauf spezialisiert, Licht ins Dunkel zu bringen und Kapitän und

Mediziner in der Luft zu beraten. Ob eine Sicherheitslandung erforderlich ist, entscheidet im Fall der Fälle aber allein der Kapitän. Eine Rolle spielen dabei auch die medizinische Ausstattung der Klinik bei der nächstgelegenen Landemöglichkeit. Selbst Landungen nördlich des Polarkreises sind nicht aus-

geschlossen. Im vergangenen Jahr landete ein KLM-Jumbo wegen eines medizinischen Notfalls in Iqaluit auf Baffin Island.

Die Fluggesellschaften lassen sich einiges einfallen, um die medizinische Versorgung an Bord zu optimieren. Die Lufthansa zum Beispiel hat ein Arztprogramm, das nach eigenen Angaben weltweit einzigartig ist. 8000 Mediziner haben sich registriert. Der Vorteil für das Bordpersonal: Die Flugbegleiter wissen genau, welcher Arzt mit welcher medizinischen Fachrichtung auf welchem Platz in der Maschine sitzt, und können sie im Ernstfall gezielt ansprechen. Mit Meilengutschriften und Vouchern dankt die Lufthansa den Ärzten ihr Engagement im Notfall.

Dabei ist es nicht immer der gesundheitliche Zustand der Passagiere, der Probleme bereitet. Als der Airbus A320 neu war, sind in bestimmten Sektionen des Flugzeugs häufig Fluggäste ohnmächtig geworden. Der Auftrag an die zuständigen Ingenieure, Zugluft zu vermeiden, führte dazu, dass manchen Passagieren gleich die ganze Sauerstoffversorgung abgeschnürt wurde. Die Folge: handfeste Kohlendioxid-Narkosen.

Die Frau jedenfalls, die auf dem Flug von Doha nach München zusammengebrochen war, hatte sich schnell wieder erholt. Der Blutdruck, den die herbeigeleitete Krankenschwester gemessen hatte, war niedrig, aber nicht lebensbedrohlich. Kurze Zeit später durfte sich die Patientin schon wieder aufrichten und einen Becher Wasser trinken. Und nach ein paar Minuten war sie wieder so fit, dass sie die wenigen Meter zu ihrem Platz selbst zurücklegen konnte.

STEPHANIE GEIGER

NEUE REISEBÜCHER

Für die Tasche Der Mare-Verlag, das ist bekannt, hält sich thematisch dicht an seinen Namen und bringt nur Bücher heraus, die etwas mit dem Element Wasser zu tun haben. Rolf-Bernhard Essig ist da genau der richtige Autor – er ist zwar meergefesselt, kann aber nicht nur einen Geburtsort mit Seewind (Hamburg) und einen Vater mit maritimem Beruf (Seemann) vorweisen, sondern auch einen autobiographischen Roman mit feuchtem Titel („Die Kunst, Wasser zu fegen“). Wunderbare Voraussetzungen für ein Mare-Buch mit sehr langem, gewässerhaltigem Titel: „Ein Meer ist eine See ist ein Ozean. Wie Armeikanal, Rossbreiten und Ochsenbauchbuch zu ihren Namen kamen“. Fragen, mit denen sich der Autor beschäftigt, sind zum Beispiel: Nach welchen Armen ist der Armeikanal benannt, warum gibt es ein Rotes Meer, aber kein Blaues, und hat der Pazifik etwas mit dem Frieden zu tun? Essig geht dem „lustigen Benennungsdurcheinander“ der Weltmeere auf den Grund. Endlich fragt hier mal einer, warum die Nordsee Nordsee heißt, obwohl sie nicht weiter nördlich liegt als die Ostsee, warum auch Binnengewässer Meere sein können und man an die See und ans Meer fährt, aber niemals an den Ozean. Auch Legendenmeere wie das Bermudadreieck und den Milchozean erforscht Essig, außerdem Nichtmeere wie die Sahara, das „Meer ohne Wasser“, oder das „Steinerne Meer“ in den Berchtesgadener Alpen. Wunderbar dazu die Illustrationen von Papan, der Wellen, Wind und Baden- dazu gezeichnet hat. Nach diesem Buch ist man – an dieser Stelle ist dieses Sprichwort einmal angewandt – mit allen Wassern gewaschen. akro

Rolf-Bernhard Essig: „Ein Meer ist eine See ist ein Ozean. Wie Armeikanal, Rossbreiten und Ochsenbauchbuch zu ihren Namen kamen“, 256 Seiten mit Illustrationen von Papan, Mare-Verlag 2014, 14,95 Euro