

A vibrant display of colorful powders in metal bowls, arranged in a row. The colors include purple, red, green, yellow, pink, blue, and orange. In the background, there are numerous glass bottles of various shapes and sizes, some containing liquids, suggesting a laboratory or a shop. The overall scene is bright and colorful.

Vielfältig und bunt – von Limassol auf Zypern bis nach Indien

**In 20 Tagen vom Mittelmeer
durch den Suezkanal, das Rote Meer
bis zum Indischen Ozean**

Der Sinn des Reisens besteht darin, unsere Phantasien durch die Wirklichkeit zu korrigieren. Statt uns die Welt vorzustellen, wie sie sein könnte, sehen wir sie wie sie ist. Das ist nicht immer nur schön, aber meistens realistisch.

Samuel Johnson

Viel zu spät begreifen viele die versäumten Lebensziele: Freude, Schönheit der Natur, Gesundheit, Reisen und Kultur.

Darum, Mensch, sei zeitig weise! Höchste Zeit ist's - reise, reise!

Wilhelm Busch

Die Reise

Gedanken zum Fernweh – statt Vorwort.....	1	Sultanat Oman.....	86
Von Limassol/Zypern nach Cochin/Indien	4	Salalah – Sultanat Oman	88
Suezkanal	6	Besuch bei Hiob.....	90
Kanalgeschichten.....	8	Arabische Pferde im Sultanat Oman	102
Suez oder Sues – ägyptische Hafenstadt am Roten Meer	20	Maskat – Sultanat Oman.....	104
Jordanien	22	Sultan Qabus	106
Die „Wasserfrage“ im Nahen Osten	24	Sultan-Qabus-Moschee.....	108
Golf von Akaba	29	Beschreibung Sultan-Qabus-Moschee	110
Akaba.....	30	Alt-Muskat und Mutrah.....	120
Lawrence von Arabien	34	Suq von Mutrah.....	128
Von Akaba ins Landesinnere	36	Fahrt in eine andere Welt – von Muskat nach Indien.....	138
Petra die unsichtbare Stadt – Weltkulturerbestätte	38	Indischer Ozean	140
Petra – Stadt der Nabatäer.....	42	„Republik Indien - Bharatiya Ganarajya“	142
Nabatäer.....	44	Visa Indien.....	145
Arabische Pferde in Petra.....	59	Kulturschock Indien	146
Wadi Rum	60	Verkehr in Indien.....	149
Jeepsafari in Wadi Rum	69	Victoria Terminus in Mumbai.....	154
Wadi Rum Beduinen Camp	74	Mumbai CST	157
Jordanische Wüstenpolizei	80	Mumbai	158
Kamele.....	81	Asiatische Bibliothek und englisches Viertel in Mumbai	160
Rotes Meer und Seetage.....	82	Cathedral Mumbai.....	162
		Bombay High Court.....	164
		University of Bombay	166
		Wagle High School	169
		Ein Trauerspiel.....	171

Ein Mittagessen	172
Prince of Wales Museum	176
Arm und reich – die Stadt macht einen nachdenklich	180
Man kommt nicht darum herum – Elend	183
Perspektiven – schwierig?.....	184
Religionen in Indien	188
Hinduismus.....	189
Vater der indischen Nation – Mahatma Gandhi	190
Mormugao, Goa	194
Mormugao – unser Eindruck	197
Unterwegs in Goa	199
Shri Mangeshi temple Goa.....	200
St. Francis Xavier in Old-Goa	206
Gewürzplantage in Goa	209
Gewürzplantage in Goa	210
Gewürzpflanzen	212
Mittagessen im Dschungelcamp.....	214
Von Baum zu Baum	216
Elefantenreiten.....	219
Kochi früher Cochin, Indien	224
Fischmarkt in Kochi	228
Kochi und Holländischer Palast.....	232
Regenbäume – Raintrees	242
Kochi Airport und Rückflug.....	246
Anschriften und Links.....	248
Index	250





Gedanken zum Fernweh – statt Vorwort

Diejenigen unter uns, die nicht gerade AfD wählen oder zu den Aufmärschen von Pegida pilgern, sind sich wohl in einem einig: Es wird im Moment ein bisschen viel von Heimat geredet. Es wird auch ein wenig übertrieben oft das Eigene, das Herkommen, die Identität beschworen. Aber es geht im Grunde nicht darum, dass hier des Guten zuviel geschieht.

Es geht vielmehr darum, den Identitäten ein grundlegend anderes Individuationsmuster entgegenzuhalten: Was zur Menschwerdung gehört, ist nicht so sehr die dauernde Rückversicherung bei sich selbst. Sondern das Sichoffenhalten für das Neue, Andere, Fremde. Man kann auch sagen die Entwurzelung.

Gerade wir Deutschen sind von alters her geradezu Herolde der Entwurzelung. Kein anderes Volk hat so sehr die Erlösung von sich selbst, von seinen nationalen, geografischen, mentalen Prägungen immer wieder zum Thema seiner großen Kunstwerke und kulturellen Hervorbringungen gemacht wie wir.

In unserer größten kulturellen Blütezeit, während jener paar Jahrzehnte vor und nach 1800, die gemeinhin als „Goethezeit“ bezeichnet werden und die bis heute das Paradigma für den deutschen Beitrag zur Weltkultur darstellen, ist die Sehnsucht nach Entgrenzung das Thema schlechthin.

Deutsche Klassik und Romantik, sie bringen mit unterschiedlicher Akzentuierung die Verherrlichung des antiken Grie-

chenlands und des klassischen Italien mit sich. Es gilt die Devise „Wo ich nicht bin, da ist das Glück“. Insbesondere die deutsche Musik jener Epoche, mit dem herrlichen deutschen Kunstlied als Höhepunkt, variiert in tausend Strophen das Grundgefühl „Ich möchte so gern in die Welt hinaus“, wie es einprägsam von Franz Schubert vertont wurde.

Des Lebens und der Liebe Wellen

Das ist der Deutschen Impuls über viele Generationen hinweg gewesen, hier lachte unser Herz, wenn wir bei Eichendorff lasen: „Es zogen zwei rüst'ge Gesellen / Zum erstmal von Haus / So jubelnd recht in die hellen / Klingenden, singenden Wellen / Des vollen Frühlings hinaus“. So musste Erwachsenwerden beginnen. Man lässt das Zuhause hinter sich und stürzt sich in des Meeres und der Liebe Wellen.

Und auch noch die Epigonen Eichendorffs hielten sich an dieses deutsche Lebensgefühl, das Aufbruch ins Fremde und Abschied vom Eigenen als Zusichselbkommen begreift. Friedrich Rückert eignet sich 44 orientalische Sprachen an. Andere ziehen nach Rom, später nach Paris, um dort zuendegeboren zu werden. Und Heine betonte oft, wie viel er Paris verdankt

Die großen revolutionären Bewegungen in Frankreich von 1789, 1830 und 1848 laden das Fernweh auch politisch auf. Heinrich Heine, der am Anfang jenes ge-

Alle reden von Heimat. Wichtig ist ihr Gegenteil. Gerade die deutsche Kultur ist voll von der Sehnsucht, das Eigene hinter sich zu lassen. Ein Plädoyer für Fernweh und die Lust auf Fremdes.

Von Tilman Krause

schmeidigen, federnden Florettfechtens steht, das sprachlich den Diskurs der schönen Seelen ablöst, der bis zu den Spätromantikern als maßgeblich gilt, Heine also hat immer wieder betont, wie viel er gerade bei diesem Zuwachs an Urbanität dem Leben in Paris verdankt.

Auch im 20. Jahrhundert ist zumindest bei jenen Menschen, die dem Geist des deutschen Idealismus verbunden blieben, ein polyglotter Kosmopolitismus das große anzustrebende Ziel. Wenn Stefan Zweig sich am Ende seines Lebens in die „Welt von gestern“ vertieft, um eben diese der totalitären Barbarei entgegenzuhalten, dann spricht daraus mitnichten Verklärung der nie vorhandenen „guten alten Zeit“, sondern die Erinnerung daran, dass Leben nur dann menschenwürdig ist, wenn es als Weltbürgertum gestaltet werden kann, unter Überwindung aller schädlichen Nationalismen.

Mit dem Aufkommen der Entwicklungspsychologie wird das Entgrenzungsparadigma auch auf das eigene Ich und seinen Individuationsprozess bezogen. Hermann Hesse proklamiert in seinem programmatischen Entwicklungsroman „Demian“, der zum Kultbuch einer jungen Generation nach dem Ersten Weltkrieg werden sollte, das „Gesetz des Abraxas“. Darin heißt es: „Der Vogel kämpft sich aus dem Ei. Das Ei ist die Welt. Wer geboren werden will, muss eine Welt zerstören.“ Gemeint ist natürlich die eigene, diejenige, aus der man kommt.

Das alles sind Umschreibungen für Entwurzelung. Die heimische Scholle, das Planquadrat des Immergleichen, immer schon Gekanntes in seiner Enge, Begrenzung, Eindimensionalität: Das wollten gerade die Besten immer hinter sich lassen.

Sosein fruchtbar machen in der Fremde

Das bedeutet nicht, dass sie sich ihrer Prägungen schämten, gar in Selbsthass verfallen mussten. Aber sie konnten und wollten ihr Sosein fruchtbar machen, indem sie es in ein anderes, vom Ursprung entferntes Leben mit hinübernahmen.

Thomas Mann, der hanseatische Senatorensohn, schwärmte von „Lübeck als geistiger Lebensform“ nicht an der Ostsee oder gar an dem kümmerlichen Flüsschen Trave. Sondern in München, wo er längst heimisch geworden war.

Goethe, dem wir die leuchtendsten Schilderungen jenes altreichischen Frankfurt am Main verdanken, das seine Geburtsstadt war, erweckte sie schreibend in Weimar zum Leben. Die Stadt, aus der er stammte, betrat er, nachdem er sich von ihr befreit hatte, nur noch ein einziges Mal – um den Haushalt seiner verstorbenen Mutter aufzulösen.

Umwege erhöhen die Ortskenntnis

Heute vielmehr regiert leider nicht nur bei den Leuten von rechtsaußen ein ängstliches Festhalten, Sicheinkapseln im Bekannten und Vertrauten. Kinder werden zum Studium nicht mehr möglichst weit weg von zu Hause geschickt. Sie sollen in der Nähe bleiben, damit ihre Helikoptereltern sie in der Pension Mama weiter mästen können. Die Übergewichtigkeit, die sich heute unter jungen Leuten in einem so erschreckenden Ausmaß verbreitet, ist ja eine sehr eindringliche Körper-Metapher für eine individuelle Verkümmern durch häusliches und schweres Gepäck, das man schon viel zu früh mit sich herumschleppt und das wenig Flexibilität ermöglicht.

Als ob nicht gerade Jugend Gepäckerleichterung und Schlankheit, Neugier und Risiko bedeuten müsste. Und die Lust darauf, sich auszuprobieren, ja unter Umständen sich – vorübergehend – zu verlieren. „Das Jahrhundert in die Schranken fordern“, wie es bei Schiller heißt: dieser taten-durstige, risikobewusste, wagemutige Zugang auf die eigene Existenz – auch er bleibt auf der Strecke, wenn Menschen immer nur hinterm Ofen hocken, weil sie meinen, den einfachsten Weg gehen zu sollen oder zu müssen!

Verwurzelung qua Alter kommt früh genug

„Umwege erhöhen die Ortskenntnis“ – auch so ein schönes und stimmiges altes deutsches Sprichwort. Wer immer nur in seinem engen „Tal der Ahnungslosen“ verharrt (und handle es sich dabei um eine kulturell so überreiche Stadt wie Dresden) kann nur in ressentimentgeladener Abwehr des Anderen enden. Und die unbemerkte Pointe für diese Typen ist: Er entfremdet sich auf diese Weise auch der eigenen Nation.

Denn Deutschsein, das bedeutet eben auch dieses – um mit Richard Wagner zu sprechen – „um seiner selbst willen tun“: Neugierig sein auf fremde und ungewohnte Eindrücke, woher sie auch kommen mögen. Und wenn man diesen Eindrücken nachreisen und sie sich selbst abholen muss, ist die Befriedigung darüber um so größer.

Irgendwann sorgt dann sowieso die Biologie unerbittlich dafür, dass mit dem Reisen in die Welt Schluss ist. Dann müssen wir uns – fast zwangsweise – wieder in deutschen Landen verwurzeln. Aber erst, wenn der wirklich letzte Lebensabschnitt begonnen hat. Mir graut davor!



Umwege? Aussichten und Einsichten

Von Limassol/Zypern nach Cochin/Indien

Gesamtstrecke der Reise etwa 8000 km von Pfullingen nach Cochin

Flug von Stuttgart nach Zypern, dem Liegeplatz der AIDabella. Der Start der Seereise beginnt von der Insel Zypern im Mittelmeer, führt durch den Suezkanal in den Golf von Akaba. Nach dem Besuch von Akaba und Petra Fahrt auf dem Roten Meer, vorbei an Dschibuti und durch die Meerenge von Bab al-Mandab in den Golf von Aden und das Arabische Meer. Von dort geht es in den Golf von Oman nach Muskat, um von dort entlang der indischen Küste über Mumbai und Mormugao Richtung Cochin (Kochi) zu fahren.

Reiseverlauf

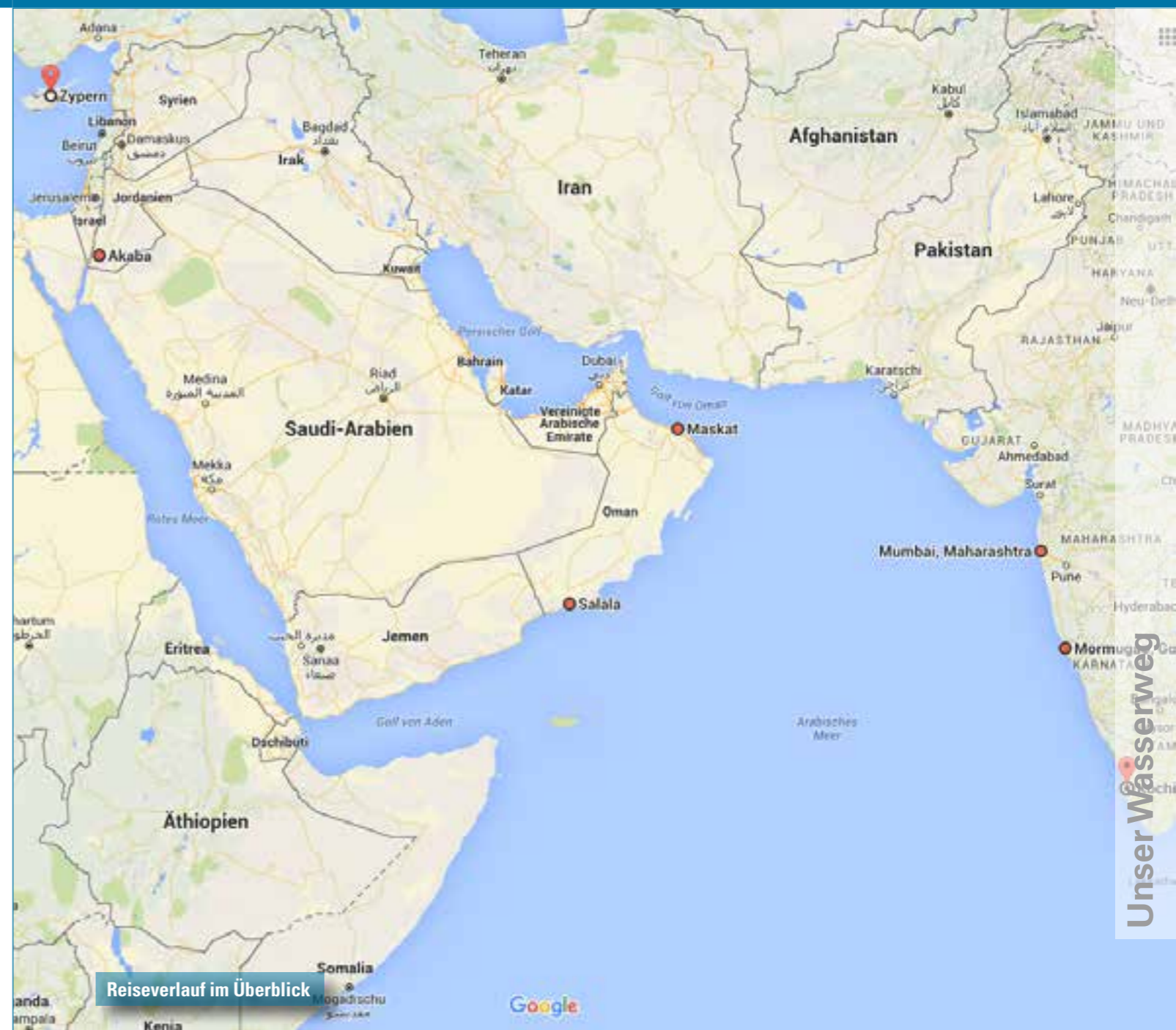
09.11.2016 - Pfullingen, Deutschland -	08:00 Uhr
09.11.2016 - Limassol, Zypern -	23:00 Uhr
10.11.2016 - Suezkanal-Passage -	22:50 Uhr
11.11.2016 - Suezkanal-Passage	16:00 Uhr
12.11.2016 - Akaba, Jordanien	Ankunft 16:00 Uhr
13.11.2016 - Akaba, Jordanien -	Abfahrt 18:00 Uhr
18.11.2016 - Salalah, Oman,	7:00 Uhr – 17:00 Uhr

20.11.2016 - Muscat, Oman	8:00 Uhr – 20:00 Uhr
23.11.2016 - Mumbai, Indien	9:00 Uhr – 18:00 Uhr
24.11.2016 - Mormugao, Indien	Ankunft 10:00 Uhr
25.11.2016 - Mormugao, Indien -	Abfahrt 18:00 Uhr
27.11.2016 - Cochin, Indien	Ankunft 09:00 Uhr
28.11.2016 - Cochin, Indien	Abflug 12:00 Uhr
29.11.2016 - Frankfurt, Deutschland	Ankunft 08:00 Uhr

Höhepunkte dieser langen Reise sind:

- Fahrt durch den Suezkanal
- Akaba
- Salalah
- Muskat
- Bombay (Mumbai)
- Cochin

Das Schiff ist eines aus der AIDA-Flotte, die 251,89 m lange „AIDabella“, die nach unserer Ausschiffung in Cochin weiterfährt nach Singapur und Shanghai. Dort wird das Schiff im Herbst aus der AIDA-Flotte ausgemustert und fährt danach für eine chinesische Reederei.



Suezkanal

05.08.2015 – dpa: Der Suezkanal bekommt eine weitere Fahrrinne und das ägyptische Regime überschlägt sich in Superlativen. Die Züge fahren gratis, wer für die Regierung arbeitet, bekommt frei – und sogar eine eigene Goldmünze wurde geprägt.

Ein Korrespondent des Blattes „Al Ahram“ weiß von deutschem Neid zu berichten: Schließlich hätten die Ägypter ihr Milliardenprojekt, dem Wüstensand eine zweite Spur für den Suezkanal abzutrotzen, zielstrebig und schnell verwirklicht, während die Deutschen noch immer in einem Rechtsstreit über die Elbvertiefung verzettelt seien. Oder es einfach nicht schaffen, in ihrer Hauptstadt Berlin den Flughafen termingerecht fertig zu stellen.

Präsident Abd al Fattah al Sisi hatte es am Tage der Eröffnung nochmals erklärt: Die Fertigstellung der neuen Wasserstraße, die an diesem Eröffnungsdonnerstag mit ausschweifenden Feierlichkeiten begangen wird, sollte nicht, wie von den Planern avisiert, drei Jahre dauern. Ein Jahr genüge, befand Sisi. Und tatsächlich gelang das Vorhaben in der Wüste in dieser kurzen Zeit.

Bei der Durchfahrt durch den Kanal sieht man immer wieder große Baustellen, um Gebäude für die Kanaladministration zu errichten. Diese sind noch nicht fertig, aber der Kanal kann für die Weltschifffahrt genutzt werden.

Das Projekt kostete 8,4 Milliarden Dollar. Es sind 508 Millionen Kubikmeter Sand und Geröll aus dem Weg geräumt worden, um die neue, 36 Kilometer lange Kanalspur anzulegen. Die 8,4 Milliarden Dollar, die das Projekt kostete, beschaffte die Nationalbank in nur acht Tagen. Es ist ausschließlich ägyptisches Geld. Kairo ließ die ägyptische Bevölkerung Anteilsscheine zeichnen, zu einem Zinssatz von zwölf Prozent.

Der Chef der Kanalbehörde Admiral Mohab Mamisch, ist um große Worte in seiner Rede nicht verlegen. Er spricht von einem „Symbol des neuen Ägyptens“. Kaum etwas ist so wichtig für Ägyptens Nationalstolz wie der Suezkanal mit seiner bewegten Geschichte. Für das Land verkörpert der Kanal Ägyptens Bedeutung in der Welt, ist Symbol für die Leistungsfähigkeit des Landes und seiner Bevölkerung.

Einfahrt in den Kanal

Die Einfahrt in den Kanal erfolgt für uns nachts gegen 01.00 Uhr in Port Said. Es ist eine bedeckte, windige und kühle Nacht, richtig dunkel und nur die Beleuchtung der wartenden Schiffe erhellt den schwarzen Nachthimmel.

Insgesamt liegen hier elf hell erleuchtete Schiffe vor Anker und warten auf die Zusammenstellung zum Abfahrtskonvoi, um die lange Durchfahrt durch den Kanal zu beginnen.



Wartende bzw. ankernde Schiffe vor der nächtlichen Einfahrt in den Kanal

Kanalgeschichten

Kanallänge von Port Said nach Sues etwa 150 km.

Zur Schreibweise

Ausgehend vom arabischen Namen der ägyptischen Stadt ist die deutsche Transkription „Sues“ korrekt. So steht es im Duden. Der Name wird hocharabisch „as-Suwais“, ägyptisch „es-Sw s“ ausgesprochen.

Die oft auch angebotene Schreibweise „Suez“ entspricht der heute allgemein üblichen Schreibweise in Europa.

Der Kanal

Der etwa 150 km lange ägyptische Suezkanal ist ein Schifffahrtskanal in Ägypten zwischen den Hafenstädten Port Said und Port Taufiq bei Sues. Der Kanal verbindet das Mittelmeer über den Isthmus von Sues mit dem Roten Meer. Dadurch wird der Handelsschiffahrt die Strecke zwischen Nordatlantik und Indischem Ozean verkürzt. Der Weg um Afrika wird für die Handelsschiffahrt extrem verkürzt. Für ein Schiff von Singapur nach Rotterdam beträgt die Fahrstrecke durch den Suezkanal 8.281 Seemeilen, um Afrika verlängert sich die Strecke auf 11.755 Seemeilen.

Der Suezkanal bildet die geografische Grenze zwischen Afrika und Asien. Der Kanal ist ein schleusenloser Meerwasserkanal, der keinen ständigen Wassernachschub wie z. B. der Panamakanal benötigt. Der Suezkanal hat nur am südlichen Ende eine geringe Gezeitenströmung. Die Wassertiefe beträgt 24 m. Im Norden ist der Kanal am Wasserspiegel 345 m und an der Sohle 215 m breit. Im Süden liegen die Maße bei 280 m und 195 m.

Der Kanal wird einspurig befahren. Er hat daher drei Begegnungsstellen von insgesamt 78 km Länge: Port Said Eastern Entrance, Ballah By-Pass, Großer Bittersee mit Wartezonen. Der Kanalabschnitt vom Ballah By-Pass bis zum Ausgang des Großen Bittersees kann gleichzeitig in beide Richtungen befahren werden.

Eigentümer des Kanals ist seit 1956 die „Suez Canal Authority“. Sie ist für Betrieb,

Wartung, Reparatur und Erweiterung des Kanals und die Sicherheit des Verkehrs verantwortlich. Sie stellt die Verkehrsregeln (Rules of Navigation) und die Gebührentabellen (Tolls) auf und zieht die Gebühren ein.

Schiffsverkehr

Der Schiffsverkehr wird durch ein radar- und computergesteuertes Verkehrsleitsystem überwacht und gesteuert.

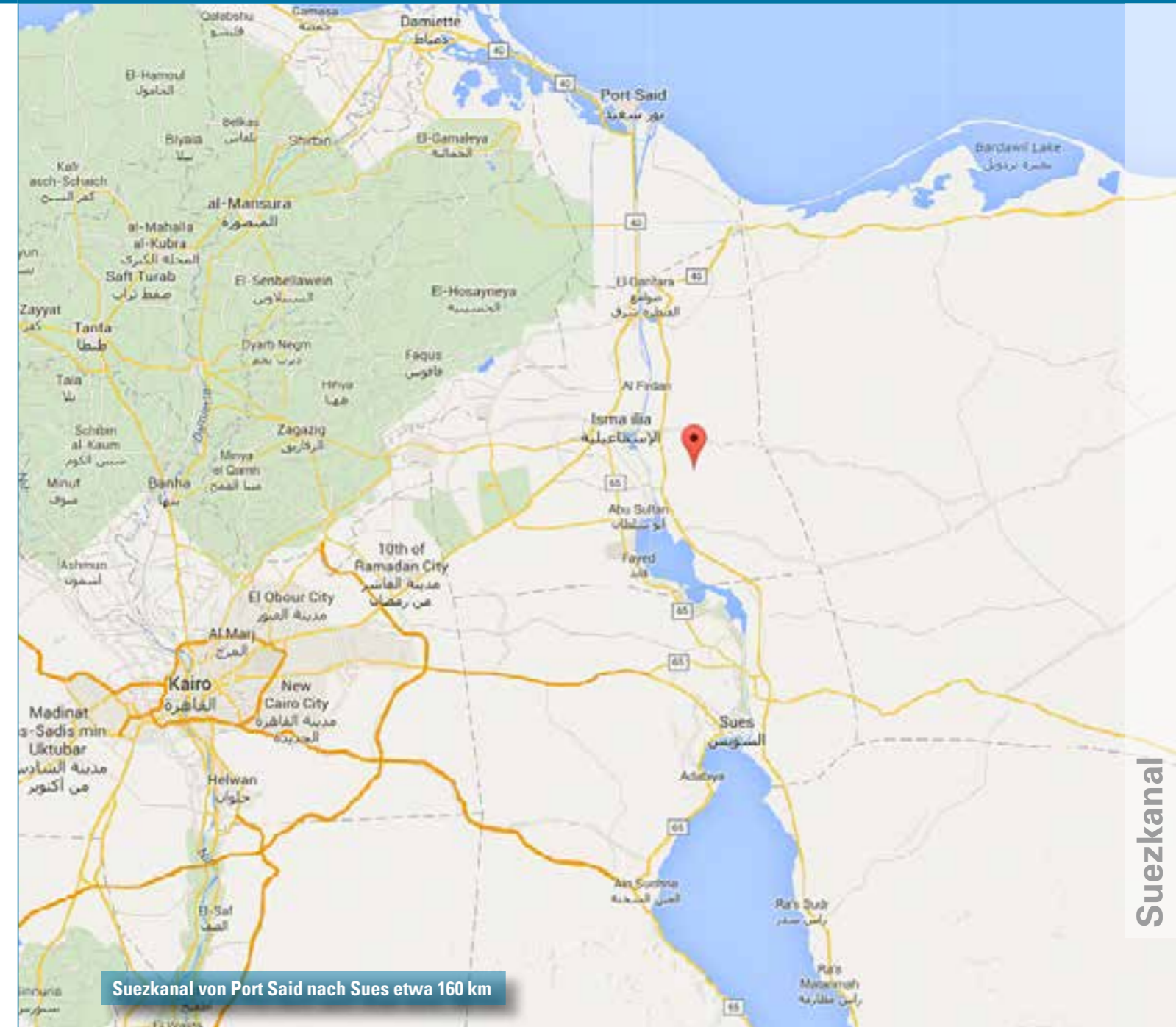
Für den Kanal besteht eine generelle Lotsenpflicht, die der Gesellschaft viel Geld einbringt. Für jede Fahrt sind vier Lotsen zuständig und zwar für:

- die nördliche Einfahrt bis Port Said
- Port Said bis Ismailia
- Ismailia bis Port Taufiq (Sues)
- Port Taufiq bis offene See

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 11 – 16 km/h, je nach Streckenabschnitt und der Gezeitenströmung im Südende des Kanals. Ein Mindestabstand von 2 bis 3 km zwischen den Schiffen ist einzuhalten.

Es wird in Konvois gefahren, die von der Suez Canal Authority nach bestimmten Kriterien zusammengestellt werden (Gefahrenklassen, Schiffskategorien, Anmeldezeitpunkt).

Seit der neue Kanalabschnitt 2015 eröffnet wurde, fährt täglich je ein Konvoi in beide Richtungen, und zwar um 3:30 Uhr ab Port Said und um 4:00 ab Port Taufiq/Sues. Beide Konvois können auf den jetzt parallelen Kanalabschnitten ohne Halt durchfahren.



Suez Canal Authority (SCA)

SCA ist Eigentümer, Verwalter und Betreiber des Suezkanals. Nach deutschem Recht würde man die SCA als eine Anstalt des öffentlichen Rechts bezeichnen. Die SCA ist an die Konvention von Konstantinopel vom 29. Oktober 1888 gebunden, die den Schiffen aller Nationen das Recht zur Kanalbenutzung zu gleichen Konditionen gewährt.

Die Durchfahrt verkürzt sich dadurch für beide Konvois auf elf Stunden. Außerdem wird eine Reduzierung der Wartezeiten an den Kanaleingängen von den bisherigen acht bis elf Stunden auf nur noch drei Stunden erwartet. Man hofft, dass sich die Zahl der täglichen Schiffspassagen von gegenwärtig 45 langfristig auf 97 Schiffe erhöhen wird.

Gebühren

2012 erlöste die Suez Canal Authority 5.129,7 Mio. USD für die Passage von insgesamt 17.225 Schiffen, also durchschnittlich etwa 298.000 USD pro Schiff. Die Gebühren der SCA sind inzwischen so hoch, dass es sich für Reedereien bei bestimmten Gütern durchaus lohnen kann, die Route um das Kap der Guten Hoffnung zu fahren. Das „Slow steaming-Konzept“ vieler Reedereien unterstützt dieses Fahren der langen Strecken mit reduzierter Fahrt, da es insgesamt kostengünstiger ist, vor allem wenn Schiffe verwendet werden, die auf diese Fahrtechnik ausgelegt sind.

Hapag-Lloyd, Hamburg-Süd oder Maersk haben ihre Schiffsflotten zwischenzeitlich zum Teil auf dieses Konzept ausgelegt und sparen dadurch enorme Treibstoff- und Kanalgebühren ein und es ergeben sich positive ökologische Effekte.

Fahrt in den Kanal

Die AIDAbella erreicht die Einfahrt zum Kanal gegen 23.30 Uhr. Da die Schiffe für die Durchfahrt des Kanals in Konvois zu-

sammengestellt werden, muss das Schiff bis zur Einfahrt um 01.00 Uhr warten. Es werden möglichst immer gleich schnelle Schiffe mit ähnlicher Beladung zu einem Konvoi zusammengefasst.

Passagierschiffe fahren üblicherweise an der Spitze des Konvois – vermutlich wegen der möglichen höheren Geschwindigkeit im Bedarfsfall und vielleicht auch wegen der Abgase für die vielen Passagiere, welche die Durchfahrt an Deck beobachten und erleben wollen.

Die Schiffe fahren flott durch den Kanal. Das dient der Sicherheit, da schnell fahrende Schiffe nicht von eventuell vorhandenen Piraten aufgebracht werden können. So wird zumindest behauptet!

Wir gehen gegen 0.30 Uhr in unsere Kojen. Die Sicht ist schlecht, der Himmel bedeckt und es wird empfindlich frisch an Deck, also gibt es nichts besseres wie ab ins Bett.

Am nächsten Morgen klingelt der Wecker früh und wir stehen richtig flott auf, um die bereits begonnene Durchfahrt durch den Kanal zu erleben. Übrigens: der Suezkanal ist nicht nur ein Schifffahrtskanal, er markiert auch die geografische Grenze zwischen dem afrikanischen und asiatischen Kontinent. Die in Fahrtrichtung linke Seite des Kanals gehört zu Asien, die rechte Seite zu Afrika. Aber beide Seiten sind ägyptisches Staatsgebiet.

Und es ist beeindruckend, die Schiffe durch die Wüste fahren zu sehen. Die Bilder der folgenden Seiten zeigen dies.



Eröffnung des Suezkanals in Gegenwart des Kronprinzen Friedrich Wilhelm am 17. November 1869 • Gemälde von Wilhelm Pape



Ein Schiff fährt optisch im Sand des Suezkanals, im Hintergrund eine entstehende Neubausiedlung



Nachtfahrt



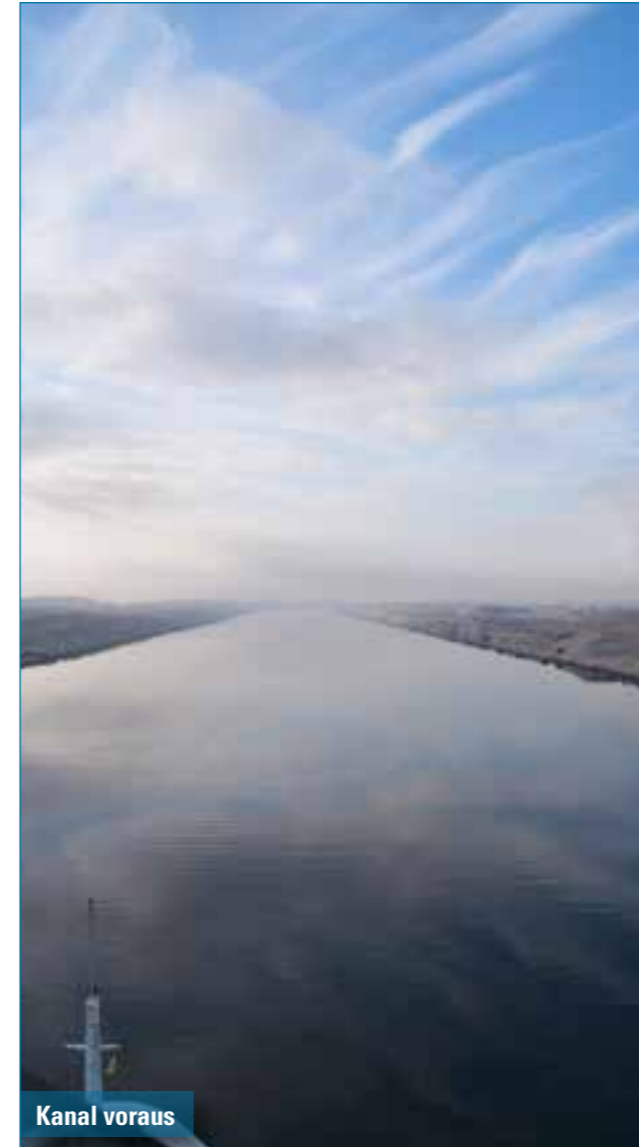
Kaserne in der Wüste



Suezkanal zweispurig – seit 2015



Drehbrücke über den Kanal – geöffnet



Kanal voraus



Fischer auf dem Kanal



Unsere ständigen Begleiter





Palmenhaine und Orte am Rand des Suezkanals

Suezkanal

Suez oder Sues – ägyptische Hafenstadt am Roten Meer

Die Stadt ist Namensgeberin für den Suezkanal. Damit wurde die frühere Bedeutung der Stadt für den Handel mit Asien gewürdigt.

Sues liegt 135 km östlich der ägyptischen Hauptstadt Kairo. Die Stadt hat 565.917 Einwohner (Stand 2012). Wahrscheinlich steht Sues auf der Stätte des alten Klysma, von den Arabern Qulzum genannt. Es war vor der Entdeckung des Seewegs nach Indien um das Kap der Guten Hoffnung als großer Umschlagplatz europäischer und indischer Waren bekannt, verfiel aber danach und zählte bei Beginn der Kanalbauten nur noch 1500 Einwohner.

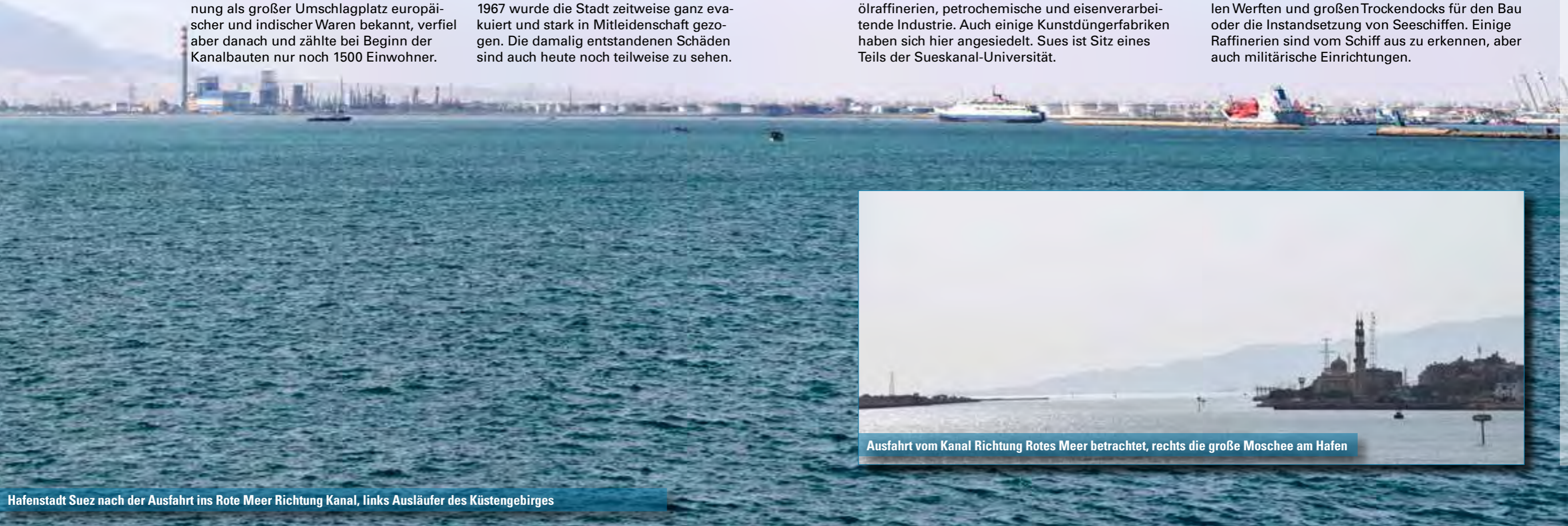
Nach Fertigstellung des Sueskanals blühte die Stadt wieder auf. Ihre Bedeutung als Durchgangshafen für den Ostasienhandel und dem Passagierverkehr (im Besonderen nach Mekka) verhalf der Wirtschaft zu einem enormen Aufschwung. Während des Sechstagekrieges mit Israel im Jahre 1967 wurde die Stadt zeitweise ganz evakuiert und stark in Mitleidenschaft gezogen. Die damals entstandenen Schäden sind auch heute noch teilweise zu sehen.

Die Stadt besteht aus dem arabischen Viertel und dem regelmäßig angelegten europäischen Viertel mit einer vizeköniglichen Villa. Südöstlich der Altstadt sind neue, moderne Viertel entstanden, die auf ehemaligem Meeresboden errichtet wurden.

Die Haupteinnahmequellen sind heute die Erdölraffinerien, petrochemische und eisenverarbeitende Industrie. Auch einige Kunstdüngerfabriken haben sich hier angesiedelt. Sues ist Sitz eines Teils der Sueskanal-Universität.

Während der ägyptischen Revolution im Jahr 2011 war die Stadt Sues von besonders schweren Zusammenstößen zwischen Demonstranten und Sicherheitskräften geprägt.

Die Vorbeifahrt unseres Schiffes an der Stadt Sues zeigt eine insgesamt modern wirkende Stadt mit einem gut ausgebauten Seehafen, vielen Werften und großen Trockendocks für den Bau oder die Instandsetzung von Seeschiffen. Einige Raffinerien sind vom Schiff aus zu erkennen, aber auch militärische Einrichtungen.



Ausfahrt vom Kanal Richtung Rotes Meer betrachtet, rechts die große Moschee am Hafen

Hafenstadt Suez nach der Ausfahrt ins Rote Meer Richtung Kanal, links Ausläufer des Küstengebirges

Jordanien

Bevölkerung

94 % Araber, 6 % Kurden, Armenier und Tscherkessen. Insgesamt 5,9 Mio Einwohner, 79 % der Einwohner leben in den Städten, vor allem im Nordwesten des Landes. 37 % der Jordanier sind unter 15 Jahre, also ein junges Land.

Schulpflicht besteht für 6 bis 15-Jährige; die Analphabetenrate für Frauen liegt bei 14 % und bei den Männern bei 4 %.

Abdullah II. bin al-Hussein regiert seit 1999 als gegenwärtiger König zusammen mit seiner Frau Rania von Jordanien das haschemitische Königreich von Jordanien.

Abdullah, der neben Marokkos König Mohammed VI. einer der zwei in der arabischen Welt amtierenden Staatsefche ist, die für sich in Anspruch nehmen, direkt vom Propheten Mohammed abstammen. Er genießt in der islamischen Welt hohes Ansehen als Vermittler bei verschiedenen Konflikten.

Seine Ausbildung begann in England an der Kadettenschule der Militärakademie Sandhurst. Er trat danach in die Britische Armee ein, studierte internationale Politik am Pembroke College der Oxford und an der Georgetown Universität in Washington, D.C. Vor der Ausrufung zum König war er in führenden Positionen in der jordanischen Armee tätig.

Er zeigt sich dem Westen gegenüber



König Abdullah II. bin al-Hussein

sehr aufgeschlossen. Menschenrechtler kritisieren die mangelnde Presse- und Redefreiheit, die in Jordanien auch unter seiner Herrschaft besteht.

Als Star-Trek-Fan übernahm er im Jahr 1996 eine Statistenrolle als Fähnrich in der Science-Fiction-Serie Star Trek Voyager

Königin Rania engagiert sich neben ihren repräsentativen Pflichten in ihrem Land für die gesellschaftlichen, sozialen und medizinischen Belange der Frauen und Kinder, insbesondere tritt studierte Betriebswirtin vehement für Gleichberechtigung und Bildung ein.

International ist Königin Rania im Rahmen der SOS-Kinderdörfer engagiert. 2002 erhielt sie den deutschen Medienpreis, 2007 den Bambi für ihr Engagement für die Gleichberechtigung der Frau und gegen Kindesmissbrauch. Sie unterstützt den Weltweiten Marsch für Frieden und Gewaltfreiheit.



Königin Rania von Jordanien

Verfassung

Nach der Verfassung von 1952 ist Jordanien eine konstitutionelle Monarchie der haschemitischen Dynastie. Der König ist Staatsoberhaupt, Oberbefehlshaber der Streitkräfte und ernennt den Ministerpräsidenten sowie den Ministerrat. Der Islam ist Staatsreligion, andere Religionen sind zugelassen.

Das Parlament besteht aus dem Abgeordnetenhaus mit 110 für vier Jahre gewählten Mitgliedern (9 Sitze für Christen, 3 für Tscherkessen, 6 für Frauen reserviert) und dem Senat mit 40 Mitgliedern, die für acht Jahre vom König ernannt werden. Frauen und Männer können ab 18 wählen.

Bei den Wahlen zum Abgeordnetenhaus im Jahr 2010, die von Muslimbrüdern wegen angeblicher Benachteiligung durch eine Reform des Wahlrechts boykottiert wurden, errangen königstreue Kandidaten aus den ländlichen Regionen die Mehrheit. Zugleich wurden nur 34 Abgeordnete des alten Parlaments in das neue gewählt.

Das nach britischem Vorbild aufgebaut Rechtswesen kennt neben den Zivilgerichten auch Schariagerichte, die bei privatrechtlichen Auseinandersetzungen unter Muslimen angerufen werden können und islamisches Recht anwenden.

Außenpolitik

Jordaniens Außenpolitik ist seit Jahrzehnten am Westen orientiert. Das Königreich ist mit den Vereinigten Staaten verbündet und gehört zu deren offizieller Kategorie der wichtigsten Verbündeten außerhalb der NATO. Jordanien verfügt außerdem über ein Assoziierungsabkommen mit der EU. Die Beziehung zu den USA nahm Schaden, als Jordanien seine Neutralität im Zweiten Golf-

krieg bewahrte. Im Jahre 1994 unterzeichneten Jordanien und sein Nachbar Israel einen Friedensvertrag, der als Meilenstein im Nahostkonflikt gilt. Jordanien steht im Konflikt mit den beiden vorherrschenden Palästinenserorganisationen. Die PLO wurde 1971 aus Jordanien vertrieben (Schwarzer September), die von Syrien und dem Iran unterstützte Hamas wurde in Jordanien 1999 verboten, wird jedoch seit 2011 wieder geduldet. Die Regierung bezeichnete heute das Verbot als Fehler.

Wirtschaft

5 % der Fläche Jordaniens sind landwirtschaftlich nutzbar. Der Anbau von Getreide, Obst und Gemüse ist stark bewässerungsabhängig. Die Landwirtschaft macht 2 % des Bruttoinlandsproduktes aus, in ihr sind 3,9 % der Beschäftigten tätig. Wichtigster Wirtschaftszweig ist der Phosphatabbau mit anschließender Verarbeitung zu Düngemitteln.

Der Tourismus macht ca. 10 % des Bruttoinlandsproduktes aus und ist zweitwichtigste Devisenquelle. Obwohl in Jordanien selbst seit über 30 Jahren Frieden herrscht, reagieren die Touristenströme sehr empfindlich auf die undurchsichtigen politischen Entwicklungen im Nahen Osten.

Verkehrsverbindungen und Infrastruktur sind gut ausgebaut. 2008 verfügten 42 Prozent der jordanischen Haushalte über einen Festnetzanschluss, 94 Prozent aller Haushalte über mindestens ein Mobiltelefon.

Größtes Problem: 2025 wird Jordanien über keine Grundwasserressourcen mehr verfügen und ohne Gegenmaßnahmen ausschließlich von Regenwasser abhängig sein.

Die „Wasserfrage“ im Nahen Osten

Wasserverbrauch

Ein Jordanier verbraucht etwa 51 m³ Wasser im Jahr, ein Deutscher ist mit 479,20 m³ Wasser pro Jahr äußerst verschwenderisch, so der Weltatlas bei <http://knoema.de>

Die Meerwasserentsalzung ist für Jordanien schwer umsetzbar, da nicht genügend Küste verfügbar ist und sich die großen Wasserverbraucher des Landes nicht in Küstennähe befinden.

Der Jordan, dessen Name auf arabisch sinngemäß „der herabsteigende Fluss“ bedeutet, ist der namensgebende Fluss für dieses Land im Nahen Osten. Das zeigt schon, welche Bedeutung diesem Fluss früher und heute zuerkannt wird.

Die drei Quellflüsse des Jordans – der Hasbani im Libanon, der Dan im nördlichen Israel und der Banyas (auch Hermonfluss genannt) in den nördlichen Golanhöhen – entspringen im Gebiet um das 2814 Meter hohe Hermongebirge. Sie vereinigen sich in der Gegend um Sede Nehe-mija zum Jordan, der danach in Nord-Süd-Richtung die Huleebene Nordgaliläas durchquert, bevor er bei Bethsaida in den See Genezareth mündet. Südlich des Sees tritt er in den Jordangraben ein und nimmt in seinem weiteren Verlauf linksseitig die beiden einzigen größeren Zuflüsse, Jarmuk und Jabbok, auf. Südöstlich von Jericho mündet er in das Tote Meer, einen abflusslosen Endsee.

Die Länge des Jordans wird mit 251 km angegeben.

Wasserpolitik

Wasser ist knapp in Jordanien wie auch im gesamten Nahen Osten. Es fällt kaum Regen. Das Wasser des Jordans wird von Israel kontrolliert und genutzt. Dadurch wird in Jordanien das Grundwasser über Gebühr beansprucht und die Vorräte sind nicht unbegrenzt vorhanden. Damit wird Wasser zum Zankapfel zwischen den Staaten und Regionen.

Durch seine Grenzlage spielt der Jordan in der Politik der Region eine wichtige Rolle. Der Jordan führt das ganze Jahr über vergleichsweise viel Wasser. Israel betrachtet den Fluss und den See Genezareth als zentrales Element der Trinkwasser- und Nahrungsversorgung für seine Bevölkerung. Die anderen Anrainerstaaten Libanon, Syrien und Jordanien verlangen, ich denke zu Recht, einen angemessenen Anteil am Wasser des Flusssystemes.

Einst bildete der Jordan die Lebensader für die Länder im Nahen Osten. Der Fluss war von der Bedeutung her vergleichbar mit dem Nil in Ägypten. Heute ist der Fluss nicht einmal mehr so groß wie der Neckar in Stuttgart. Die Ursache dafür ist einfach zu erklären: Israel zapft den Löwenanteil des Jordanwassers ab und gewährt Jordanien nur einen kleinen Teil des Wassers. Daher muss Jordanien seinen Wasserbedarf zu zwei Dritteln aus dem Grundwasser decken.

Der größte Wasserverbraucher in Jordanien ist die Landwirtschaft, obwohl nur 5 % der Fläche Jordaniens landwirtschaftlich nutzbar sind. Aber da es praktisch kaum Regen gibt ist eine Bewässerung unentbehrlich. Die Bereitstellung von Wasser wird vom Staat zu 90 % der Kosten subventioniert oder ein Teil der Kosten wird durch internationale Entwicklungshilfeprojekte erbracht. Daher ist der Wasserverbrauch in der Landwirtschaft unverhältnismäßig hoch, da es derzeit keinen Grund für Sparsamkeit gibt. Doch seit



Jordan – Lage zwischen Jordanien und Israel

dem Jahr 2015 wird es eng. Schätzungen zufolge wird sich der Wasserverbrauch in Jordanien verdoppeln, gleichzeitig aber das verfügbare Wasser pro Person verringern. Was tun?

Wassermanagement ist vereinbart

Im Verhältnis zwischen Israel und Jordanien konnte der Fluss zum Frieden beitragen. Artikel 6 des israelisch-jordanischen Friedensvertrages, der am 26. Oktober 1994 von König Hussein von Jordanien, dem israelischen Ministerpräsidenten Jitzchak Rabin und von US-Präsident Bill Clinton in Washington unterzeichnet wurde, enthält die vertragliche Zusicherung, dass Jordanien größere Mengen Wasser aus dem Fluss entnehmen darf. Im Verhältnis Israels zu Syrien trägt der Jordan eher zur Krise bei: die Sorge, Syrien könnte Israel „das Wasser abgraben“, ist ein wesentlicher Grund dafür, dass sich Israel weigert, die Golanhöhen zurückzugeben.

Wasser wird immer teurer. Das geht zu Lasten der armen Bevölkerungsschichten, die sich teures, also sauberes Wasser oft nicht leisten können. Also muss sich hier politisch etwas verändern, auch um eine Radikalisierung der nicht privilegierten Menschen zu vermeiden.

Eine Folge der obigen Vereinbarung von 1994 ist, dass sich alle „Jordanstaaten“ zu einem System des umfassenden Wassermanagements verpflichtet haben. Alle haben prinzipiell erkannt, dass die Wasserknappheit eine Herausforderung für die Zukunft ist und die gesamte Region betrifft, nicht einzelne Staaten. Aber diese theoretische Erkenntnis scheitert dann immer wieder an den praktischen Erschwernissen und Reibereien der aktuellen Politik im Nahen Osten.



Panorama Gebirgslandschaft in Jordanien



Der Fahnenmast in Akaba ist mit 130 Meter Höhe der fünfthöchste der Welt. Die Flagge misst etwa 20 x 14,5 Meter.

Golf von Akaba

Der Golf von Akaba ist einer von zwei Meeresbuchten, die durch die Gabelung des Roten Meeres am nördlichen Ende das Rote Meer teilen. Im Westen des Sinais liegt der Golf von Suez und der Golf von Akaba befindet sich im Osten. Die Bucht des Golf von Akaba erstreckt sich von ihrem Ursprung an der Straße von Tiran in einer Länge von etwa 175 km. An der breitesten Stelle misst der Golf 29 km.

Die ägyptische Sinai-Halbinsel teilt oder trennt die beiden Ausläufer des Roten Meeres. Der Golf von Sues endet am Suezkanal, der Golf von Akaba bei Eilat in Israel. Daher wird der Golf immer wieder auch als Golf von Eilat bezeichnet, je nach politischer Lesart.

Die Halbinsel Sinai stellt das Bindeglied zwischen Asien und Afrika dar und gehört bereits zu Asien. Die Landschaft ist wüstenhaft und besonders im Süden von schroffen, kahlen Gebirgen geprägt. Die maximale Tiefe des Golfs wird mit 1850 Metern angegeben.

Die Anrainerstaaten des Golfs sind Ägypten, Israel, Jordanien mit der Stadt Akaba als Namensgeberin und Saudi-Arabien. Während der Golf für Jordanien der einzige Meereszugang ist, bietet er Israel neben den Mittelmeerhäfen den direkten Zugang zum Rotem Meer und damit zum Indischem Ozean.

Geologisch betrachtet ist der Golf von Akaba ein Bestandteil des Großen Afrikanischen Grabenbruchs, der von Ostafrika aus nordwärts durch das Rote Meer und

weiter Richtung Totes Meer und Jordantal verläuft.

Die Hafenstädte

Am nördlichen Ende des Golf von Akaba liegen drei wichtige Städte:

- Taba in Ägypten
- Eilat in Israel
- Akaba in Jordanien.

Alle drei Städte sind kommerziell wichtige Hafenstädte für das jeweilige Land. Außerdem sind es beliebte internationale Ferienorte, die das angenehme Klima zur Erholung nutzen.

Wir Europäer nutzen diese Region allerdings vorwiegend im Winter: Die Nächte sind dann frisch und gut zum Schlafen, die Tagestemperaturen liegen bei 15 bis 30 Grad Celsius. Im Sommer ist es sehr heiß. Tagsüber können in den Wüstenregionen 30 bis 50°C erreicht werden, am Meer werden dann 30 bis 40°C gemessen. Die Wassertemperatur sind selten unter 20°C.

Der Golf von Akaba gilt, wie die Küstenregionen des Roten Meeres, als Paradies für Schnorchler und Taucher. Er ist reich an einer Vielzahl verschiedener Korallen und anderer Meeresbewohner. Einige Wracks, sowohl von gesunkenen als auch versenkten Schiffen, sind beliebte Tauchgebiete und die Freunde von Unterwasserwelten kommen auf ihre Kosten.

Von Israel aus ist die Einreise nach Jordanien am Grenzübergang in Eilat möglich. Das ist aber ein aufwendiges Verfahren – vom Schiff ist es deutlich einfacher.

Einreisebestimmungen Jordanien

Für die Einreise nach Jordanien braucht man als Deutscher einen mindestens sechs Monate gültigen Reisepass. Das Visum kann bei der Einreise (außer von Israel kommend) beantragt werden. Das normale Touristenvisum hat eine Gültigkeit von zwei Monaten und kann verlängert werden. Seit 2015 werden die Visagebühren in Akaba erlassen.

Akaba

- Einziger Seehafen Jordaniens
- Etwa 80.000 Einwohner
- 27 km Küste zum Baden und Tauchen
- „Petra“ und „Wadi Rum“ als Besuchsziele im Hinterland
- Für Eisenbahnfans ist die Hedschasbahn ein Ziel

Akaba ist der einzige Seehafen Jordaniens. Aus dem Arabischen übersetzt bedeutet Akaba so viel wie „steiler Abhang“, sinnbildlich bedeutet dies, die Stadt „stürzt“ sich ins Meer. Einnahmequellen für die Bewohner sind der Tourismus und der Export von Phosphatdünger.

Akaba ist auch der einzige jordanische Tauchort am Roten Meer. Bereits in den 1990er Jahren wurde ein Teil der Korallenriffe unter Naturschutz gestellt und weitere künstliche Riffe geschaffen. Trotzdem sind die Korallenriffe durch die Wasserverschmutzung und -erwärmung in Gefahr.

Als Besucher bemerkt man schnell, dass der Golf von Akaba die zentrale Sehenswürdigkeit von Akaba bildet. Der Seitenarm des Roten Meeres gibt Touristen und Einwohnern die Möglichkeit, nach Lust und Laune zu baden oder sich am Strand zu vergnügen.

Daher ist der Golf von Akaba selbst die Touristenattraktion. Der jordanische Küstenstreifen ist 27 Kilometer lang. Taucher und Badefreunde haben hier die Möglichkeit, sich auf unterschiedliche Weise in das Wasser zu „stürzen“.

Etwas Geschichte

Wer sich etwas ausführlicher mit der Geschichte von Jordanien und Akaba beschäftigt, wird schnell feststellen, dass Akaba schon in der Zeit der Antike ein wichtiger Handelsort für die damaligen Menschen war. Wie bei anderen Städten in Jordanien, wurde die Herrschaft über

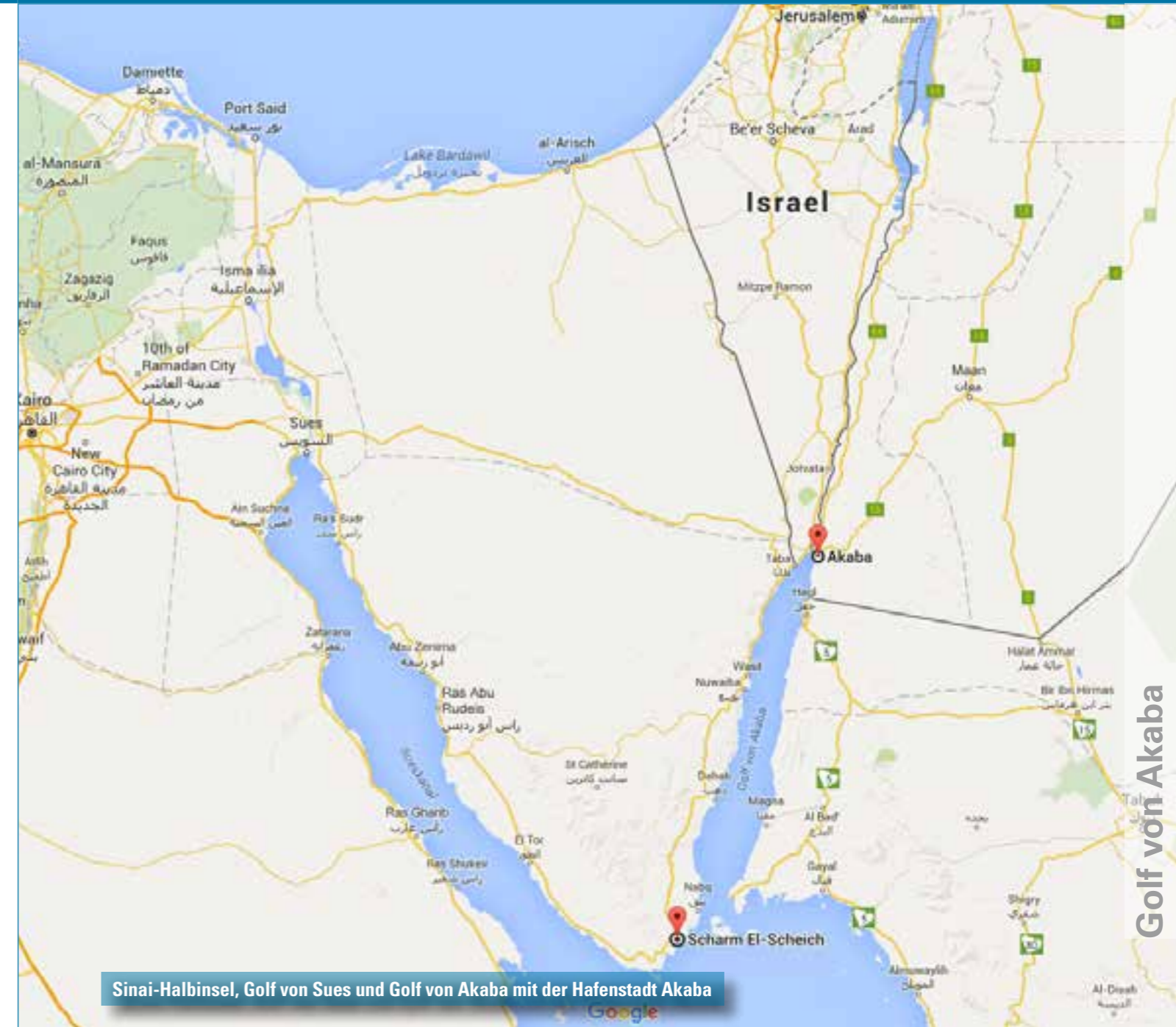
Akaba im Laufe der Geschichte immer wieder von verschiedenen Kulturen übernommen. Dies hat deutliche Spuren in der Stadt hinterlassen.

Bekannt wurde Akaba auch durch den Film „Lawrence von Arabien“. Er stellt politisch-militärische Vorgänge während des ersten Weltkrieges um Akaba dar.

Aufgrund seiner Orts- und Sprachkenntnisse wurde Leutnant Lawrence Verbindungsoffizier der britischen Armee um den arabischen Unabhängigkeitskampf gegen das osmanische Militär zu unterstützen. Durch den engen Kontakt zu König Faisal I. wurde er zu einer Schlüsselfigur des arabischen Aufstandes.

Lawrence Kriegsführung beschränkte sich auf Überraschungsangriffe auf Militärposten, Anschläge auf die Wasserversorgung und Sprengstoffanschläge auf die Hedschasbahn, der Eisenbahnlinie von Damaskus bis Medina in Saudi-Arabien mit einer Abzweigung nach Akaba.

Diese Nadelstichaktionen schwächten und demoralisierten die osmanische Armee nachhaltig und führten im Juli 1917 zur Einnahme der Hafenstadt Akaba. Der vorherigen Eroberung von Al Wajh im Januar 1917, der Hafenstadt auf halbem Wege nach Akaba, kam dabei eine entscheidende Bedeutung zu – sie wurde zum Wendepunkt im Feldzug gegen die Osmanen unter Cemal Pascha. Lawrence ließ nach seinem Eintreffen Al Wajh zum Hauptstützpunkt für Faisal I. ausbauen. Am 1. Oktober 1918 fiel Damaskus an die



Sinai-Halbinsel, Golf von Sues und Golf von Akaba mit der Hafenstadt Akaba



Golf von Akaba von oben, aufgenommen während eines Fluges nach Abu Dhabi

arabischen Rebellen, am gleichen Tag marschierten auch britische Streitkräfte in die Stadt ein. Interessant ist, dass dieses historische Ereignis vor fast 100 Jahren heute in den Betrachtungen der Menschen noch sehr präsent ist.

Auch später wurde Akaba noch mit militärischen Auseinandersetzungen konfrontiert, besetzt und wieder befreit. Nach der Sueskrise 1956 gehört die Stadt wieder zum Königreich Jordanien.

Weltkulturerbe

Von Akaba aus sollte man die Stadt Petra besuchen. Sie gehört zu den Welterbestätten der UNESCO und wurde 2010 zusätzlich von allen Internetnutzern weltweit an zweiter Stelle nach der Chinesischen Mauer zu den „New Seven World Wonders“ gekürt.



Leutnant Lawrence

Petra war um die Zeit Christi herum die Hauptstadt der Nabatäer und repräsentiert eine Hochkultur der damaligen Wüstenbewohner. Sie betrieben Handel mit Weihrauch, Myrrhe und seltenen Gewürzen. Und sie beherrschten die Karawanenstraßen der Antike.

Ein Besuch lohnt das Wadi Rum. Die Wüstenlandschaft begeistert, vor allem wenn man das erste Mal eine Wüste besucht. Beduinen, Sand, Schluchten, Felswände, die unendliche Weite und die Ruhe und der Sternenhimmel bei Nacht hinterlassen bleibende Eindrücke.

Für Eisenbahntusiasten lohnt sich eine Fahrt mit der alten Hedschasbahn. Dabei werden sogar Angriffe von Arabern auf den Zug simuliert, so wie sie während des arabischen Aufstandes gegen das osmanische Militär stattgefunden haben.



Hedschasbahn in der Wüste

Lawrence von Arabien

Die Geschichte von Lawrence von Arabien fasziniert: Einem charismatischen englischen Offizier gelingt es in den Wirren des ersten Weltkrieges die untereinander zerworfenen, arabischen Beduinenstämme zu vereinen und so die türkische Besatzung im heutigen Jordanien in die Flucht zu schlagen.

Seine Erlebnisse hält Thomas Edward Lawrence in der biografischen Schrift „Die sieben Säulen der Weisheit“ fest. Im Laufe seiner Mission identifizierte er sich immer stärker mit der Kultur der Beduinen, trug ihre Kleidung und wurde

in den Medien als Befreier Arabiens gefeiert.

Erfolg hatte sein Guerillakrieg durch die Taktik des Überraschungsangriffes. Immer wieder überfiel er mit Beduinenreitern die Hedschasbahn und kleinere Militärposten. Dies führte zur wachsenden Destabilisierung der türkischen Truppen. Dass die Hedschasbahn heute nicht voll betriebsfähig ist, ist auf diese Aktivitäten von Lawrence und seinen Beduinen zurückzuführen.

Von größter Bedeutung war die Eroberung der Stadt Akaba am Roten Meer. Zur See hin war sie zu gut geschützt, um eingenommen zu werden,

ihr Rücken war durch die Wüste Nefud von Natur aus abgesichert. Lawrence entschied das Unmögliche möglich zu machen und riskierte eine Durchquerung der totbringenden Wüste mit einer Truppe von nur 30 Mann. Das gewagte Vorhaben gelang. Vor den Toren Akabas gewann er für sein Vorhaben die lokalen Stämme und konnte mit ihrer Hilfe die Stadt einnehmen.

Als weiterer Folge beendete die arabische Revolte unter seiner Führung die osmanische Herrschaft mit der Eroberung von Damaskus. Dies führte zur Gründung des Königreichs Syrien

und zur Errichtung von Transjordanien unter dem Protektorat Großbritanniens. Dieses Protektorat erlangte nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahre 1946 seine Unabhängigkeit und wurde 1950 unter König Abdullah I. zum haschemitischen Königreich Jordanien.

Thomas Edward Lawrence

Die sieben Säulen der Weisheit: Lawrence von Arabien • Taschenbuch – Mai 2009

Von Akaba ins Landesinnere

Jordanien hat keine eigenen Ölvorkommen im Land und zählt damit zu den armen arabischen Staaten.

Von Akaba nach Aman sind es etwa 350 Kilometer. Also eine Entfernung, die in etwas mehr als drei Stunden mit dem PKW zu bewältigen ist. Das Straßennetz in Jordanien ist gut ausgebaut, die Qualität der Straßen ist insgesamt hoch. Die Höchstgeschwindigkeit für PKW liegt bei 110 km/h, die für LKW und Bus bei 100 km/h. Es wird mit einer angenehmen Reisegeschwindigkeit gefahren, schwierige und aggressive Überholmanöver haben wir nicht erlebt.

Zwischen Akaba und Aman sind Zollstationen eingerichtet, die tatsächlich Zollgebühren von ihren eigenen Bürgern erheben, wenn sie zwischen den beiden Städten verkehren. Grund sind die unterschiedlichen Steuersätze für Tabakwaren und alkoholische Getränke. Wer von Aka-

ba nach Aman fährt muss einen Steuer ausgleich entrichten, um die Preisvorteile in der Niedrigsteuerzone Akaba auszugleichen. Parallel zur Straße verläuft lange die Hedschasbahn. Die einzige Eisenbahnstrecke des Landes, die fast nur noch Güterzüge kennt, die Phosphat an den Hafen bringt. Phosphat ist einer der Exportschlager des Landes, ebenso wie Tomaten, Gurken und anderes Obst und Gemüse, das in großem Stil mit viele Bewässerungsaufwand angebaut wird. Ob sich das letztlich immer lohnt ist im Land durchaus umstritten, da der Wasserverbrauch dafür enorm ist und die Kosten dafür auch. Obst und Gemüse werden vor allem in die Emirate exportiert. Übrigens: Jordanien hat keine eigenen Ölvorkommen im Land.



Moderne Hedschasbahn (Schmalspurbahn) bei der Fahrt nach Akaba



Tomatenfelder in der Wüste vor Wadi Rum



Autobahn Richtung Hauptstadt Aman



Gebirgszug im Landesinneren

Petra die unsichtbare Stadt – Weltkulturerbestätte



Ausgang aus der Schlucht mit dem Schatzhaus – siehe folgende Seite

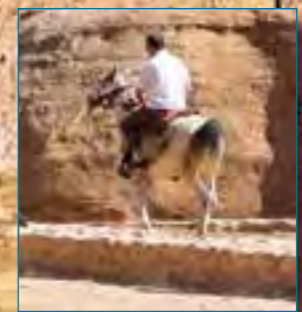


Von oben nicht sichtbare Schlucht im Felsengewirr



Eingang zur 1,2 km langen Schlucht

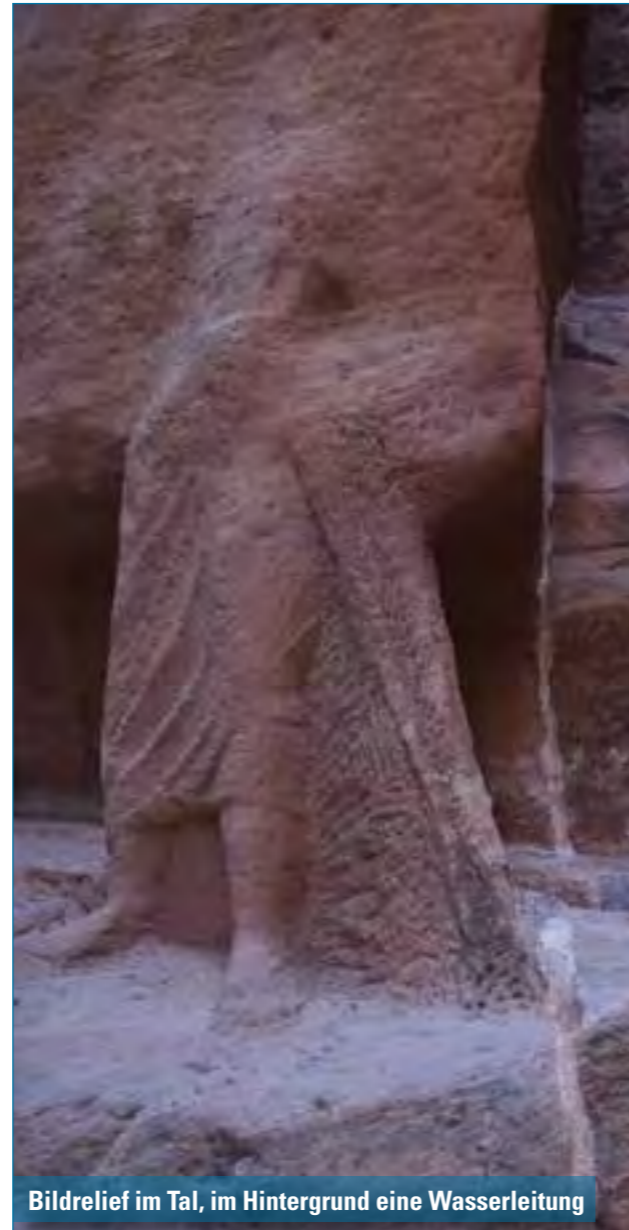
Zugang zum Ort mit Weg und Reitstrecke



Blick auf Petra bei der Anfahrt auf den „Ort“



Nabatäischer Wächter am Taleingang



Bildrelief im Tal, im Hintergrund eine Wasserleitung



Felsformationen, deren Ende der Himmel ist



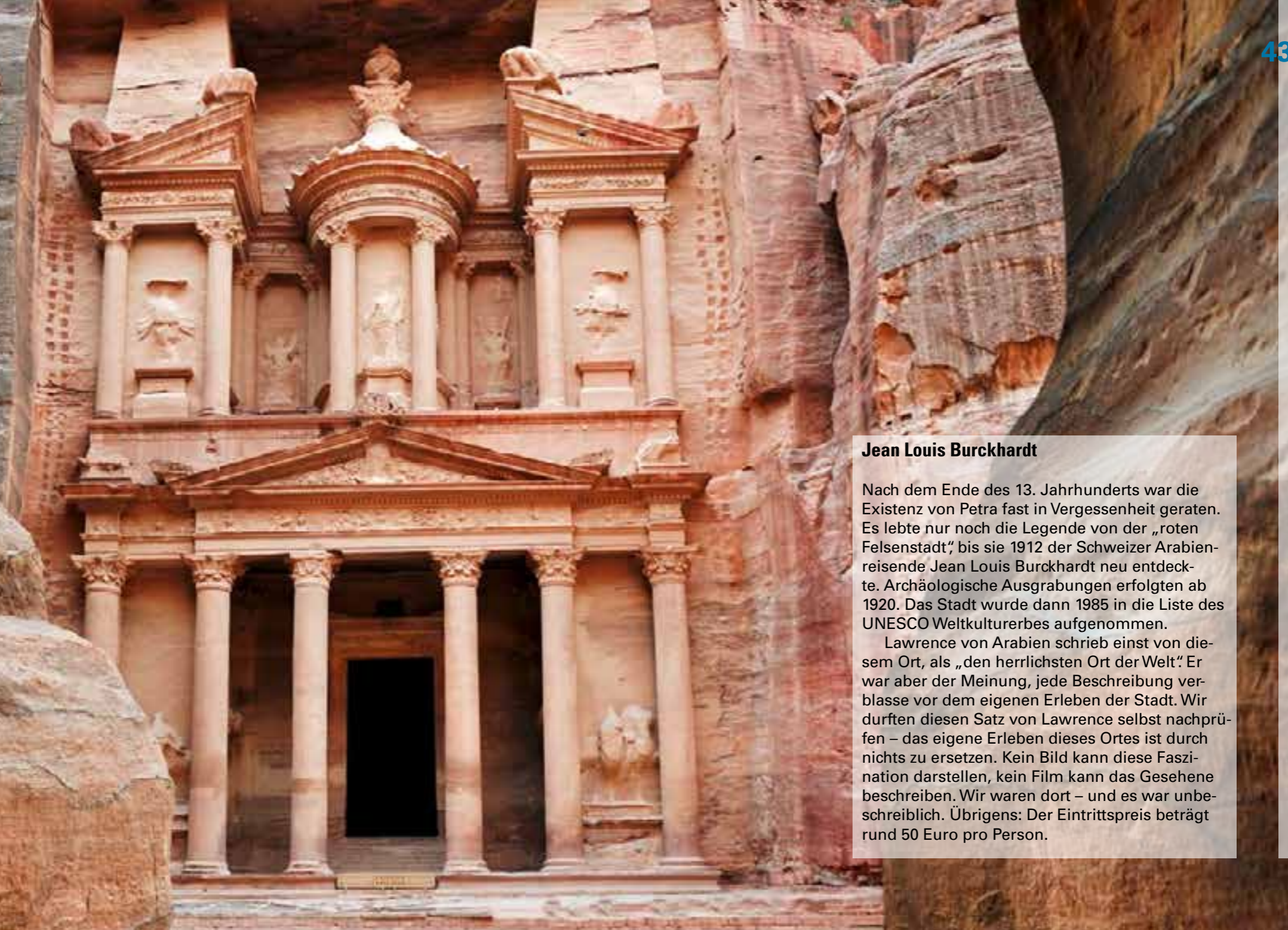
Der Weg wird immer enger ...

Petra – Stadt der Nabatäer

„Finde mir ein solches Wunder außer im Morgenland. Eine Stadt, rosarot, halb so alt wie die Zeit“, so wird der Dichter John Burgon nach einem Besuch von Petra in Jordanien in der Mitte des 19. Jahrhunderts zitiert. Petra – die sogenannte Wüstenstadt – ist ein beeindruckender Komplex von Bauwerken, den die Nabatäer bereits ab dem Jahre 9000 v. Chr. erschufen.

Petra ist nicht nur eine Stadt in der Wüste. Vielmehr wurde die Stadt in den Felsen des Wadi Araba geschlagen. Unzählige Gräber und antike Gebäude wurden über viele Jahre in den Fels gemeißelt und sind noch heute erhalten. Auf einer Länge von etwa acht Kilometern schlängelt sich der Weg beginnend durch die engen Schluchten (Siqs) bis zum Schatzhaus (Bild) und danach weiter durch die antike Stadt. Das Kloster Ad-Deir ist anschließend durch einen einstündigen Anstieg über knapp 800 Stufen in den Bergen zu erreichen. Den Weg säumen große Gräber und Höhlen, Tempel und ein gealtiges Amphitheater.

Schatzhaus am Ende der Eingangsschlucht: der erste Blick zum Eingang zur Stadt



Jean Louis Burckhardt

Nach dem Ende des 13. Jahrhunderts war die Existenz von Petra fast in Vergessenheit geraten. Es lebte nur noch die Legende von der „roten Felsenstadt“, bis sie 1812 der Schweizer Arabienreisende Jean Louis Burckhardt neu entdeckte. Archäologische Ausgrabungen erfolgten ab 1920. Das Stadt wurde dann 1985 in die Liste des UNESCO Weltkulturerbes aufgenommen.

Lawrence von Arabien schrieb einst von diesem Ort, als „den herrlichsten Ort der Welt“. Er war aber der Meinung, jede Beschreibung verblasse vor dem eigenen Erleben der Stadt. Wir durften diesen Satz von Lawrence selbst nachprüfen – das eigene Erleben dieses Ortes ist durch nichts zu ersetzen. Kein Bild kann diese Faszination darstellen, kein Film kann das Gesehene beschreiben. Wir waren dort – und es war unbeschreiblich. Übrigens: Der Eintrittspreis beträgt rund 50 Euro pro Person.

Nabatäer

Die Wurzeln der Felsenstadt Petra gehen auf über 9000 v. Chr. zurück. Die Stadt ist eine der ältesten Siedlungen im Mittleren Osten. Sie liegt auf halben Weg zwischen Rotem und Totem Meer am Rande der arabischen Wüste im Bergland von Edom auf einer Höhe zwischen 800 und 1350 m.

Die Nabatäer gelten als die Weihrauchhändler der Antike. Im 1. Jahrhundert, bevor Rom daraus die Provincia Arabia machte, kontrollierten sie ein Herrschaftsgebiet, das von Südsyrien bis nach Nordarabien reichte. Dem Faszinosum der Nabatäer liegen mehrere Eindrücke zugrunde:

- Idealbilder einer Stammesgesellschaft, wird so von griechischen Autoren gezeichnet
 - sie haben eine geniale Technik, um Wasser in Wüstengebieten aufzufangen und zu speichern
 - eine beeindruckende Frömmigkeit
 - Freude an der Üppigkeit und harmonischen Einbindung dieser Bauwerke in die Natur
- Petra lag an der Kreuzung von mehreren Karawanenstraßen und konnte sich durch den Handel zu einer wohlhabenden Stadt entwickeln. Bedeutender Handelsplatz war die Stadt vom 5. Jahrhundert vor bis zum 3. Jahrhundert n. Chr.

Die Geschichte der Nabatäer und die Petras lassen sich nur bruchstückhaft und indirekt über biblische sowie griechische und römische Quellen erschließen, da die Nabatäer selbst keine Schriften verfassten oder hinterließen.

Petra, die Hauptstadt der Nabatäer

Die wirkliche Blütezeit der Stadt begann etwa im 2. Jahrhundert v. Chr. als Petra Hauptstadt des Nabatäer Reiches war, das bis Damaskus und kurz vor Jerusalem reichte. Während dieser Zeit

entstanden die beeindruckenden Fassaden wie wir sie heute betrachten können.

Das heutige Petra entwickelte sich erst im späten 2. Jahrhundert v. Chr. zum Zentrum der Nabatäer – wie oben bereits beschrieben. Es hatte zuvor aber bereits als Warenstapelplatz und vermutlich als Handelsplatz gedient. Für die griechische Welt blieb der Ort, an dem die Nabatäer ihren Handel abwickelten und wo sie anzutreffen waren, ein Felsenort, eben „Petra“ (griechisch: Felsen). Als die Wirtschaftsbeziehungen zwischen ihnen und den Nabatäern enger wurden, war das heutige Petra (der nabatäische Ortsname war „Raqmu“) längst deren wichtigste Handelsbasis.

Es sind die Griechen, die 311 v. Chr. das älteste Zeugnis über die Nabatäer bieten. Hieronymos von Kardia beschreibt die Versuche bei den Nabatäern reiche Beute zu machen. Der makedonische Feldherr Antigonos Monophthalmos, der sich nach dem Tod Alexanders des Großen sein Weltreich teilte, versuchte die Nabatäer zu besiegen – was gründlich mißlang.

Überfälle auf Petra

Zwei Expeditionen von Phönikien aus nach „Petra“ im südlichen Jordanien scheiterten, weil die nabatäischen Stammeskrieger den Plünderern der Stadt ihre Beute wieder abjagten. Auch die zweite Erwerbsquelle der Nabatäer vermochten die Makedonen nicht an sich zu reißen: Die Nabatäer vermarkteten das aus dem Toten Meer in Blasen hochsteigende Bitumen (Asphalt). Es wurde beim Kalfatern von Schiffen, bei Einbalsamierungen, in der Medizin und der Kosmetik genutzt.

Hieronymos von Kardia, dessen Bericht in der

„Bibliotheca historica“ des Diodorus Siculus aus dem ersten Jahrhundert v. Chr. überliefert ist, beschreibt nicht nur Kriegshandlungen mit den Nabatäern, sondern beschreibt dieses fremde Volk.

So sind Nabatäer „nomadisch lebende Araber, die keine festen Häuser haben und weder Acker- noch Gartenbau kennen. Sie züchten Kamele und Schafe, lassen sie in der Wüste weiden, die ihnen zugleich als Rückzugsgebiet dient wenn Feinde nahen, denn nur die Nabatäer kennen die Wasserstellen und vermögen in der Öde zu bestehen. Geschick zeigen sie bei der Brunnen- und Zisternenanlage. Ihre Haupteinnahmen ziehen sie aus dem Verkauf von Asphalt, dem Handel mit Weihrauch, Myrrhe und seltenen Gewürzen. Durch den weitreichenden Handel überträfen sie alle anderen arabischen Stämme an Reichtum.“

„Petra“ wird bei Hieronymos als ein schwer einnehmbarer Fliehfels dargestellt, auf den die Nabatäer sich mit ihren Waren und den nicht wehrfähigen Leuten zurückziehen konnten. Die Nabatäer besaßen zum Zeitpunkt dieser Beschreibung um 330 v. Chr. noch keine Hauptstadt, sondern nur sogenannte Warenstapelplätze.

Der Niedergang Petras beginnt

106 n. Chr. besiegte Kaiser Trajan die einflußreichen Nabatäer und besetzte die Stadt Petra. Zu dieser Zeit hatte die

Felsenstadt etwa 30.000 Einwohner. Um den Reichtum der Stadt einzugrenzen änderten die Römer die alten Handelswege. Die beschlossenen Änderungen wurden umgesetzt und damit begann der wirtschaftliche und politische Niedergang der Nabatäer. Zwei schwere Erdbeben in den Jahren 363 und 551 besiegelten das Ende der Felsenstadt.

Die letzten Einwohner verließen Petra im Jahr 663, weil sie fürchteten, von Arabern angegriffen zu werden. Petra verfiel und geriet in Vergessenheit. Nur noch wenige wussten, dass sie existierte, doch sie hielten ihr Wissen geheim.

Erst weit über tausend Jahre später, im Jahre 1812, entdeckte der Schweizer Johann Ludwig Burckhardt die Felsenstadt wieder. Er hatte gehört, wie sich alte Beduinen über diesen sagenumwobenen Ort unterhalten haben. Verkleidet als „Scheich Ibrahim“ soll er sich von ihnen zur Felsenstadt geführt haben lassen.

Der legendären Ruf von Petra ist durch die kunstvollen, bis zu 40 Meter hohen Fassaden und Häuser begründet, die direkt in den Fels gehauen wurden. Weitere große Bauwerke sind die Felsengräber mit dem Ed-Deir und das große römische Amphitheater.

Petra gilt heute als eine der weltgrößten Sehenswürdigkeiten. Seit der Aufnahme in die Liste der UNESCO-Welterbestätten im Jahr 1985 ist die Stadt der meistbesuchte Ort im Nahen Osten.

Prof. Dr. Robert Wenning

Archäologe an der Universität Münster veröffentlichte einen Beitrag in der Zeitschrift „DAMALS“, Magazin für Geschichte Heft 10/2004. Der nebenstehende Artikel basiert auf dieser Darstellung.

Die Stadt Petra ist archäologisch weitgehend unerschlossen: Petra ist kein Freilichtmuseum, sie ist größtenteils Terra incognita – selbst für Experten.



Ausschnitt aus dem Schatzhaus, dem schönsten Gebäude der Stadt Petra

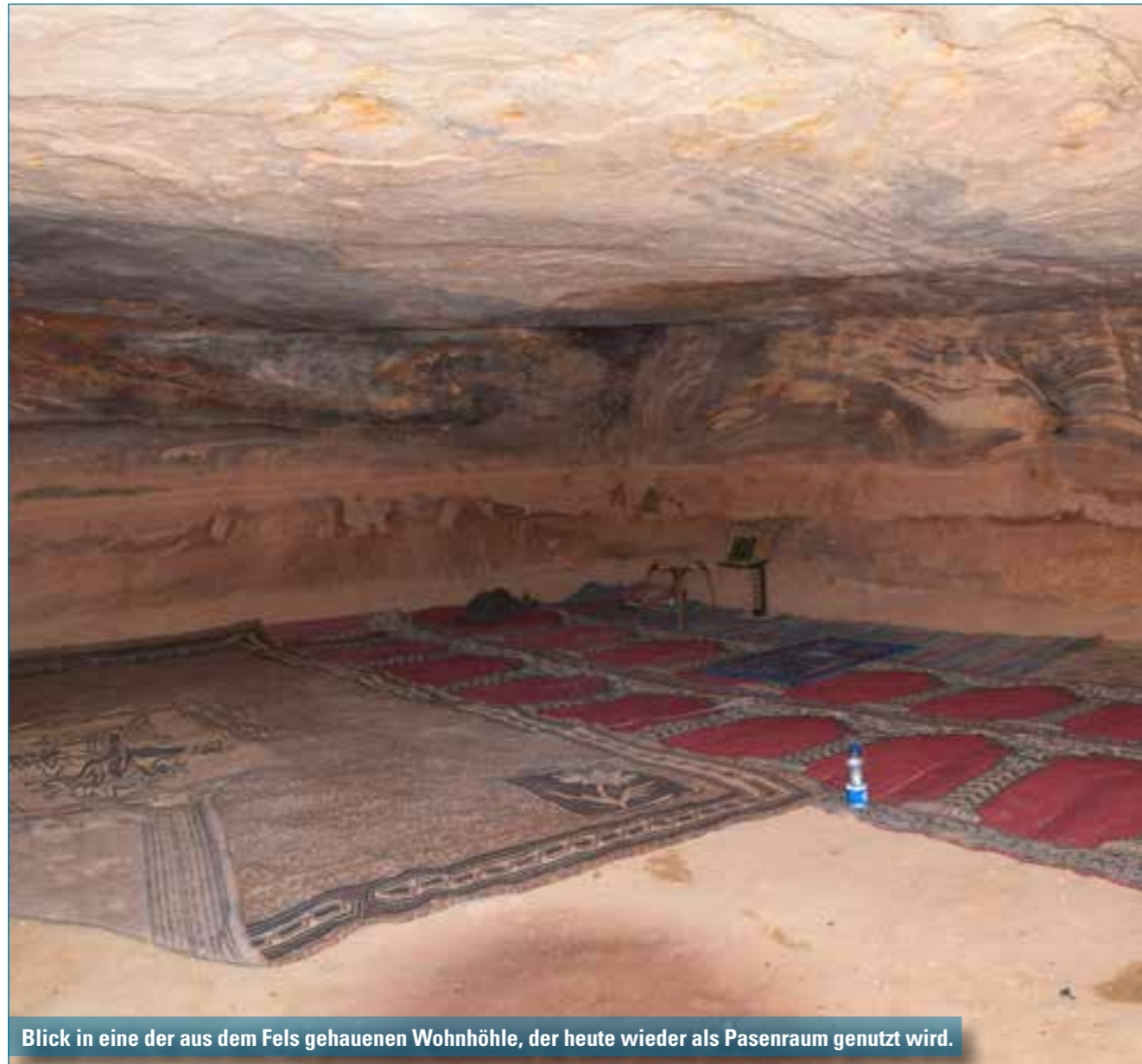


Tempel mit Grabkammern im Zentrum der Stadt





Felstempel, Grabstätten und Wohnanlagen in Petra



Blick in eine der aus dem Fels gehauenen Wohnhöhle, der heute wieder als Paseraum genutzt wird.



Wohnhöhle mit früheren Vorratskammern (?) oder Schlafstellen



Römische Tempelanlage mit römischem Schatzhaus in Petra, dahinter Wohnhöhlen der Nabatäer



Kamele warten im Wüstengeröll um Petra



Kamelgebiss



Arabische Pferdeknechte im Sattel

Arabische Pferde in Petra



Es musste sein – auf einem Araber im Galopp aus Petra raus – der kleine arabische Vollblüter galoppiert herrlich weich

Wadi Rum

Wadi Rum ist ein einmaliger, zeitloser Ort, nahezu unberührt von Menschenhand und ihren destruktiven Kräften. Hier haben Wind und Wetter eindrucksvolle Felstürme geschaffen, die von T. E. Lawrence so treffend als „weitläufig, einsam und gottähnlich“ beschrieben wurden.

Ein Labyrinth aus monolithischen Felsformationen erhebt sich bis zu 1.754 Meter aus dem Wüstenboden und stellt auch für erfahrene Bergsteiger eine große Herausforderung dar. Wer lieber wandert, kann die Stille der unendlichen Weite erleben, die Schluchten und Wasserlöcher erkunden oder die 4.000 Jahre alten Felszeichnungen oder andere beeindruckende Schätze entdecken, die diese Wildnis bereit hält. Die Beduinen in dieser Gegend leben immer noch ihr halb sesshaftes Nomadenleben. Sie sind Besuchern gegenüber gastfreundlich und laden diese auch mal auf einen Kaffee oder eine Mahlzeit zu sich ein.

Das Wadi Rum (gesprochen: ramm) ist eigentlich nur ein schmales Trockental, das einer ganzen Region mit ca. 720 km² Fläche seinen Namen gegeben hat. In diesem Gebiet liegt mit dem 1.754 m hohen „Jebel Rum“ der zweithöchste Berg Jordaniens. Aus einer relativ ebenen Sandfläche ragen bizarre Felsformationen, die oben aus porösem Sandstein, im unteren Teil jedoch aus wasserundurchlässigem Granit bestehen. So kann sich Wasser sammeln, das an einigen wenigen Übergangsstellen aus dem Boden tritt und Leben ermöglicht. So leben heute hier einige tausend nomadische Beduinen und man findet unter anderem auch den Weihrauchstrauch und eine Menge wild lebender Tiere wie Wölfe, Hyä-

nen oder Oryx-Antilopen. Alte Felszeichnungen sowie thamudische und nabatäische Inschriften belegen, dass in früheren Zeiten diese Gegend wesentlich weniger lebensfeindlich war als in unseren Tagen.

Tal des Mondes

Wadi Rum wird auch als „Tal des Mondes“ bezeichnet. Hier schlugen Prinz Faisal Bin Hussein und Thomas Edward Lawrence während des Araberaufstands gegen die Türken im Ersten Weltkrieg ihr Hauptquartier auf. Von hier aus wurde die etwas nördlicher gelegene Hedschasbahn und das südlich gelegene Akaba angegriffen. Ihre militärischen Taten sind in der Bevölkerung bis heute zutiefst mit der Geschichte dieser erstaunlichen Gegend verwoben.

Heute leben hier einige tausend nomadische Beduinen mehr oder weniger mit ihren alten Traditionen. Diese Beduinen sind nicht sesshaft, sondern ziehen mit ihren Familien und Tieren wie ihre Vorfahren durch die Wüste und leben von den kargen Erträgen, die mit dieser Lebensform möglich sind. Aber diese Menschen sind hier mit ihren Kenntnissen über die Wüste und wie man darin lebt in Jordanien hoch geachtet.







Blick vom Visitor Center in das schon leicht dunstige Tal am Abend (16.00 Uhr) – Sonnenuntergang 16.39 Uhr



Arabische Gastfreundschaft – Tee in der Wüste



Tee und Gebäck in der Wüste



Christel im Fahrtwind



Beduinenlager



Festgefahren



Jeepsafari in die Wüste, eine staubige Sache

Jeepsafari in Wadi Rum

Wadi Rum ist ein Ort, wie vorne bereits beschrieben, der als zeitlos gilt und von Menschenhand kaum verändert ist. Durch den Status einer Weltkulturerbestätte ist dieser Zustand wohl auf Jahre gesichert. Es dürfen keine Hotels gebaut werden, keine Straßen und sonstige moderne Infrastruktureinrichtungen. Nur das neue „Visitor Center“ am offiziellen Eingang zur Wüste ist durch die UN-Organisation zugelassen. Es wurde im Stil der Dörfer in dieser Region erbaut und passt sich gut an die Umgebung an.

Will ein Besucher hier übernachten, muss er in Beduinenzelte ausweichen. Hotels gibt es nicht. Die Zelte sind komfortabel ausgestattet und werden mit Vollpen-

sion und Wüstensafari angeboten. Viele Menschen nutzen diese Möglichkeit, diese landschaftlich herausragende Wüste näher zu erkunden.

Faszinierend ist die Kombination aus Sandwüste und Steingebirge, die es in dieser Form auf der Erde kaum noch gibt. Die Bilder zeigen dies recht eindrucksvoll.

Die Fahrt selbst war spannend – junge Beduinen lieferten sich mit uns anscheinend Rennen um den schnellsten Weg zum Aussichtspunkt für den Sonnenuntergang. Es war hart mit den schlecht gefederten Jeeps dies zu bewältigen, man musste sich gut festhalten und konnte kaum gute Bilder mit der Kamera machen. Aber es hat sich gelohnt, es war eindrucksvoll.

Ca



Abendstimmung



Blick vom Visitor Center auf „Die sieben Säulen der Weisheit“

Wadi Rum – es wird Abend





Fahrt in die Abenddämmerung zum Camp

Wadi Rum Beduinen Camp

Den Abschluss der Jeep-Tour durch Wadi Rum fand in einem Beduinen-Camo statt. Hier wurden wir durch eine Boy-Gruppe tanzend begrüßt. Auf arabisch wird die Gruppe der tanzenden Beduinen mit Sicherheit anders bezeichnet, aber die Jungs vermittelten diesen Eindruck. Die Zelte waren für das Abendessen vorbereitet. Wir saßen, wie auf der nächsten Seite die pfeiferauchenden Beduinen, auf niedrigen Sesseln mit niedrigen Tischen und versuchten dort mit Anstand das schmackhafte und gute Abendessen so zu verspeisen, dass nichts auf der Bekleidung landete.

Danach war einheimische Musik angesagt, mit voller elektronischer Verstärkung. Nach einiger Zeit haben wir dies nur noch als „Lärm“ wahrgenommen. Ich bin dann zu einer schönen einsamen Nachtwanderung in die Wüste aufgebrochen, es war angenehm warm, es war ruhig, der Vollmond beleuchtete die Wüstenlandschaft so, dass ein völlig anderer Eindruck wie am Tag entstanden ist. Es war schön und ein paar gute Aufnahmen sind dabei auch noch entstanden.

Wadi Rum ist eine Reise wert. Sollten wir nochmals hierher kommen – die Wahrscheinlichkeit ist durchaus gegeben – sollten wir hier nochmals eine Tagestour unternehmen, in einem Zeltcamp übernachten und dabei die Tages- und Nachtstimmung mit Zeit und Ruhe genießen.



Fahrt in die Abenddämmerung zum Camp



Begrüßung im Camp durch eine „Boygroup“



Nachts bei Vollmond allein in der Wüste



Der Durchblick war so nicht geplant . . . !



Abendessen im Beduinentzelt



Wasserpfeifenrauchende Beduinen

Jordanien – Gedanken

In der Vorbereitung auf diese Reise habe ich viel über Jordanien gelesen – Bücher, Reiseberichte im Internet, offizielle Papiere des Fremdenverkehrs und vieles mehr.

Die Realität eines Besuch ist dann doch ganz anders, wenn man sich direkt vor Ort befindet. Vieles war deckungsgleich mit dem Gelesenen, es gab überraschendes und deutlich anderes.

Aber das Wichtigste zuerst: Jordanien und die Jordanier sind freundlich und heißen uns Fremde sehr herzlich willkommen. Die Menschen freuen sich, Touristen zu sehen und diesen Fremden ihr Land zu zeigen. Sie sind stolz auf dieses Land, auf die lange währende Friedensperiode in diesem Land und darauf, dass sie vieles erschaffen haben ohne die vielen Petrodollar der arabischen Nachbarstaaten. Denn Jordanien ist im Prinzip eine armes Land, das kaum eigene Ressourcen hat – außer den Bewohnern des Landes. Das hat durchaus eine gewisse Ähnlichkeit mit unserer Situation in Deutschland. Wir haben im Wesentlichen auch nur das Wissen und Können unserer Bevölkerung.

So ist das Schulwesen in Jordanien insgesamt recht erfolgreich, es gibt kaum noch junge Leute die keine Schulausbildung haben, viele gehen nach der Schule auf eine der vielen Hochschulen um zu studieren. Danach trennen sich für Jordanier von ihrem Land und gehen als gut ausgebildete Fackräfte in eines der Nachbarländer zum arbeiten. Der personelle Aderlass ist dadurch groß, aber das Land

bietet seiner jungen Bevölkerung kaum gut bezahlte Arbeitsplätze. Die meisten kommen zurück – irgendwann.

Wir hatten zwei gute Reiseführer bei den durchgeführten Touren. Sie haben uns nicht nur Wadi Rum und Petra näher gebracht, sondern sich sehr bemüht, uns Eigenarten und Struktur des Landes zu vermitteln.

Sicherlich lebt ein großer Teil der Bevölkerung in ordentlichen Verhältnissen. Aber die Verbesserungen in den Lebenssituationen sind sicherlich nicht in allen Schichten angekommen. Das haben wir vor allem in den ländlichen Regionen erkennen können. Jordanien ist kein Sozialstaat, sondern man muss bestimmten ethnischen Gruppen angehören, um eine auskömmliches Leben zu führen. Bestimmte Gruppen der ehemals wichtigen Beduinenstämme besetzen alle bedeutenden Positionen bei Polizei und Militär. Im Staatswesen werden die Positionen in der Verwaltung nach der Zugehörigkeit zu bestimmten religiösen und politischen Gruppen vorgenommen. Und letztlich steht über allem die königliche Verwaltung und der König als alleiniger Machthaber. Dies scheint, so können wir allen Äußerungen entnehmen, ein moderner und verständiger Herrscher zu sein, der versucht, die Bevölkerung gut über die schwierigen Zeiten zu bringen.

Touristisch ist das Land zu empfehlen. Wir haben uns immer gut gefühlt, egal wo wir unterwegs waren. Ein Besuch lohnt!



Jordaniens Flagge an der (nachts beleuchteten) Autobahn

Jordanische Wüstenpolizei

Die Wüstenpolizei besteht vorwiegend aus Beduinen und wurde in den vergangenen Jahren personell stark aufgestockt, vor allem auch um die zunehmende Zahl an Touristen zu schützen.

Polizei- und Grenzbeamte im urbanen und ländlichen Raum tragen blaue Uniformen. Die Angehörigen der königlichen Wüstenpolizei tragen olivfarbene Uniformen, Krummdolch und traditionelle Kopfbedeckungen. Die Wüstenpolizei nutzt als Fortbewegungsmittel sowohl Jeeps als auch Kamele.

Die Wüstenpolizei stiftet seit der Geburt der Jordanischen Nation Ordnung und Identität. In den Anfängen schlichtete sie blutige Fehden unter den Beduinensstämmen. Heute sind die Wüsten-Polizisten respektierte Ordnungshüter und in den Naturschutzgebieten für Felsen, Menschen und Tiere

und für den Erhalt und die Sicherheit der unverwechselbaren Natur verantwortlich.

Die Männer gehen mit Kamelen auf Patrouille. Sie sollen das sensible Gleichgewicht zwischen der Welt der Beduinen, der Natur und den Besuchern hüten.

Nur unter dem Geleit von kundigen einheimischen Führern ist das Gebiet für Fremde befahrbar. Bis zu fünf Tagen können sie unterwegs sein auf ihren Beobachtungsritten. Deshalb ist es für die Wüstenpolizei wichtig, die Wasserstellen zu kennen, um die Kamele zu tränken.

Zu Beginn der Geschichte Jordaniens, als das Land noch Transjordanien hieß, und Emir Abdallah seine Geschicke lenkte, Anfang 1920, da herrschte Anarchie. Die Beduinensämme bekämpften sich gegenseitig, und fielen über die sesshaften Bauern her, beraubten und töteten, wer nicht zu ihrem Klan gehörte. Emir Abdallah war in Beduinenzelten aufgewachsen. Er verbrachte am Anfang seiner Regentschaft Monate mit Reisen durch die Wüste, mit Besuchen bei den Stämmen. Es gelang ihm, die Scheichs für ein staatliches Gemeinwesen zu gewinnen, sie einzubinden. Eines der „Werkzeuge“, um dieses Wunder zu vollbringen war die damals eingerichtete Wüstenpolizei, aus geachteten Scheichs zusammengesetzt, um diese Aufgabe, ein Gemeinwesen zu organisieren zu erfüllen. Jordanien kennt heute drei Polizeigruppierungen: Städtische und Ländliche Polizei sowie die oben beschriebene Königliche Wüstenpolizei.



Kamele

„Du dummes Kamel!“ „Du Trampeltier!“- Kamele haben bei uns einen denkbar schlechten Ruf als dummes Tier. Warum eigentlich? Die Tiere aus der Wüste sind ausgesprochen klug und besitzen faszinierende Fähigkeiten. Zur Familie der Kamele gehören neben dem zweihöckrigen Trampeltier und dem einhöckrigen Dromedar, auch deren höckerlose südamerikanische Verwandte wie Lama und Alpaka.

Dromedare haben nur einen Höcker und sind vor allem in Afrika, den arabischen Ländern und in Teilen Asiens zu Hause. Sie werden auch als einhöckrige Kamele bezeichnet. Ihre Größe liegt zwischen 180 und 200 cm Schulterhöhe, das Gewicht bei 300 bis 540 kg.

Kamele sind Passgänger. Das bedeutet, dass immer die linken bzw. rechten Beine gleichzeitig bewegt werden. Das verleiht den Tieren einen

seltsam schaukelnden Gang. Haben Kamele lange nichts getrunken, können sie in kürzester Zeit viel Wasser aufnehmen. Einen Teil davon speichern sie vorübergehend im Magen. Wenn das nicht möglich wäre, würden sie an einer so genannten „Wasservergiftung“ leiden und eventuell daran sterben. Die Nieren können mit so viel Wasser auf einmal nicht umgehen und es käme zu einer Störung des empfindlichen und wichtigen „Wasser-Elektrolyt-Haushaltes“. Daher sagen Beduinen, „bevor du verdurstest töte dein Kamel und trinke das Wasser deines Tieres“. Das Wasser ist also nicht im Höcker, sondern im Magen. Der Höcker stellt eine Fettreserve dar und dient der Energieversorgung des Tieres.

Kamele ertragen extreme Temperaturen von -35°C bis $+45^{\circ}\text{C}$ und können etwa einen Monat ohne Wasser auskommen.



Kamele in der Sandwüste

Rotes Meer und Seetage

Wir befahren ein schmales, 2240 km langes und bis 2604 m tiefes Nebenmeer des Indischen Ozeans zwischen Nordost-Afrika und der Arabischen Halbinsel – das Rote Meer. Die Durchschnittswassertiefe beträgt 538 Meter.

Namensgebung

Die Namensgebung stammt aus dem althergebrachten System der Bezeichnung von Himmelsrichtungen durch Farben. Erstmals ist der Name zur Zeit der Achaimeniden bezeugt: Für dieses iranische Volk lag das jetzt von uns befahrene Meer im Süden. Und der Süden wurde durch die Farbe Rot symbolisiert wurde. Also bedeutete rotes Meer „Südsee“. Analog dazu war das schwarze Meer die „Nordsee“.

Strabon, ein antiker griechischer Geschichtsschreiber und Geograph, der um 60 v. Chr. geboren wurde, beschreibt die Namensgebung dieses Meeres wie folgt:

- rote Erde auf der Ostseite des Meeres
 - die Berge auf der Westseite sind durch die Sonne rot verbrannt
 - Rotfärbung des Meeres durch die aufgehende Sonne
 - periodisch auftretender Algenblüten bilden rote Teppiche an der Wasseroberfläche.
 - in antiken Reisehandbüchern wird des Öfteren über den rötlichen Schimmer von Meer und Bergketten bei Sonnenaufgang erzählt.
- Von den alten Kulturen wurde diese See immer als „Rotes Meer“ bezeichnet – bis heute!

Badewanne

Viele Kapitäne nennen das Rote Meer liebevoll „Badewanne“. Das liegt daran, dass man hohen Seegang, auffrischende Winde und heftige Wellen hier vergebens sucht. Das Rote Meer gehört zu den ruhigsten Fahrgebieten der Welt. Schiffe fahren sanft durch die niedrigen Wellen. Es weht

zwar weht immer ein laues Lüftchen bis zur angenehmen Windstärke vier bis fünf, aber der Wind erreicht nie eine höhere Stärke.

Das Wetter ist einladend. Das ganze Jahr über kann man im Roten Meer baden. Im Sommer steigen die Wassertemperaturen auf weit über 20°C an und an Land liegen die Temperaturen über der 30°-Linie. Auch im Winter fällt das Thermometer ganz selten unter die 20°C - Marke. Bei unserer Fahrt im November durch das Rote Meer hatten wir Wassertemperaturen um die 26°C bei einer Lufttemperatur von etwa 28°C. Wirklich traumhaftes Wetter für eine solche Reise.

Tor der Tränen, Piraten und ein Zerstörer

Zum Indischen Ozean, genauer gesagt zum Golf von Aden, verengt sich das ansonsten bis 360 km breite Meer bei Bab al-Mandab (arab.: „Tor der Tränen“) auf nur noch 29 km. Hier verbindet sich das Rote Meer mit dem Arabischen Meer, das

wiederum ein Teil des Indischen Ozeans ist. Wir haben diese Meerenge in der Nacht durchfahren. Bekannt ist die Meerenge auch dadurch, dass hier viele Piratenüberfälle stattgefunden haben und diese Gefahr noch immer besteht. Wir hatten daher Geleitschutz durch einen südkoreanischen Zerstörer der dort operierenden internationalen Eingreiftruppe zur Sicherung des Seeweges vom Suezkanal zum Indischen Ozean. Der Zerstörer fuhr die kritische Strecke hinter uns her. Auf dem Schiff selbst wurden Vorkehrungen für den unwahrscheinlichen Fall getroffen, dass Piraten auftauchen. Beobachtungsposten waren eingerichtet, Suchscheinwerfer besetzt und Wasserschläuche zur Abwehr bereitgelegt. Aber: es sind keine Piraten aufgetaucht – gut so!

Am „Tor der Tränen“ liegt der Meeresboden nur 130 m unter dem Wasserspiegel. Dies behindert den Wasseraustausch enorm, was zur Folge hat, dass das Rote Meer einen ungewöhnlich ho-

ROSSINI
RESTAURANT

11-Gang-Menü

Auf dem Weg zum Suez-Kanal
10. November 2016
AIDAbella

Herzlich willkommen

Wir wünschen Ihnen
einen guten Appetit

ROSSINI
RESTAURANT

Unser Weinexperte empfiehlt

Weißwein

Fumé Blanc
Robert Mondavi Winery
Napa Valley, Kalifornien, USA
Sauvignon Blanc

39,90 €

Rotwein

Château des Laurets A.O.C.
Baron de Rothschild
Puisseguin Saint-Émilion
Frankreich
Merlot und Cabernet Franc

39,90 €

Digestifempfehlung

Grappa
Nonino di Prosecco
Glas 4 cl

5,20 €

Reisetbauer Williams
Glas 2 cl

6,60 €

ROSSINI
RESTAURANT

Menüauswahl

„Surf & Turf“
vom gebeizten Rinderfilet*, Hummercarpaccio*

„Lands und Wiesenpflanz“
konfertes Ei*, Spinalbett, Gemüse,
geschäumte Hollandaise*

Zitronengras-Garnelen-Süppchen

„Des Jägers Glück“
Hirschkalbsrücken*, Serviettenknödel,
fermentierter Rotkohl

Wolfsbarsch*
Schmorgurken, Tomaten, Pistazencrunch

Sorbet von Pina Colada

Striptoin*
Coke Slow, Rosenkohlpüree

BBQ Iberico Presal*

Käse Crepés, Weintrauben, Himbeeren

„Rossini in Flammen“
Gebrannte Creme

Erdbeer trifft Kokos

42,50 €

hen Salzgehalt von 4,2 %, also 42 g/l aufweist. Normal liegt der Salzgehalt eines Meeres bei ~3,5%, in der Nordsee bei Sylt liegt er zwischen 3,0% und 3,2%. Weiter werden durch den geringen Wasseraustausch relativ wenige Nährstoffe in das Rote Meer gebracht. Dies wird unterstützt durch einen Tidenhub, der lediglich einen halben bis einen Meter beträgt. Dadurch kommt es im Roten Meer zu verminderter Planktonwachstum, was Taucher wegen der oft ausgezeichneten Sichtweite zu schätzen wissen.

Das Rote Meer hat über 2000 km Korallenriffe. Neben Korallengärten und -wänden ziehen einige berühmte Wracks die Unterwasserfreunde an.

Von gelegentlich auftretenden Wasserzuflüssen durch Wadis abgesehen ist das Rote Meer das einzige Meer, in das keine Flüsse münden. Dies erklärt auch noch die gute Sicht unter Wasser, da sich im Wasser wenige Schwebstoffe befinden.

Entspannung auf dem Wasser

Seetage haben Entspannungscharakter. Wir lesen, liegen in der Sonne oder im Schatten, besuchen Vorträge oder Kunstauktionen, gehen gepflegt oder auch sehr leger zum Essen und genießen die Annehmlichkeiten des Schiffes. Wir sind den ganzen Tag über zumeist an Deck, Sonne und Luft machen müde – wir schlafen lang und gut. Und denken wenig über unsere heimatlichen Aktivitäten in Pfullingen und am Bodensee nach.



Sicherheitsoffizier auf Piratensuche



Feuerwehrschränke am ganzen Schiff zur Piratenabwehr

Sultanat Oman

Bis 1970, als Sultan Qaboos bin Said den vorherigen Sultan vertrieb, war Oman eine unterentwickelte Nation und für Besucher fast unzugänglich. Nach 1970 wurden Bildung, Infrastruktur und Tourismus im ganzen Land stetig vorangetrieben.

Die Omanis sind ein freundliches Volk von vier Millionen und treten Fremden hilfsbereit gegenüber. Die Omanis sind stolz sowohl auf den erreichten Fortschritt ihres Landes als auch auf ihre Vergangenheit als große Seefahrernation.

Vorzügliche Schulen
und Krankenhäuser,
eine

durchaus moderne Staatsführung und die laufende Verbesserung der Infrastruktur sind einige der wichtigsten Erfolge dieses einst so verschlossenen und uns unbekanntes Landes.

In der Antike war Oman für seinen Weihrauch berühmt, später für den Handel mit Kupfer. Im 17. und 18. Jahrhundert erlebte das Sultanat eine Blüte: es beherrschte große Teile der ostafrikanischen Küste und residierte zeitweise auch in Sansibar. Als Seemacht im Indischen Ozean konnte Oman sogar mit den Briten konkurrieren. Doch mit dem Zeitalter des

Imperialismus endete diese Phase. Anfang der 1970er-Jahre kämpften zahlreiche Stämme in Oman um Einfluss. Zudem gab es in der südlichen Region Dhofar einen Aufstand, der vom damals kommunistischen Südjemen unterstützt wurde. Oman war zum Frontstaat im Kalten Krieg geworden. Die Rebellen bedrohten die omanische Monarchie – ein Grund, warum Sultan Qaboos Hilfe von britischen, jordanischen und iranischen Truppen bekam, um den Aufstand niederzuschlagen. Das war der letzte militärische Konflikt im Land – bis heute.

Von Anfang an bemühte sich Sultan Qaboos um gute Beziehungen zu allen Nachbarländern und Handelspartnern. Die Mehrheit der omanischen Muslime sind Ibaditen, zählen sich also weder zu den Sunniten noch den Schiiten – ein Grund, warum der Sultan sein Land aus den konfessionalisierten Konflikten in der Region heraushalten kann. Laut Weltentwicklungsbericht der Vereinten Nationen gehört Oman zu den Staaten, die in den vergangenen vier Jahrzehnten die meisten Fortschritte gemacht haben.



Salalah – Sultanat Oman

Einreisebestimmungen Oman

Passagiere und Besatzungsmitglieder von Kreuzfahrtschiffen sind z.B. im Rahmen eines Landganges für Aufenthalte von max. 24 Stunden von der Visumpflicht befreit. Reisepass muss noch sechs Monate gültig sein

Auf der interessanten Internetseite des Hafens www.salalah-port.com kann man sich über Struktur und Entwicklung von Hafen und Ort informieren.

Die Website des Flughafens ist www.omanairports.co.om.

In der Stadtregion wohnen etwa 100.000 Menschen. Die Stadt Salalah ist an das nationale gut ausgebaute und asphaltierte Straßennetz mit den Hauptstraßen Nr. 31 angebunden, die direkt nach Maskat führt. Auf der Karte rechts ist diese Straße markiert.

Salalah verfügt seit 1998 über einen modernen Seehafen, der für Container, losen Güterumschlag und Öl ausgelegt ist und auch von Kreuzfahrtschiffen angelaufen wird. Unser Dampfer war eines der Schiffe, die hier im Südwesten des Sultanats Oman einen Stopp einlegten.

Der Port of Salalah zählt zu den größten Arbeitgebern an dieser Küstenregion. Das Hafen wird von APM Terminals, einer Tochtergesellschaft der dänischen A. P. Møller-Mærsk AG, verwaltet.

Der angeschlossene Freihafen entwickelt sich gerade zu einem neuen Industriezentrum mit Zementwerk und anderer Schwerindustrie. Früher war Salalah und der alte Hafen ein Zentrum des Weihrauchhandels, der heute angesichts asiatischer Importe an Bedeutung verloren hat.

Salalah verfügt über einen Flughafen. In die Hauptstadt Maskat gibt es tägliche Verbindungen mit Oman Air. Mehrmals wöchentlich werden während der Saison internationale Verbindungen nach Doha, Dubai, Kuwait und Europa angefliegen.

Sehenswertes in Salalah

- Shanfari Moschee, wurde benannt nach wohlhabenden Geschäftsmann Shan-

fari, der sie erbauen ließ und heute die Nebengebäude bewohnt.

- Alter Souk, wo eine riesen Auswahl an Weihrauchkristallen zu finden ist und man ständig von einer edlen Duftwolke umgeben wird.
- Im westlichen Teil der Stadt wurde das Gebiet „Khor Salala“ zum Vogelschutzgebiet erklärt. Auch bieten die vielen Lagunen der Stadt ein Rückzugsgebiet für viele Vogelarten.
- Der „Sultanspalast“, in dem sich Sultan Qaboos in den Sommermonaten regelmäßig aufhält, ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Im Stadtteil al-Hafah, nahe dem Al-Hisn Sultanspalast, stehen noch einige der traditionellen Häuser aus Kalksteinblöcken.
- Sehenswert ist die 2009 eingeweihte „Sultan-Qaboos-Moschee“ im Stadtzentrum. Sie ist auch für Nicht-Muslime zum Besuch geöffnet. Der beeindruckende Gebetsraum mit dem riesigen, in Österreich gefertigten Kristalleuchter vermittelt den Stellenwert des Islam in diesem Land.
- Der antike Weihrauchhafen Khor Rori, etwa 40 Kilometer östlich der Stadt, wurde zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt.
- Knapp 20 km nördlich von Salalah befindet sich das Mausoleum von Nabi Ayup, bei uns als Hiob bekannt. Hiob wird sowohl in der Bibel als auch im Koran erwähnt. Das Heiligtum kann auch von Nicht-Muslimen besucht werden.



Besuch bei Hiob

Bei der Einreise nach Oman gibt es behördliche Vorschriften, die strikt eingehalten werden sollten. Für den Landgang in

Der Hafen von Salalah ist groß, unübersichtlich, laut und staubig – ein echter Industriehafen. Der Hafen darf nur durchfahren werden, nicht durchlaufen. Daher sind alle Passagiere eines Schiffes auf einen Bus angewiesen. Wir hatten dies

durch unserer Vorbereitung bereits gewusst und haben daher eine Bustour geplant, die uns in das Dohargebirge führen sollte. Dieses Gebirge liegt im Hinterland von Salalah. Im Dohargebirge ist das Mausoleum von

Nabi Ayup zu besichtigen,

uns ist dieser Herr als Prophet Hiob aus der Bibel bekannt.

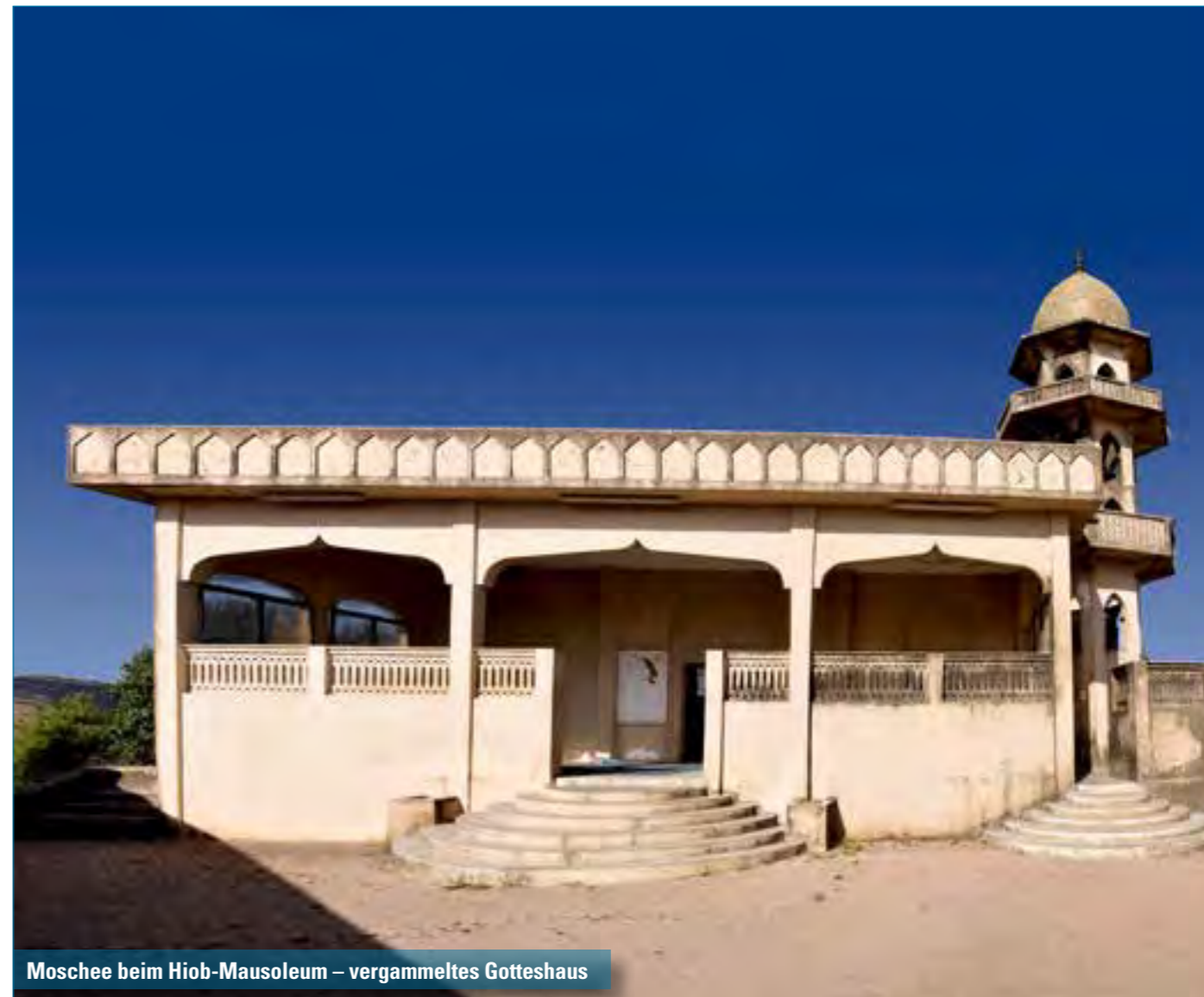
Die Anfahrt zum Mausoleum war beeindruckend und erschloss uns sowohl die Lage und Größe der Stadt Salalah, aber vor allem das felsige Dohargebirge und die damit verbundene schöne Landschaft. Völlig anders als Jordanien ist dieses Gebirge ein grünes Gebirge, bewachsen mit Bäumen. Es leben viele Tiere frei in dieser Landschaft und laufen uns oftmals vor den Bus. Wir treffen vor allem wilde Kamele, Kühe, Ziegen und Schafe. Die Tiere laufen zum Teil alleine oder in kleinen Gruppen in der Landschaft herum. Oder aber in richtig großen Herden, durch die sich der spärliche Verkehr dann richtig

langsam „durcharbeiten“ muss. Die Tiere sehen durch die Bank gut genährt aus, sie sind nicht heruntergekommen, sondern alle in einem ausgezeichneten Zustand. In der Regel gehören sie jemanden, erklärt uns unser Reiseleiter. Da es im ganzen Land keine begrenzenden Zäune gibt, gesellen sich die Tiere zusammen und werden zu bestimmten Zeitpunkten von ihren Besitzern wieder eingesammelt.

Der Besuch bei Hiob war seltsam. Das ganze Mausoleum war heruntergekommen, auch wenn das Bild rechts dies nicht darstellt. Auf der nächsten Seite ist das angebliche Grab des Propheten zu sehen, ebenfalls der Fußabdruck des Propheten. Der Fußabdruck liegt irgendwo bei Schuhgröße 60, über die Jahrtausende ist der Abdruck wohl größer geworden. Das gilt auch für das Grab, der Prophet war eine übermächtiger Riese mit einer Körpergröße so um die drei Meter. Von daher würden die großen Füße passen. Bewacht wird das Grab von einem seltsamen alten Mann, der eigenwillige Laute von sich gab und natürlich ein Opfer von uns forderte. Der Besuch war eigenartig. Man muss nicht dort gewesen sein. Trotzdem – die Fahrt hat sich wegen dem Landschaftserlebnis absolut gelohnt. Von den Höhen des Dohargebirges bis zum Meer haben wir alle Regionen durchfahren, die von Salalah aus zu besuchen sind. Die Fahrt war interessant und erlebnisreich – die folgenden Seiten geben einen kleinen Eindruck von diesem Teil des Oman.



Salalah und Muscat muss nur die Bordkarte mitgenommen werden. Bei der „Ausreise“ vom Schiff bekommt man eine Landgangkarte, ein „Tourist Entry Permit“, die bei der Ausreise wieder eingezogen wird. Wird sie verloren sind für die Karte 10 Euro fällig.



Moschee beim Hiob-Mausoleum – vergammeltes Gotteshaus



Hiobs Grab – man sieht nicht was drin ist?



Besuch im Heiligtum

In muslimischen Ländern können Christen durchaus die Heiligtümer der Muslime besuchen, wenn sie entsprechend gekleidet sind. Dies gilt vor allem für Frauen, die an sich nicht zu viel Haut zeigen dürfen.

Grundsätzlich sollen sich Frauen nicht zu freizügig kleiden. Schultern und Knie stets bedeckt halten, kein zu weiter Ausschnitt, keine engen Röcke oder Hosen, keine kurzen Röcke und kein offen getragenes Haar. Gut bekleidet ist man in etwas weiteschnittigen Kleidern, welche Arme und Beine bedecken.

Beim Betreten einer Moschee oder eines Heiligtums müssen auch westliche (ungläubige) Frauen neben langärmeliger Kleidung ein Kopftuch tragen, weil so sonst abgewiesen werden. In manchen größeren Moscheen werden Abayas (traditionelle Umhänge) für Besucher bereitgestellt. Für Männer gilt: keine kurzen Hosen und ordentliche Hemden.



Hiob's Fußabdruck?



Verhüllte Besucherin



Turm der Moschee des Mausoleum von Nabi Ayup vom Park aus betrachtet



Landschaft von Hiobs Grab aus gesehen



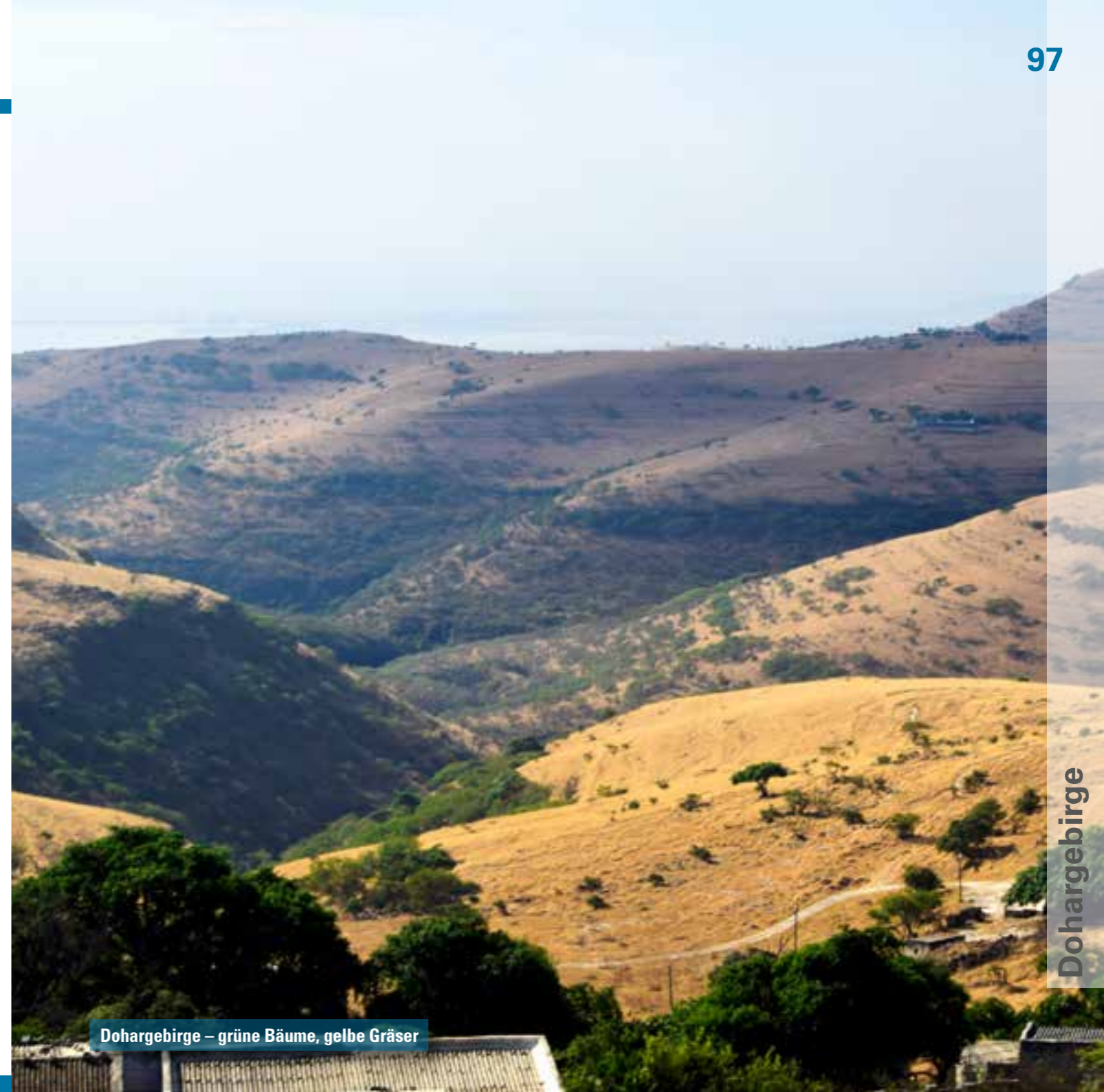
Versteckter Grabwächter



Hiobs Wohnzimmer ?? Wird so behauptet !



Sand- und Steinwüste vor dem Dohargebirge



Dohargebirge – grüne Bäume, gelbe Gräser

In Oman erhält jede junge Familie zur Hochzeit ein Grundstück vom Sultan geschenkt – und zwar dort wo sich der Lebensmittelpunkt der jungen Familie befindet. Dort kann er ein Haus bauen, eine Firma eröffnen oder sonst etwas aus eigenen Überlegungen heraus. Wird Landwirtschaft betrieben, gilt allerdings die Regel: kein Zaun. So sieht man im gesamten Oman keinen Zaun (außer beim Sultan) um irgendwelche Häuser. Das bedeutet, dass alle Nutztiere frei herumlaufen und überall zu treffen sind: in den Orten, im Gebirge, in der Wüste und natürlich auf den Straßen. Auch die Besitzverhältnisse an den Tieren ist klar – jeder kennt seine Tiere und treibt sie ein oder mehrmals im Jahr nach Hause, um sie zu verkaufen, zu schlachten, zu pflegen usw.



Kamel in der Ortschaft



Kamele im Dohargebirge



Arabische Pferde

„World Arabian Horse Organization“

Weltorganisation für die Bewahrung, Verbesserung und Aufrechterhaltung der Arabischen Pferderassen mit Sitz in London und Oman.

Wer erstmalig einem Arabischen Pferd begegnet ist, wird sich bewusst, dass irgend etwas an ihm anders ist. Es erscheint – im Vergleich zu anderen Pferderassen – selten und exotisch, als ob es aus einem anderen Teil der Welt zu uns gekommen ist. Und es ist so: arabische Pferde sind eindeutig anders.

Sie sind überwiegend ein Ergebnis der unwirtlichen Umwelt und der strengen Selektion durch die harten Lebensbedingungen in den Wüstenregionen der Arabischen Länder. Adel, Schönheit, Charakter, Leistungsbeurteilung, Fruchtbarkeit, Gesundheit und ein korrekter Körperbau sind die wichtigsten Merkmale dieser Pferde. Aber das wichtigste Merkmal ist der Menschenbezug dieser Pferde. Durch das jahrhundertlange enge Zusammenleben der Beduinen mit ihren Tieren entstand eine einzigartige Bindung zwischen Mensch und Tier die ihresgleichen sucht.

Besonderes Merkmal des Vollblutarabers ist sein kleiner Kopf mit breiter Stirn, großen, tief am Kopf angesetzten, exponierten Augen und großen, sich bei Erregung trichterförmig öffnenden Nüstern. Häufig verläuft das Nasenbein konkav (Hechkopf), was auch „Araberknick“ genannt wird. Weiterhin charakteristisch sind ein hoher Schweifansatz und ein – von der Seite gesehen – eher quadratisches Format, im Gegensatz zu

den modernen, warmblütigen Reitpferderassen, die ein Rechteckformat aufweisen.

Eine Besonderheit ist die Anzahl der Wirbel: Der Vollblutaraber besitzt 17 Rippen, fünf Lendenwirbel und 15 Schweifwirbel, während andere Pferderassen 18 Rippen, sechs Lendenwirbel und 16 bis 18 Schweifwirbel aufweisen. Das Stockmaß liegt zwischen 140 und 156 cm. Trotz dieser verhältnismäßig geringen Größe gilt das arabische Pferd als vollwertiges Pferd gewertet.

Arabische Pferde werden heute in aller Welt gezüchtet. Aber immer wieder werden Pferde aus den arabischen Nationalgestüten (Ägypten, Abu Dhabi, Jordanien, Oman oder Saudi-Arabien) in alle Welt gebracht, um dort für eine Blutauffrischung des arabischen Pferdes zu sorgen. Die „World Arabian Horse Organization“ ist hier der weltweit agierende Verein.

Araber in ihrer natürlichen Umgebung

Es ist schön, diese Tiere einmal in ihrer angestammten Umgebung zu sehen. In Jordanien hat es geklappt. Ich konnte sogar einen gute Galoppstrecke mit einem Araber reiten.

In Oman haben wir allerdings nur die Briefmarken mit den Pferden gefunden, lebende arabische Pferde konnten wir nicht entdecken. Obwohl es im Oman eine weltbekannte Araberzucht gibt – dem Sultan sei's gedankt.



Briefmarken mit arabischen Pferden der Omanischen Post

Maskat – Sultanat Oman

Der Name „Maskat“ oder in englischer Schreibweise „Muskat“ bedeutet Ort des Fallens. Dass wird von der Nutzung als Ankerplatz oder von den zum Meer steil abfallenden Bergen abgeleitet.

Die alte Stadt Maskat hat heute ca. 30.000 Einwohner. Zusammen mit den Vororten Mutrah, Ruwi, Qurum und Sib bildet sie die Gemeinde Maskat. Sie ist die Hauptstadt Omans und dafür doch relativ klein. Aber das hat natürlich Gründe.

Die Stadt liegt an der Küste im Nordosten des Landes am Golf von Oman, an einer von Felswänden eingeschlossenen Bucht. Das Hadschar-Gebirge reicht bis ans Meer

heran und erlaubt nur kleine Siedlungen. Diese sind durch Gebirgspässe miteinander verbunden.

Metropolitan Area

Aus rein praktischen Gründen hat sich Maskat in den letzten Jahrzehnten vor allem in den südlichen Bereich der Küstenebene Batinah ausgebreitet. Auf diese Weise entstand die sogenannte „Metropolitan Area“, eine ausgedehnte Zone aus verschiedenen kleineren und größeren Ortschaften, die zusammengewachsen sind.

Die Metropolitan Area ist die Aorta des Landes, in der sich Wirtschafts- und Finanzkraft wie auch die Bevölkerung konzentrieren. Hier leben etwa 640.000 Einwohner. Ungefähr die Hälfte davon sind allerdings Arbeitsmigranten aus dem Iran, Pakistan, Indien und den Philippinen. Ihre billige Arbeitskraft ermöglicht hier, wie in anderen Teilen des Landes auch eine ausgeprägte Bautätigkeit.

In kurzer Zeit entstanden so Shoppingmalls und Hotels nach westlichem Standard. Außerdem entwickelte sich das Gebiet durch am Reißbrett geplante Wohngebiete und neue Industrieanlagen schnell. Die entsprechenden Verkehrswege werden meist großzügig und – trotz des chronischen Wassermangels – begrünt angelegt.

Das alte Maskat

Das alte Zentrum der Hauptstadt, Alt-Maskat, das am südlichen Ende der Metropolitan Area liegt, tritt in der Bedeutung hinter die modernen Vororte zurück.

Hier befinden sich der überwiegend zu Repräsentationszwecken genutzte „Qasr al-Alam Palast“ von Sultan Qabus ibn Said und wenige Regierungsgebäude. Da das Hadschar-Gebirge eine bauliche Erweiterung verhinderte, hat ab den 1970er Jahren das Finanz- und Geschäftsviertel Ruwi, die Geschäftszentrale Mutrah oder auch das Infrastrukturzentrum Sib die Bedeutung der Hauptstadt reduziert.

Der ursprüngliche Charakter des alten Kerns hat sich dagegen, gelegen an einer kleinen Bucht mit einem natürlichen Hafen, flankiert von den beiden Forts

Dschalali und Mirani aus der Zeit der portugiesischen Herrschaft (1507–1650), weitgehend erhalten.

Aktivitäten und Sehenswertes

Maskat hat eine Reihe Stränden vorzuweisen: der Strand von Qurum, Bandar al-Dschissa und Yati. Beliebte öffentliche Grünflächen sind der Qurum-Naturpark, Riyam und Kalbuh. Sport treiben kann man im Sultan-Qabus-Sportzentrum.

Südöstlich von Maskat reicht das Gebirge bis an den Golf von Oman. In kleinen Buchten befinden sich einige Marinas, von denen Ausflüge zu Delfinbeobachtungstouren angeboten werden. In dieser Region sowie an der Insel Fahal befinden sich viele Tauchplätze.

Von der ehemaligen Stadtbefestigung ist ein Festungsgraben (arabisch al-Husn) vorhanden. Weiter sind die vier Stadttore erhalten. Darüber hinaus bemüht man sich sehr, alte Kaufmannshäuser zu restaurieren. Es wird viel Geld in die Entwicklung von Museen investiert, die das kulturelle Erbe Omans hüten.

Sehenswert sind im modernen Muskat die Große Sultan-Qabus-House Muscat, der von al-Dschalali Alam-Sultanspa sind das Burdsch Tower Square zu

im modernen Muskat die Großmoschee, das Royal Opera Suq von Mutrah, die Burgen und al-Mirani, die den Al-last flankieren. Weiterhin as-Sahwa und der Clock nennen.

Sultan Qabus

Sultan Qabus von Oman, absoluter Herrscher des Oamn, 74 Jahre alt und ohne Nachkommen. Die Thronfolge ist unklar und wenn der Sultan stirbt, wird die politische Situation im Oman vielleicht sehr unübersichtlich.

Sultan Qabus von Oman (rechts) ist absoluter Herrscher im Land. Offensichtlich hat er bei der Führung und Entwicklung des Landes ein glückliches Händchen, da alle Personen, mit denen wir im Oman Kontakt hatten irgendwann berichteten, was sie für einen beliebten und guten Sultan als Herrscher haben. Kostenlose Heilfürsorge, gute Krankenhäuser, gute Schulen, gute Infrastruktur, wenig Steuern und eine intelligente Nutzung der Ölmillionen – dafür sorgt der Herrscher. So wird uns immer wieder berichtet.

Und das Land ist zugleich modern und traditionell ausgerichtet. Irgendwie scheint der Spagat gelungen, so erscheint es uns, die wir das Land erstmals besuchen.



Oper Muskat



Regierungsgebäude

Sultan-Qabus-Moschee



Sultan-Qabus-Moschee

Beschreibung Sultan-Qabus-Moschee

Der Gebetsaal für Frauen kann 750 Gläubige aufnehmen und fällt vergleichsweise bescheiden aus. Da Männer während des Gebets im Frauengebetsraum nicht anwesend sein dürfen, wird das Freitagsgebet vom Hauptgebetsraum auf die Videoleinwand direkt in den Saal übertragen.

Die beiden Gebetsäle haben nur die identisch großen Uhren aus 14-karätigem Gold gemeinsam.



Im Jahre 2001 wurde die Sultan Qaboos Grand Mosque in Maskat fertiggestellt. Der ruhigen, jedoch im Detail reichen Architektur der Moschee gelingt es, höchst unterschiedliche gestalterische islamische Traditionen verschiedenster Epochen und Regionen in großer Harmonie zusammenzuführen.

Die Idee der Moschee ist auch Sinnbild für das Ideal der omanischen Gesellschaft. Sowohl Moschee als die Gesellschaft versuchen, die verschiedensten islamischen Traditionen und Ausrichtungen unter dem Dach der Grand Mosque friedlich zu vereinen. Die Moschee gilt als eines der wichtigsten Bauwerke des Landes und als eine der weltweit größten Moscheen.

Sie besteht aus einer großen Männergebetshalle, einer kleineren Frauengebets-halle und fünf Minaretten. Diese symbolisieren die fünf Säulen des Islams. Zwei großen Bogengänge, ein islamisches Informationszentrum und eine große Bibliothek runden das Angebot der Moschee ab.

Die Grand Mosque umfasst eine Fläche von 416.000 Quadratmetern. Der Hauptzugang erfolgt durch drei hohe Bögen, die zusammen mit den in den Boden eingelassenen Linien aus dunklem Marmor perspektivisch auf das 91,5 Meter hohe Hauptminarett zulaufen und so dessen Größe noch einmal optisch steigern. Vier weitere Minarette mit einer Höhe von jeweils 45 Metern bilden den Abschluss an den vier Ecken des auf einer rechteckigen Grundfläche errichteten Komplexes.

Die 61 mal 71 Meter große Gebetshalle bietet 6.600 männlichen Gläubigen Platz. Sie ist mit einem 4.263 Quadratmeter großen Teppich ausgelegt, einem Meisterwerk persischer Teppichwebkunst. Das optische Gegenstück zum edlen Teppich stellt die reich mit Kalligraphien und Arabesken verzierte Holzdecke dar. Der ganze Raum wird von einer 34 Meter hohen Kuppel dominiert. In ihrer Mitte hängt ein Lüster aus Swarovsky Kristall, dessen 1.122 Lampen die Kuppel in ein magisches Licht tauchen.

Besuch der Moschee

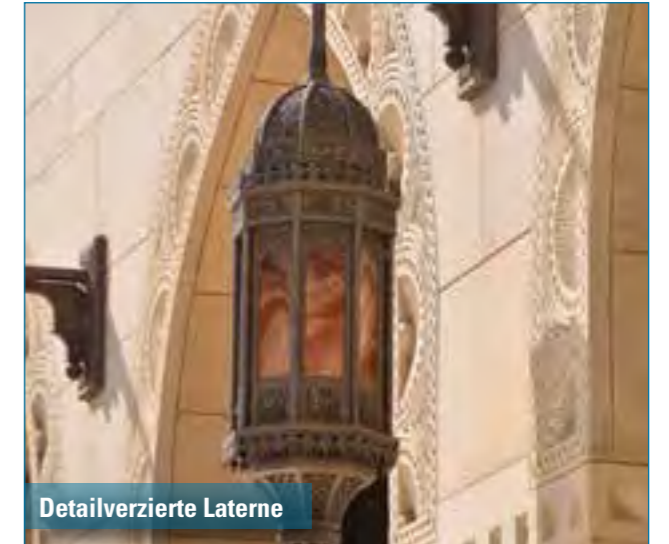
Die Moschee kann von Muslimen und Nichtmuslimen von Samstag bis Donnerstag jeweils von 8 bis 11 Uhr besichtigt werden. Der Eintritt ist wie bei den meisten Moscheen frei. Bei einem Besuch sollten einige Regeln beachtet werden:

- Frauen müssen ihr Haar mit einem Kopftuch bedecken,
- Männern müssen lange Hosen sowie ein Hemd mit zumindest kurzen Ärmeln tragen,
- Kinder unter 10 Jahren sind in dem sonst so kinderfreundlichen Land von der Besichtigung ausgeschlossen,
- Essen und Trinken ist auf dem Gelände untersagt, das Rauchen ebenso.

Vor dem Betreten der Gebetshallen müssen die Schuhe ausgezogen und in die vorgesehen Schuhregale vor dem Eingang der Gebetshallen untergebracht werden. Den Platz sollte man sich gut merken, sonst geht es auf Strümpfen weiter.



Auf dem Weg zur Moschee



Detailverzierte Laterne



Eingang zur Frauenmoschee (Hintergrund)



Moschee mit Gebetsraum für Frauen



Eingang zum Gebetsraum der Frauen



Frauengebetsraum



Hauptgebetsraum der Moschee – nur für Männer



Der Leuchter im Detail



Bogenrchitektur als Symbol der Vereinigung



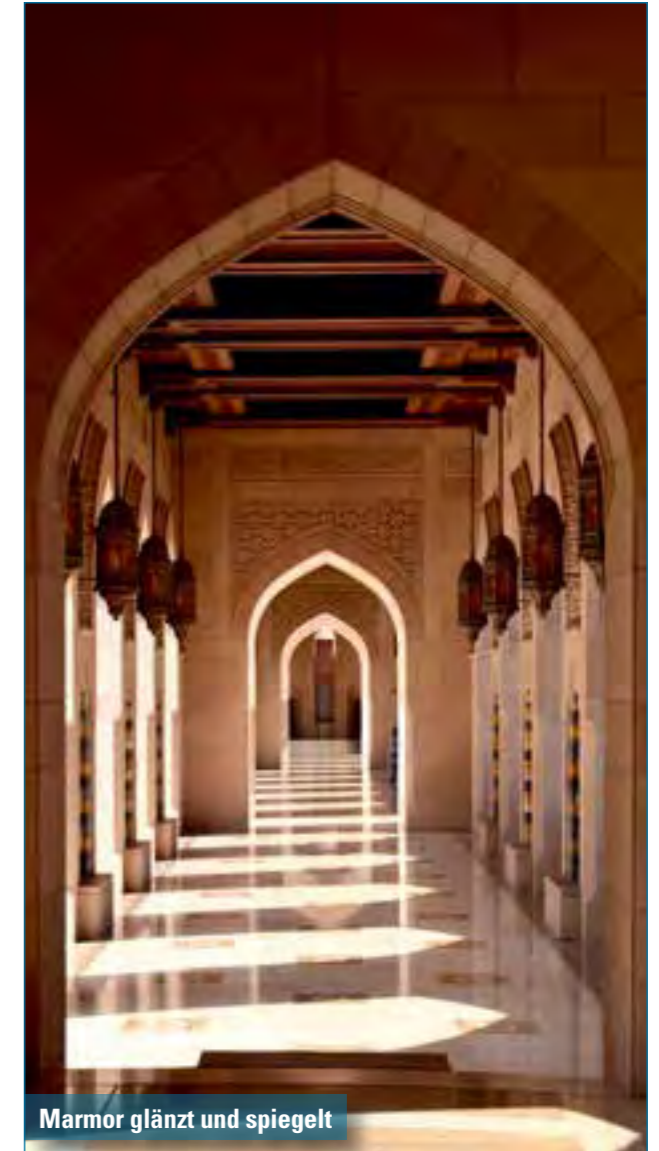
Angestellte der Moschee



Marmor glänzt und spiegelt



Laterne



Marmor glänzt und spiegelt



Detailreiches Mauerwerk an der Moschee

Alt-Muskat und Mutrah

Qasr al-Alam Palast des Sultans in Alt-Muskat liegt nicht sichtbar in dieser Bucht

Alte Festungen und Leuchtfeuer

Weihrauchschale die zum Beduften der Stadt genutzt wird

Freizeitpark

Die alte Stadt Muskat liegt malerisch vor dem Hadschargebirge am alten Naturhafen. Wir haben das alte und neue Muskat besucht. Wirklich beeindruckt hat uns Alt-Muskat mit Mutrah in seiner baulichen Geschlossenheit und Ursprünglichkeit. Hier findet man noch das alte arabisch entspannte Lebensgefühl, die Menschen sind freundlich und rücksichtsvoll. Selbst der Besuch des

großen Suqs von Mutrah war sehr spannend, die Händler alle sehr zurückhaltend und freundlich, wenn wir etwas gefragt oder betrachtet haben.

Die alte Stadt ist durch das Hadschargebirge und die vielen alten Befestigungsanlagen eng und kompakt gebaut. Dies trägt aber zum Charakter der Hafenstadt bei. Es sind kaum moderne Gebäude zu sehen. Dafür sind die alten

Gebäude zum Teil schön renoviert oder sind gerade in Arbeit. Leider war das auch bei der großen Festung aus der Zeit der Portugiesischen Besatzungszeit so – die bekam gerade neue Stufen und war nicht zugänglich.

Der Freizeitpark von Alt-Muskat wird gekrönt durch eine riesige und weithin sichtbare weiße Weihrauchschale. Hier wird tatsächlich Weihrauch verbrannt. Dadurch hat bei entsprechendem günstigem Wind die Stadt immer einen mehr

oder weniger starken Weihrauchduft in der Luft. Das wirkt auf uns sehr orientalisch und trägt sicherlich zum schönen Gesamteindruck bei. Die Stadt ist trotz aller Historie modern. Der Springbrunnen am Ortsausgang Richtung Freizeitpark, die enorm dekorative Stadtautobahn, der weithin sichtbare MacDonald, die Verleihstation für E-Bikes, das öffentliche W-Lan-Netz zeigen die moderne Seite dieser alten Stadt, von der wir vier Panoramen erstellt haben.

Springbrunnen am Beginn des Freizeitparks

Verleihstation für Elektrofahrräder

Küstenstraße mit teilweise vier Spuren

Indisches Restaurant

Das alte Muskat mit dem Hadschar-Gebirge im Hintergrund

Panorama 2 „Altes Muskat“



Indisches Resaurant

Kleine Moschee

Ehemalige Britische Botschaft

Ghalya Museum of Modern Art

Festung aus der Zeit der Portugiesischen Besetzung

Das alte Zentrum von Muskat mit dem Hadschar-Gebirge im Hintergrund

Panorama 3 „Altes Muskat“



Festung aus der Zeit der Portugisischen Besetzung

Eingang zum großen Suq von Mutrah

Wohnbebauung und Geschäfte

Hafenpromenade mit schönen alten Häusern im arabischen Stil

Sultans Motoryacht im Hafen

Das alte Muskat mit dem Hadschar-Gebirge im Hintergrund, rechts der Naturhafen mit einer der beiden Sultansyachten

Panorama 4 „Altes Muskat“



Suq von Mutrah

Der Souq gilt als einer der ältesten in Oman und wurde vor etwa 200 Jahren erbaut. Wahrscheinlich ist es sein Alter, das ihm diese Schönheit, dieses Magische und diese Pracht verleiht.

Einer der berühmtesten Souqs des heutigen Orients findet sich im Vorort Mutrah von Muscat, der direkt an der schönen Hafenpromenade liegt.

Es ist ein faszinierendes und lohnenswertes Erlebnis, durch die engen Gänge mit den übervollen kleinen Geschäften zu bummeln und in die fremdartigen Geräusche und vielfältigen Gerüche des Orients einzutauchen.

Den Souq von Mutrah haben wir mit Freude besucht. Die alte Architektur, die alten geschäfte Geschäfte mit den unterschiedlichsten Angeboten waren einla-

dend, die Händler durch die Bank nett und nicht aufdringlich. Handeln gehört dazu und kann helfen, mehr oder wenig Geld sparen. Und die Händler verdienen wohl immer noch an ihren

Waren. Auch bei der Hitze im Sommer kann man sich hier sicherlich gut aufhalten, vermuten wir.

Im November hatten wir angenehme Temperaturen.



Sitzender Schmuckhändler



Christel handelt mit Spass



Zentraler Platz des Suq von Mathra – hier gehen alle Gassen ab



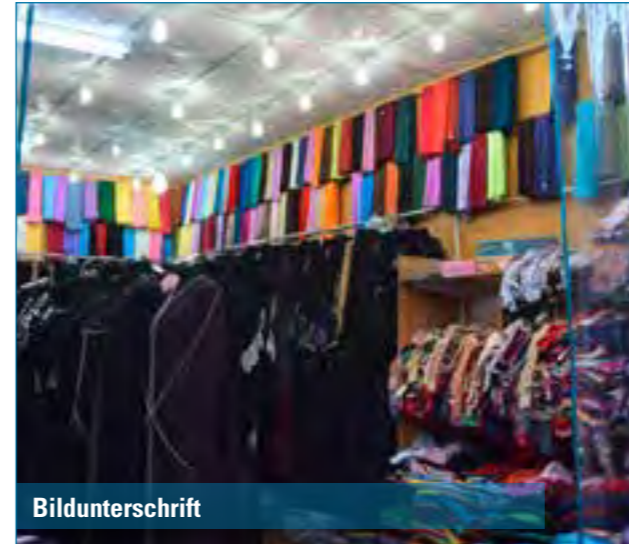
Glasfenster in der Decke des Suq



Omanische Kopfbedeckungen



Schneider bei der Arbeit



Bildunterschrift



Bildunterschrift



Postkarten



Eines der Eingangstore zum Suq



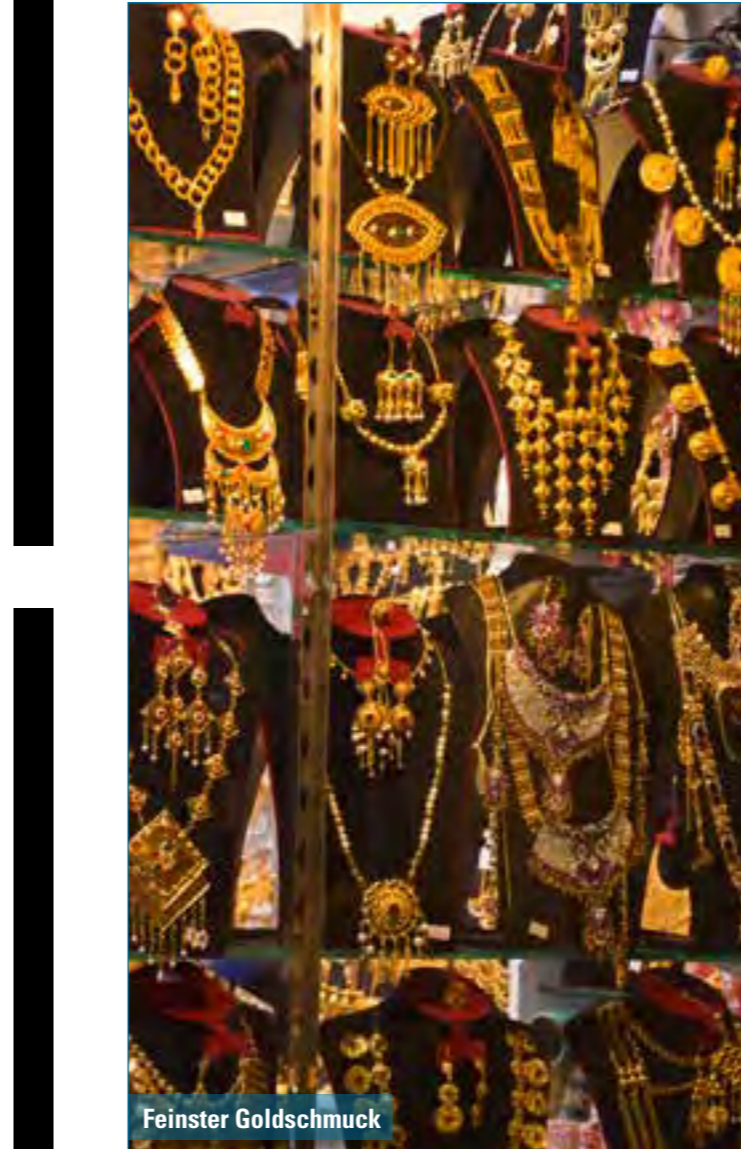
Alles was das Herz begehrt



Deckenfenster mit Leuchter



Krumdolche – der Stolz eines jeden Omanis



Feinster Goldschmuck



Aufbewahrungstruhen



Küchenausstattung



Stamm eines Weihrauchbaumes mit Einschnitten zur Harzgewinnung für Weihrauch



Weihrauchbäume

Fahrt in eine andere Welt – von Muskat nach Indien

Etwa 1600 km liegen zwischen Muskat und Mumbai. Dafür benötigt das Schiff 2,5 Tage. Das war genügend Zeit um sich auf Indien vorzubereiten.

Das Sultanat Oman war den Besuch wert. Wir fühlten uns willkommen, es wurde mit uns Touristen nett und zuvorkommend umgegangen. Im Unterschied zu manchen arabischen Ländern im Mittelmeerraum wurde niemand bedrängt, etwas zu kaufen oder es wurde nie versucht irgend etwas marktschreierisch anzubieten.

Der Oman ist ein kultiviertes Land, das nach unserem Eindruck den gelungenen Versuch unternommen hat, die alte omanische Kultur mit der Neuzeit zu verbinden. Man findet beides in diesem Land: traditionelle Ortschaften, alte Märkte neben hochmodernen staatlichen oder privaten Einrichtungen. MacDonald ist vertreten, aber auch moderne Museen, das Opernhaus in dem deutsche Opern aufgeführt werden oder hochmoderne Krankenhäuser und Wohnsiedlungen – all das ist der moderne Oman. Wir haben das Gefühl, dass in diesem Land die vielen Einnahmen aus dem Weihrauch- und Ölhandel gut angelegt sind – und zwar auch für die Masse der Bevölkerung. Wir verlassen den Hafen von Muskat mit dem Gefühl, in diesem Land nochmals einen längeren Besuch zu machen. Wir glauben dass sich dies lohnt.

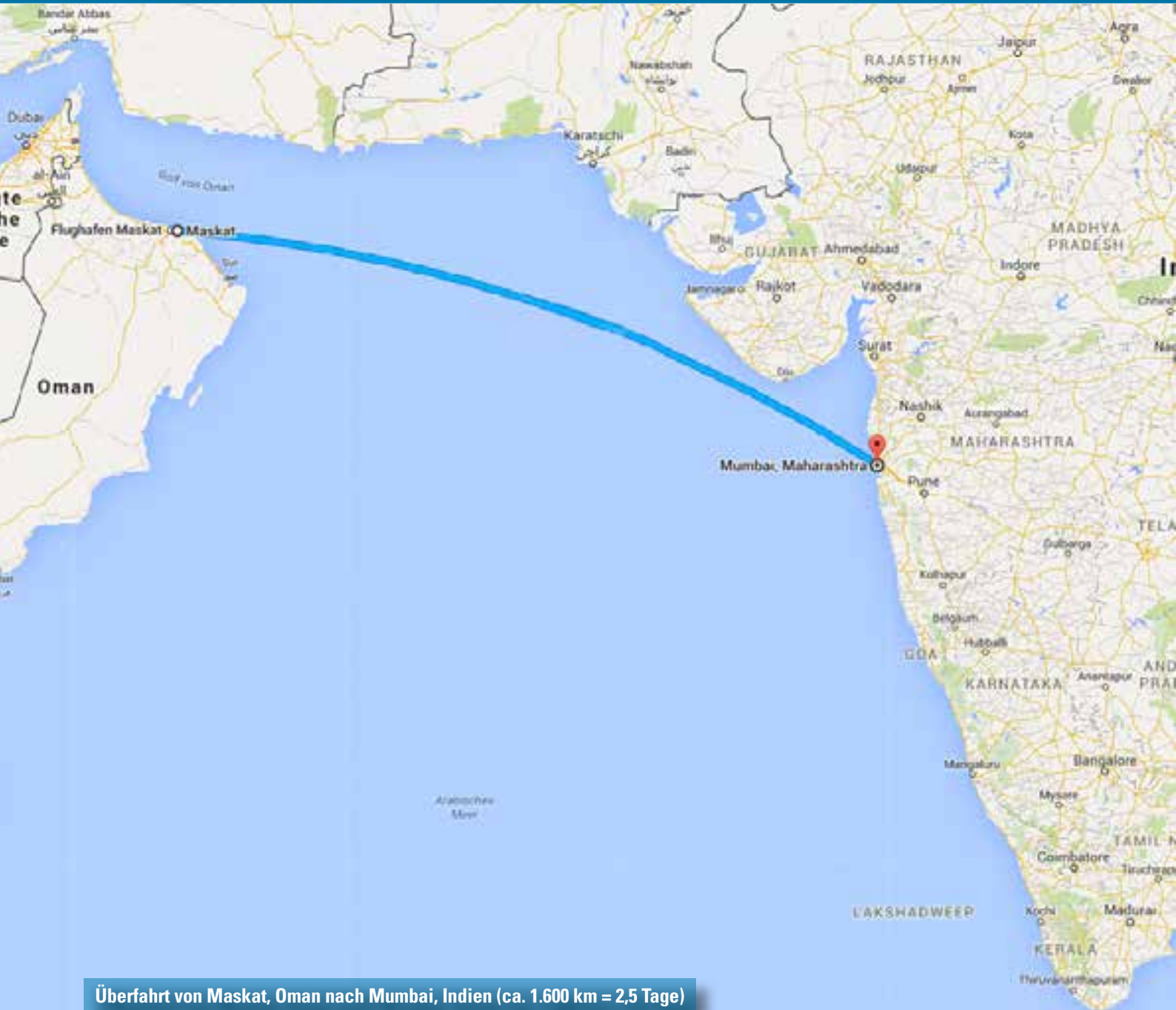
Auf der Fahrt nach Mumbai, unserem ersten indischen Hafen wird das Klima auf dem Schiff spürbar anders. Es wird feucht und warm, das angenehme und trockene Wüstenklima verlässt uns. Die Wassertemperatur des spiegelglatten Indischen Ozeans beträgt 30 Grad. Für Mumbai sind

36 Grad Lufttemperatur angekündigt. Wir sind gespannt wie wir Europäer das übertragen.

Wir sind am frühen Morgen in Mumbai eingelaufen und konnten dort dann relativ schnell von Bord. Aber vor dem Landgang war noch eine ausführliche Zollkontrolle auf dem Schiff angesagt. Alle Passagiere mussten an sechs indischen Zolloffiziere vorbei und alle bekamen Ausreisepapiere zusätzlich zu den im Pass eingeklebten Visa. Die wurden dann beim Landgang an einer weiteren Zollstation kontrolliert, bevor wir dann tatsächlich an Land gehen konnten. Die ganze Prozedur erinnerte so ein wenig an die Kontrollen der untergegangenen DDR.

Der erste Eindruck war martialisch: wir lagen mit unserem Schiff neben dem Kriegsschiffen der indischen Marine. Da waren große Schiffe dabei, es waren aber vor allem viele. Hochgerüstete Schiffe wie Flugzeugträger, Zerstörer, Schnell- und Landungsboote waren unsere Nachbarn. Sie waren friedlich, zumindest uns gegenüber. Der Hafen war gut besucht. Es wurden viele Ausrüstungen auf die Schiffe gebracht und es lagen tonnenweise Ausrüstungsgegenstände der Marine im Hafen herum. Das Land wird offensichtlich gut bewacht.

Übrigens: das mit der Wettervorhersage des Kapitäns für Mumbai war falsch, wir hatten angenehme 30 Grad bei einem leichten Wind. So richtig tropisch heiß wurde es erst in Kochin im Süden Indiens.



Überfahrt von Maskat, Oman nach Mumbai, Indien (ca. 1.600 km = 2,5 Tage)

Indischer Ozean



„Republik Indien - Bharatiya Ganarajya“

Einreisebestimmungen Indien

Zur Einreise wird ein Visum benötigt. Reguläre Visa haben eine Gültigkeit von sechs Monaten, wobei mehrmalige Einreisen möglich sind (multiple entry visa). Siehe folgende Seite zum Visa.

Der indische Staat umfasst den größten Teil des indischen Subkontinents. Indien ist eine Bundesrepublik, die von 29 Bundesstaaten gebildet wird und außerdem sieben bundesunmittelbare Gebiete umfasst. Der Name der Republik lautet in den beiden Amtssprachen „Bharatiya Ganarajya“ (Hindi) und „Republic of India“ (engl.). In Indien werden weit über 100 verschiedene Sprachen gesprochen.

Der Himalaya bildet die natürliche Nordgrenze Indiens, im Süden umschließt der Indische Ozean das Staatsgebiet. Indien grenzt an Pakistan, das chinesische Autonome Gebiet Tibet, Nepal, Bhutan, Myanmar (Birma) und Bangladesch.

Weitere Nachbarstaaten im Indischen Ozean sind Sri Lanka und die Malediven. Das multiethnische Indien ist mit über 1,292 Milliarden Einwohnern nach der Volksrepublik China mit 1,373 Milliarden das zweitbevölkerungsreichste Land der Erde und damit die bevölkerungsreichste Demokratie der Welt.

Bei gleichbleibendem Bevölkerungswachstum könnte Indien im Jahr 2025 China überholen.

Schätzungen zufolge wird sich das Bevölkerungswachstum in Indien in den nächsten Jahren kaum ab- Das Bevölkerungswachstum nicht aus gestiegenen Geburtenrate, sondern aus der in den letzten Jahr-

Jahrzehnten schwächen. Der Bevölkerungswachstum erklärt sich einer

zehnten gestiegenen Lebensdauer. Die Lebenserwartung der Männer liegt bei 63,9 Jahren, die für Frauen bei 65,6 Jahren.



Visa Indien

Bewohner von Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, müssen ihre Visaanträge bei der Berliner Visumstelle beantragen. In Baden-Württemberg und Bayern lebende Deutsche müssen ihre Visaanträge bei der Münchner Visumstelle einreichen.

Hilfreich ist die Berliner Firma International Visa Services Europe GmbH, die über die nebenstehenden Anschrift aufgerufen werden kann. Ein Visa nach Indien kann nur online beantragt werden, Reisepass und Antragsunterlagen müssen dann mit der Post an die Visastelle geschickt werden. Und dann dauert es zwei bis drei Wochen, bis man das Visa mit dem Reisepass zurück bekommt. Und das sieht dann so aus wie auf dieser Seite abgebildet.

Die wichtigsten Webanschriften für die Visa sind rechts angegeben:

www.ivs-germany.com
www.1avisum.de/indien

- berechtigt innerhalb von 30 Tage zu einer Einreise
- nur für Einreisen über die Flughäfen
- Kosten € 95,- (Incl. Mwst.)
- Beantragung per Email (Reisepass bleibt bei ihnen)

Das elektronische Indienvisum kann frühestens 30 Tage vor Reiseantritt und muss mindestens 72 Stunden davor beantragt werden. Für die Einreise besteht nach Visa Erteilung ein Zeitfenster von 30 Tagen; der maximale Aufenthaltszeitraum in Indien beträgt 30 Tage. Eine Verlängerung ist nicht möglich. Mehr info über Indien Visa on arrival.

2. Herkömmliches Visum (für Mehrfacheinreise und Kreuzfahrt) - Antragstellung online/per Post

- berechtigt zur Mehrfacheinreise innerhalb von 6 bzw. 12 Monaten
- auch für Kreuzfahrt-Touristen geeignet
- Kosten ab € 99,65 (Incl. Mwst.)
- Beantragung auf dem Postweg

So beantragen Sie das herkömmliche Indienvisum:

- Antragsformular online ausfüllen
- zwei Passbilder beifügen (Format 5x5 cm, beide Schuftern, biometrisch)
- Reisepass im Original beifügen
- Sofern Sie ein Geschäftsvisum beantragen: Einladungs- und Entsendungsschreiben beifügen. Mehr Info über das herkömmliche Indien-Visum

Visum auf deutsch online beantragen

Kulturschock Indien

Hightec, Wohlstand und bittere Armut liegen dicht beieinander – die Götter wollen es nicht anders und werden es schon richten.

Indien das siebtgrößte Land der Erde ist ein Land der riesengroßen Gegensätze. Unvorstellbares Elend und Armut sind in Indien genauso allgegenwärtig wie Fortschritt, Kultur, Tempelfeste und Lebensfreude. Zwischen Idylle und Lebensgefahr, Genuss und Durchfall, liegen oft nur Sekunden. Aber was ist schon Zeit in einem Land, das mit mehr als 1,2 Milliarden Einwohnern als zweitbevölkerungsreichster Staat dieser Welt gilt.

22.06.2016 – Indien hat mit einem Raketenstart gleich 20 Satelliten ins All gebracht, mehr als der Weltraumbehörde des Subkontinents je zuvor gelungen war. Einer der Satelliten stammt dabei aus Deutschland und soll nun die Erdoberflä-

che beobachten. Auch ist der letzte Satellit für das „Indian Regional Navigation Satellite System“ ins All transportiert worden. Das indische Navigationssystem NAVIC soll in rund einem Jahr, also 2017 einsatzbereit sein.

„One Rupee, please!“

Für viele Indien-Fahrer kann eine Tour durch die Stadt zur Tortur werden: An den Chor der „One Rupee, please!“- Rufe muss man sich auch als großzügiger Tourist erst gewöhnen und kommt sich trotzdem wie ein Geizhals vor, wenn man nichts gibt. Und man sollte es lassen – auch wenn es schwer fällt. Es werden sonst immer lautere Rufe.



Slum, Mumbai





Verkehr in Mumbai

Verkehr in Indien

Sich mit dem Taxi oder gar Moped durch den indischen Straßenverkehr zu quälen, zählt aus Sicht eines europäischen Besuchers zu den Extremsportarten. Auch abgebrühte Vietnam- oder China-Reisende können in Indien noch neue Dimensionen der Angst erfahren.

Mit mehr als 120 000 Verkehrstoten pro Jahr, die Hälfte davon Fußgänger, steht Indien an der Spitze der weltweiten Statistiken. Im Vergleich: In Deutschland liegt die Zahl der Todesopfer bei 3606 im Jahr 2012.

Doch was genau macht den Straßenverkehr in Indien so gefährlich? Die Mischung aus Armut – eine neue Bremse kostet Geld – und Fatalismus – die Götter werden es schon richten – verführt zu gefährlichen Manövern.

Das Straßennetz ist in einem erbärmlichem Zustand. Es existiert kein TÜV für Privatfahrzeuge. Darüber hinaus sind vermutlich nicht alle Verkehrsteilnehmer in der Lage oder willens, sich an Regeln zu halten – Kühe und Kamele allemal nicht.

Dabei ist das Regelwerk durchaus einfach: Der Größere hat recht. Alle anderen Verkehrsregeln sind als Handlungsvorschlag zu werten, genauso wie die irri-ge Annahme, jeder habe – vor allem im Dunkeln – seine eigene Fahrspur zu nutzen oder gar das Licht einzuschalten.

Der Plan eines Touristen, mit dem Mietwagen Indien am eigenen Steuer zu erkunden, sollte unserer Einschätzung nach deshalb genau dies bleiben: ein Plan.

Wer einmal in Indien war sagt immer eines: der Verkehr bleibt unvergessen. Binnen Sekunden werden alle Regeln gebrochen, die es an sich gar nicht gibt. Um im Verkehr zu überleben, so sagt man hier, braucht man drei Dinge: good horn, good break, good luck.

Fußgänger

Die Grundregel sagt: der Größte hat immer Vorfahrt. Wer arm ist und sich kein Gefährt leisten kann, hat als Fußgänger eben Pech gehabt. Wer so dämlich

Schwarz-gelbes Taxi ohne Fenster und uns Sicherheitsgurte.



ist wie Touristen, die eine Stadt erlaufen wollen, hat eben auch Pech gehabt. Besser ist es Taxi zu fahren. Die Fahrer bringen einen irgendwie ans Ziel.

Zum Taxifahren immer Kleingeld griffbereit zur Verfügung halten. Keine großen Geldscheine – beim Wechseln wird man als Tourist fast immer so übervorteilt, dass man es zu spät bemerkt.

Es gibt in Mumbai wie auch in anderen großen Städten vier grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten um mit einem Taxi unterwegs zu sein.

- Vom Flughafen nimmt man am besten ausschließlich ein sogenanntes „**Pre-paid-Taxi**“, das man noch im Flughafen-terminal sicher und einfach buchen kann. Diese Taxen sind meist klimatisiert und auf jeden Fall sicher. Der Preis in die Innenstadt liegt zwischen 350 und 550 Rupien (inklusive Benutzung des „Sealink“ - der Fahrer wird sicher hier jedoch extra rückversichern, ob man diesen für die zusätzlichen 50 Rupien nutzen möchte).
- In Mumbai kann man recht gut die **schwarz-gelben Taxen** nutzen. Sie sind nicht zu übersehen und wenn nicht gerade Stoßzeit ist leicht anzuhalten. Sie sind allerdings nicht klimatisiert und ohne Sicherheitsgurt.



Dabei sollte man darauf achten, dass der Fahrer den Taxameter einschaltet (außen am Auto) und wenn man anschließend bei der Umrechnung Zweifel hat, kann man sich die Umrechnungstabelle zeigen lassen. Mancher Fahrer versuchen mit den Touristen ein „Festpreis“ auszuhandeln, in dem Fall kann man einfach das nächste Taxi nehmen.

- In der Innenstadt sollte man die klimatisierten, blauen „**Coolcabs**“ nehmen. Sie können einfach auf der Straße angehalten werden. Vorteil: es ist deutlich angenehmer wenn man nicht so schwitzt, die Coolcabs sind grundsätzlich mit Sitzgurten ausgestattet und man kann die Fenster schließen, das hilft oft gegen die vielen doch lästigen Straßenhändler.
- In der Stadt fahren auch die „**Rikschas**“, also Dreiräder mit einem Mopedmotor und Dach (**Motorikscha oder Tuc Tuc**). Diese sind ein wenig günstiger als die schwarz-gelben normalen Taxien, sind allerdings nicht ungefährlich. Denn sie sind wenig stabil und man sieht sie des öfteren völlig demoliert auf der Seite liegen. Man sitzt während einer Fahrt im Freien und ist allen Abgasen direkt und schutzlos ausgeliefert. Wir sind mal einige Zeit neben einem LKW hergefahren – nie mehr wieder solch eine Tour! Obwohl so eine Fahrt für Touristen noch als echtes Abenteuer in Asien oder Indien gilt.

- **Rikschas** sind kleine, zweirädrige von einem Menschen gezogene Gefährte zur Personenbeförderung. Sie werden auch als **Laufrikscha** bezeichnet. Traditionell werden Rikschas in Asien genutzt. Seit einer Reihe von Jahren werden auch Rikschas gebaut, die durch einen Fahrradfahrer betrieben werden. Sie heißen Fahrradrikscha. Fahrradrikschas gibt es natürlich in Asien und Indien, zunehmend aber auch in Europa.

Die Rikscha ist an sich eine Erfindung aus Japan. Sie war ursprünglich für Europäer in Tokio gedacht, welche die engen japanischen Sänften nicht benutzen konnten. Die Europäer waren einfach zu groß und vielfach zu schwer für die japanischen Sänften. Die Arbeit des Ziehens einer Rikscha gilt als unmenschlich und als menschenunwürdig. Und das ist auch richtig so!



Verkehr in Mumbai



Im Tuc Tuc unterwegs



Motorräder



Chaos im Mumbai



Verkehrsteilnehmerin



Taxis an einer Ampel – die Hälfte des Verkehrs wird durch Taxis verursacht



Chaos in alle Richtungen

Victoria Terminus in Mumbai



Auf dem Bahnsteig – der Bahnhof wird pro Tag von 3,5 Millionen Menschen in 1100 Zügen genutzt. Tolle Verzierungen an der Decke!



Ankommender Zug



Der Fahrdienstleiter



Außenansicht

Mumbai CST

Mumbai bzw. Bombay war Ausgangspunkt für die Expansion des britischen Empires. Mitte des 19. Jahrhunderts blühte die Baumwollindustrie in Indien. 1888 nach zehnjähriger Bauzeit eingeweiht, symbolisierte der Bahnhof die Wirtschaftskraft der damaligen britischen Kolonie. Der Bahnhof gilt als größter Bahnhof der Welt mit täglich etwa 3,5 Millionen Nutzern.

Der „Victoria Terminus Monumental“ wurde durch den britischen Architekten Frederick William Stevens reich verziert und im neogotischen Stil erbaut. Er verbindet das Gebäude im neogotischen Stil mit Elementen der indischen Architektur. Allen voran war seine Architektur funktional, ausgerichtet auf die Erfordernisse eines Großstadtbahnhofs. Als das Gebäude 1888 fertiggestellt war, galt es als das größte und wertvollste Gebäude Britisch-Indiens. Gegen Ende der 1920er Jahre wurde es erweitert und dient seitdem auch dem Luftverkehr. Heute bedrohen die Auswirkungen des indischen Monsuns und der Smog der Stadt die Substanz dieses einzigartigen Bahnhofs erheblich.

Das Gebäude ist im Stil der viktorianischen Neogotik gehalten. Die mit einem Stahl- und Glasdach versehenen Bahnsteige sind ungefähr 200 bis 700 Meter lang. Im Innenbereich befinden sich offene Säulengänge, vor allem in den Schalterhallen. Das Bahnhofsgebäude ist eine Symbiose britischer Architektur und Baukunst sowie indischer Strukturelemente und Handwerkskunst und daher in seiner Art architektonisch einzigartig. Es wurde zum Symbol der Stadt Mumbai als „Gotische Stadt“.

Täglich passieren mehr als 1100 Züge und über drei Millionen Menschen diesen Bahnhof. Damit ist er neben Tokyo Shinjuku nach Fahrplänen einer der verkehrsreichsten Bahnhöfe der Welt. Er zählt damit zu den größten und geschäftigsten Bahnhöfen der Welt. Seit 2004 zählt er zum UNESCO-Weltkulturerbe.



Blick in den Führerstand eines Zuges

Mumbai

Der alte Name Bombay geht auf portugiesische und britische Kolonialherren zurück. Um sich vor allem von der britischen Kolonialmacht zu distanzieren, gab die Regionalregierung der Stadt am Arabischen Meer ab 1996 den offiziellen Namen „Mumbai“.

Mumbai ist heute die größte Stadt Indiens und Hauptstadt des Bundesstaates Maharashtra. Ursprünglich war Mumbai eine Ansammlung von sieben Inseln an der Konkan-Küste, die durch Landgewinnung zu einer einzigen Insel zusammengewachsen. Diese Insel wurde später mit der benachbarten Insel Salsette zusammengeschlossen, wodurch Greater Bombay zustande kam.

Größte Stadt der Welt

Die Metropolregion Mumbai hatte um 2011 eine geschätzte Bevölkerungszahl von

über 19 Millionen. Damit ist Mumbai der fünftgrößte Ballungsraum der Erde und mit seinen 14,9 Millionen Einwohnern im direkten Stadtgebiet die größte Stadt der Welt, so die Vereinten Nationen.

Bombay ist auch eine der größten Hafenstädte Indiens und erhebt für sich den Anspruch, die kommerzielle Hauptstadt des Landes zu sein. Symbol der weltoffenen Stadt ist heute Bollywood, das Zentrum der indischen Filmindustrie.

Wahrzeichen

Das „Gateway of India“ ist das Wahrzeichen der Stadt. Es war

way of India
Wahrzeichen der Stadt.
früher

der alte Anlegeplatz für die ankommenden Passagierschiffe aus Europa. Schade, dass das heute nicht mehr so ist. Jetzt tummeln sich um das Monument zu jeder Tageszeit zahlreiche Straßen- und Souvenirhändler - und natürlich viele Touristen aus dem In- und Ausland.

Der 26 m hohe, im Gujarat-Stil erbaute Bogen (Bild Seite XX) wurde zu Weihnachten 1924 vom damaligen Vizekönig von Indien, Earl Reading, zum Gedenken des Besuchs von König George und Königin Mary im Jahre 1911 eingeweiht.

Von hier starten die Hafentriften und die Motorboote zum Weltkulturerbe „Elefanteninsel“. Die Insel Elephanta vor der Küste Mumbais ist nur zwei Quadratkilometer groß. Sie beherbergt einen einzigartigen Kulturschatz. Sechs riesige Höhlen haben die Erbauer vor mehr als 1400 Jahren mit Hammer und Meißel in die Felsen getrieben. Im sechsten Jahrhundert nach Christus sollen Brahmanen der Kalachuri-Dynastie die Höhlentempel zur Huldigung ihres Gottes Shiva mit vielen detaillierten Skulpturen gebaut haben.

Bis heute wird er hier verehrt.



Asiatische Bibliothek und englisches Viertel in Mumbai

Zum kolonialen Mumbai gehören auch das alte Rathaus, in dem heute die Asiatische Bibliothek untergebracht ist, sowie die David-Sassoon-Bibliothek.

Nach dem Bürgerkrieg in Amerika erlebte die Baumwollindustrie von Bombay einen nie geahnten Aufschwung, weil die Versorgung aus den USA nicht mehr im bisherigen Umfang möglich war. 1862 sorgte schließlich ein umfassendes Landgewinnungsprojekt dafür, dass die sieben Inseln zu einer einzigen Fläche zusammenwuchsen. Die heutige „Asiatische Bib-

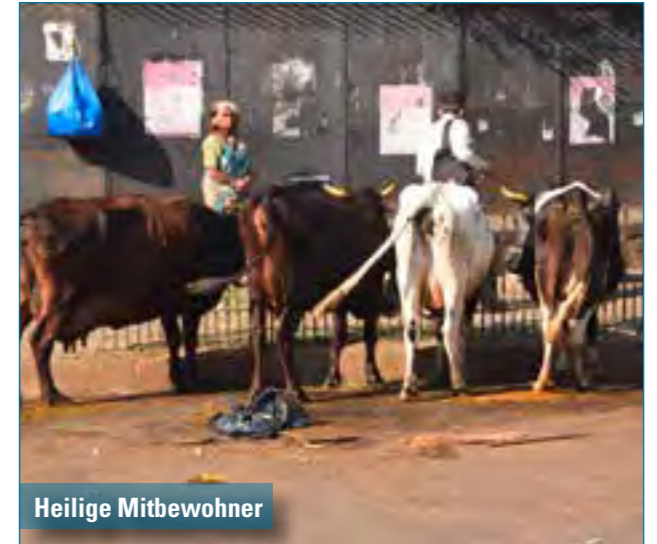
liothek“ war zu diesem Zeitpunkt Sitz der Kolonialregierung, der gegenüberliegende Park das erste Baumwollfeld und später Baumwollhandelsplatz. Um diesen Platz siedelten sich Banken und Handelshäuser an und bildeten das Zentrum der Stadt. Die Arbeitsplätze löste einen Zustrom von Arbeitern aus und die heutige Überbevölkerung hatte hier ihren Ursprung.



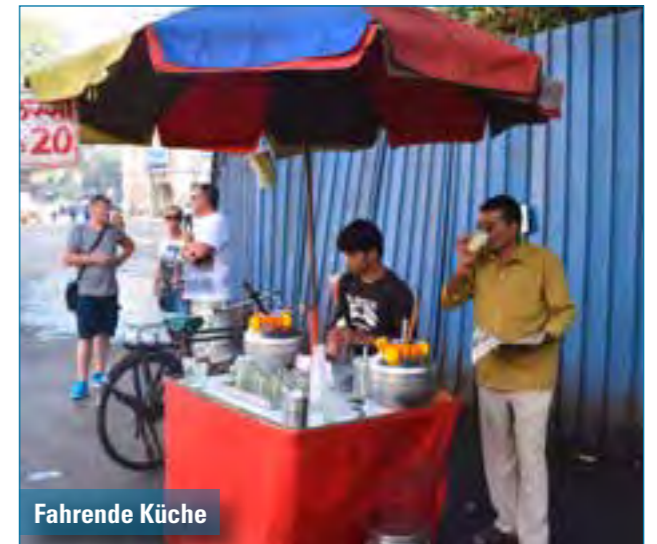
Asiatische Bibliothek und erster britischer Regierungssitz



Englisches Viertel



Heilige Mitbewohner



Fahrende Küche

Cathedral Mumbai

Etwa 26 % der Bevölkerung von Mumbai gehören einer christlichen Religion an, die meisten davon der Katholischen Kirche. Deren Hauptgotteshaus ist die Kathedrale Mumbai. Die „Cathedral of the Holy Name“ ist eine römisch-katholische Kirche und der Sitz des Erzbischofs von Mumbai, gelegen mitten in Colaba, dem englischen Viertel von Mumbai.

Die Kirche steht den ganzen Tag offen, es ist ein schöner Ort, um von dem Trubel der Stadt ein wenig Abstand gewinnen zu können. Die von William Emerson gebaute neugotische Kirche ermöglicht einen originalen Blick in die Tage der britischen Herrschaft. Es sind mittelalterliche Motive und Heiligenbilder und sehr viele Erinnerungen an gefallene britische Militärs. Innen ist die Kirche im neugotischen Stil gehalten, nicht ganz typisch für die Neugothik sind die bunten Wand- und Deckenmalereien und die vielen bunten originalen Glasfenster. Innen sieht die Kirche wirklich wie eine große englische Landkirche aus. Sobald man aus der Kirche herauskommt wird dieser Eindruck schnell relativiert – man befindet sich eindeutig in einer tropischen Umgebung. Die Palmen und das Wetter machen das sehr schnell deutlich.

Besonderes Highlight der Kirche ist der noch vorhandene Stuhl der Königin Viktoria, die diese Kirche wohl besucht hat. Der Stuhl ist hinter dem Adlerbild rechts noch zu sehen. Er wird behandelt wie ein rohes Ei. Keiner darf hier Platz nehmen!



Cathedral Mumbai Hauptturm und Eingang



Cathedral Mumbai Innenraum



Königlicher Adler und Sitzplatz



Cathedral Mumbai Garten

Bombay High Court

Der Bombay High Court wurde am 14. August 1862 aufgrund des High Courts Act, 1861 geschaffen.

Das Gerichtsgebäude entstand zwischen April 1871 und November 1878 nach Plänen des britischen Architekten John Augustus Fuller. Die erste Sitzung fand am 10. Januar 1879 statt. Mit einer Länge von mehr als 170 Metern und einer Höhe von fast 60 Metern ist es eines der größten viktorianisch-gotischen Bauwerke der Stadt.

Das Bombay High Court ist das höchste Gericht für Zivil und Strafsachen des Bundesstaates. Es hat mit der Namensänderung der Stadt 1996 seine alte Bezeichnung nicht behalten.

Das Gerichtsgebäude wurde von den Engländern um 1900 im neogotischen Stil erbaut, so wie auch die an das Gericht angrenzende Universität.

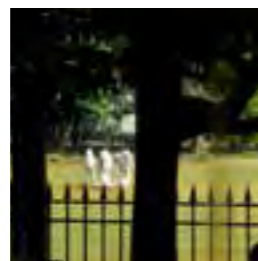
Das Gericht ist schwer bewacht, an allen Eingängen sind Wachhäuser der Armee mit sehr festen Mauern aufgebaut, in denen schwer bewaffnete Soldaten mit Maschinengewehren Wache halten. Und die peinlich genau darauf achten, dass sie von niemanden fotografiert werden. Der gesamte Komplex mit Gericht und Universität ist extrem stabil eingezäunt (Bild unten). Diese Maßnahmen sind eine direkte Folge der aktuellen Terrorgefahr für Indien.

Der gesamte Gerichtskomplex besteht aus mehreren miteinander verbundenen Gebäuden, in denen jeweils unterschiedliche Gerichte tagen und in denen die entsprechenden Räumlichkeiten zugeordnet sind. Besuchen kann man das Gericht anscheinend nur, wenn man an einem

Prozess beteiligt ist – in welcher Funktion auch immer. Eine Besichtigung ist nicht möglich – obwohl das sicherlich sehr interessant wäre.

Das gesamte Ensemble macht einen sehr gediegenen Eindruck. Dieser wird unterstützt durch die weitläufigen Grünanlagen. Wenn die Palmen und die hohen Temperaturen nicht wären könnte man sich direkt nach London versetzt fühlen. Die nicht juristischen Angestellten des Gerichts sind dagegen sehr indisch bekleidet (Bild unten) und versetzen einen direkt wieder in die Stadt Bombai.

Vor dem Gericht verläuft eine der mehrspurigen Hauptstraßen der Stadt. Der Verkehr ist chaotisch, laut und er steht meistens. Geht man über diese Hauptstraße gelangt man auf ein bzw. mehrere Kricketspielfelder (Bild Mitte unten). Auch ein Erbe der Briten in dieser Stadt. Es wurde von mehreren Mannschaften kräftig in der traditionell weißen Kleidung gespielt. Es waren dabei viele Beobachter zu sehen, die immer wieder zugeschauten, wie sich die verschiedenen Mannschaften beim indischen Nationalsport so anstellen.



Bombay High Court

University of Bombay

Die Universität wurde 1857 als University of Bombay im damaligen Britisch-Indien nach dem Modell britischer Universitäten gegründet. Sie ist eine der drei ältesten Universitäten Indiens. 1858 wurde das Jesuitenkolleg St. Xavier's College der Universität angegliedert. Ihren heutigen Namen erhielt sie nach einem Regierungsbeschluss vom 4. September 1996.

Die Kolonialmacht England gründet in Bombay eine Universität, die nach englischem Vorbild strukturiert und aufgebaut wurde. Das galt auch für die Gebäudeausgestaltung. Die Universität Bombay hätte so auch in einer englischen Stadt oder in einer anderen Kolonie aufgebaut werden können.

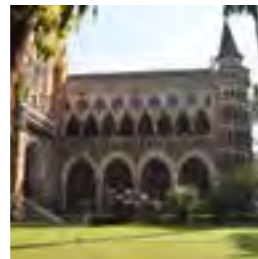
Die alten Universitätsgebäude sind mehr oder weniger zeitgleich mit dem Justizpalast im neogotischen Stil errichtet worden. Die moderne Mumbai-Universität besitzt heute 84 Außenstellen, verteilt über die Stadt. In diesen Außenstellen werden die unterschiedlichsten Ausbildungsgänge unterrichtet, zum Teil unterstützt von ausländischen Hochschulen. So auch von der Partnerstadt von Mumbai, der Stadt Stuttgart, die mit der Stuttgarter Hochschule der Medien eine lange und erfolgreiche Kooperation aufweist.

Mit dieser Universität, an der alten Stelle neben dem Justizpalast stehen heute nur noch die Verwaltung, der Festsaal und die alte Bibliothek, wurde der Grundstein gelegt für die heutige moderne Mumbai-Universität. Jährlich studie-

ren hier – man glaubt es kaum – 549.432 Studenten und versuchen ihr Studium mit einem Bachelor, Masterabschluss oder der Promotion abzuschließen.

In Indien geht jeder Schüler 10 Jahre zur Schule. Danach macht er in zwei Jahren einen berufsbildenden Abschluss an einer Hochschule oder Universität auf Bachelor-Niveau. Für bestimmte Studiengänge ist der Masterabschluss zwingend, um den studierten Beruf später auszuüben (Medizin, Jura). Das ist wie an den englischen Hochschulen in Europa.

Mit über 80 Universitäten und Forschungseinrichtungen finden Studierende und Akademiker in Mumbai eine weite Bandbreite an Bildungs- und Forschungsmöglichkeiten, die jegliche Interessensgebiete abdecken. Mit dem Indian Institute of Technology (IIT) Bombay ist eine der besten Universitäten Südasiens in Mumbai angesiedelt. Neben verschiedenen Technischen und Wirtschaftsuniversitäten befinden sich aber auch zahlreiche namenhafte Filmhochschulen sowie Marketing- und Managementinstitute in der Megametropole.



Universität Mumbai – Universitätskirche

Wagle High School

Bildung obliegt in Indien, ähnlich wie in Deutschland, der geteilten Kompetenz von Unionsstaaten und Zentralregierung. Das indische Bildungssystem ist daher gekennzeichnet von großen regionalen Unterschieden sowohl bei den Schulformen als auch in Qualität und Reichweite. Prägend für das indische Bildungssystem ist die Koexistenz mehrerer Schulformen – staatliche, semi-staatliche und private Institutionen einerseits sowie formale und nicht formale Institutionen andererseits.

Seit 1986 gibt es eine landesweit verbindliche Grundstruktur der Schulbildung, die so genannte Zehn-Plus-Zwei-Struktur – zehn Jahre Schulausbildung bis zur Sekundarstufe und zwei Jahre Oberstufe.

Das indische Bildungssystem ist das zweitgrößte der Welt. 1994 besuchten nach der offiziellen Statistik (die unregelmäßigen Schulbesuch und die hohen Abbruchquoten nicht berücksichtigt) 104 Millionen Kinder die Grundschule, 40 Millionen die Hauptschule, 23 Millionen die Sekundarschule, während die 8000 Hochschulen des Landes fünf Millionen Studierende zählten. Gemessen an der Alterskohorte (gesamte Bevölkerung im relevanten Alter) entspricht der Anteil der Studierenden nur knapp 4 Prozent.

In Indien tragen alle Lernenden eine Schuluniform ihrer jeweiligen Schule. Man erkennt sofort, von welcher Schule der Lernende kommt. In Jordanien tragen dagegen alle Grundschüler oder alle Gymnasiasten im ganzen Land die gleiche Schuluniform.



<http://waglehighschool.com/>



Gesamtanblick des alten Hotels

Ein Trauerspiel

Neben der Universität und dem Justizpalast befand sich vor etwa 130 Jahren das wohl bekannteste Hotel Bombays, ein Fünf-Sterne-Hotel der obersten Kategorie. Hier fanden Veranstaltungen beider Institutionen statt, Gäste der Universität oder der Justiz wurden hier über Jahrzehnte untergebracht. Nach dem zweiten Weltkrieg ging die Hotelpracht unter - es wurde vermehrt Wohnraum gebraucht. Und dazu wurde auch dieses Hotel vom Staat zweckentfremdet. Das Ergebnis ist nun zu betrachten. Verfallende Bausubstanz, keine lebenswerten Wohnungen, unterste soziale Schichten bewohnen das Haus, es wird nichts mehr renoviert, der Zerfall und vermutlich der Abriss des ehemaligen Hotels sind vorprogrammiert. Eigentlich ist solch ein Verfall schade und auch in Indien sicherlich nicht notwendig.



Balkon und Zimmer



Der Haupteingang



Unterwegs vor dem ehemaligen Hotel

Mittagessen

Im Fünf-Sterne Hotel Mumbai Hyatt wurden wir zum Mittagessen eingeladen. Ein ausgesprochen feines und elegantes Hotel. Im 34. Stock war für uns gedeckt, die Aussicht auf die Skyline der Stadt Mumbai war atemberaubend. Die Sicht war zwar durch Dunst und Smog etwas beeinträchtigt, aber wir haben die Stadt von oben betrachten können. Wir haben mit Blick auf die schöne Seaside gegessen, andere hatten den Blick auf die Slums von Mumbai.

Die extremen Unterschiede in den sozialen Schichten wurde durch dieses Mittagessen und das Hotel sehr deutlich. Nichts desto trotz haben wir die ausgezeichnete indische Kochkunst, die nette Bedienung und vor allem auch die Aussicht genossen. Das Hotel war schön, es würde sich lohnen hier zu übernachten, wenn man nochmals hierher in die Stadt kommen sollte. Es liegt zentral, man ist schnell an den schönsten Punkten der Stadt, allerdings nur

mit dem Auto, dem Taxi oder einem Tuc-Tuc.

Das Mittagessen war ausgesprochen vielfältig. Es gab eine große Anzahl an Vorspeisen und etwa zehn indische Gerichte zur Auswahl. Wir haben fast alle probiert. Jedes Gericht hatte einen eigenen Charakter, eine andere Optik und hat deutlich anders geschmeckt als das Vorgängergericht. Und es wurde von den sympathischen indischen Kellnern ausgesprochen gut und zutreffend geschmacklich beschrieben. Und die Nachspeisen waren unbeschreiblich gut, ebenso der indische Wein und – seit Beginn der Reise hatten wir das nicht mehr – der Kaffee zum Abschluss. Wunderbar, das ging nicht besser!



Hotelhalle



Ausblick



Mittagessen



Mittagessen

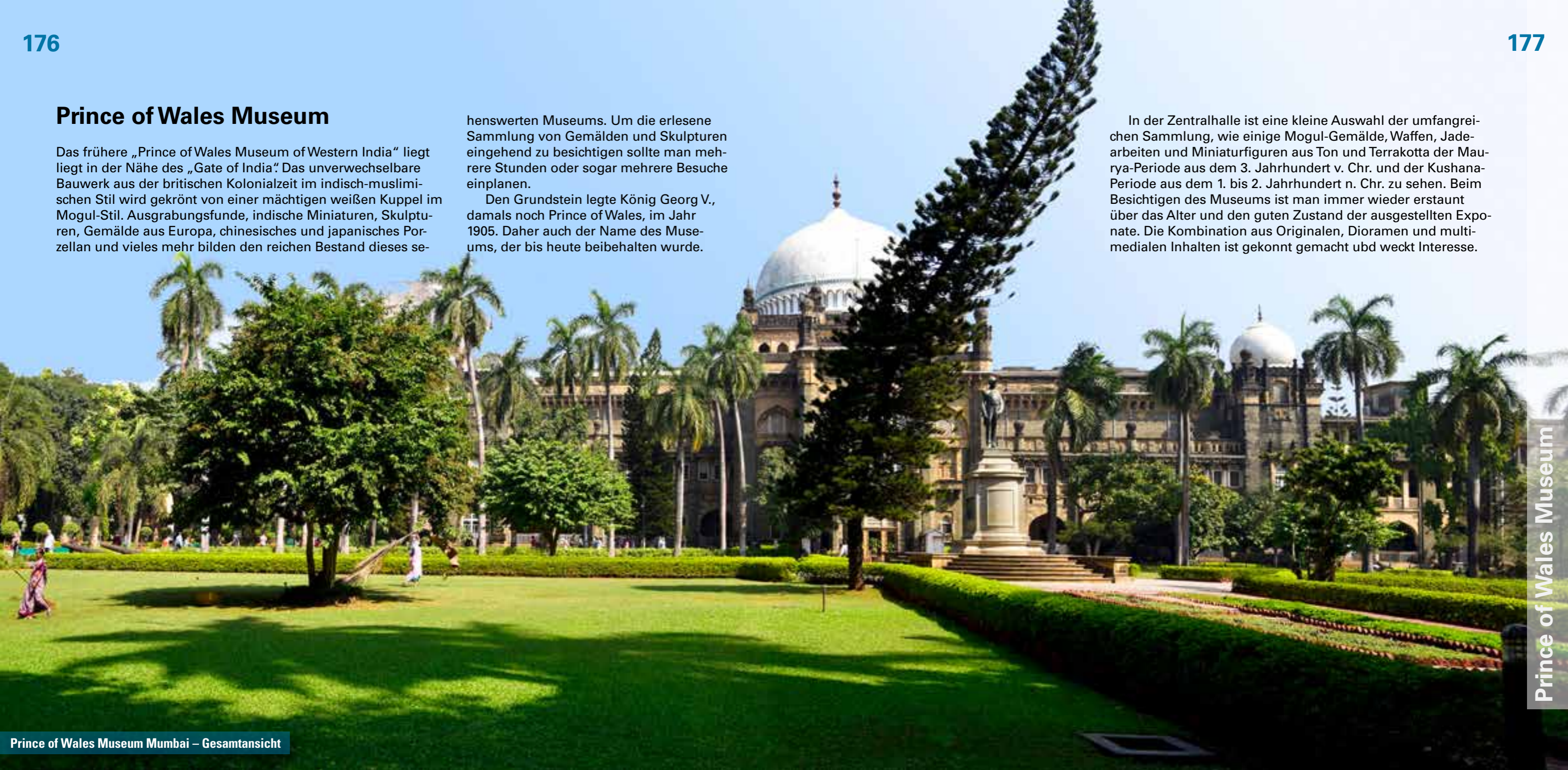
Prince of Wales Museum

Das frühere „Prince of Wales Museum of Western India“ liegt in der Nähe des „Gate of India“. Das unverwechselbare Bauwerk aus der britischen Kolonialzeit im indisch-muslimischen Stil wird gekrönt von einer mächtigen weißen Kuppel im Mogul-Stil. Ausgrabungsfunde, indische Miniaturen, Skulpturen, Gemälde aus Europa, chinesisches und japanisches Porzellan und vieles mehr bilden den reichen Bestand dieses se-

henswerten Museums. Um die erlesene Sammlung von Gemälden und Skulpturen eingehend zu besichtigen sollte man mehrere Stunden oder sogar mehrere Besuche einplanen.

Den Grundstein legte König Georg V., damals noch Prince of Wales, im Jahr 1905. Daher auch der Name des Museums, der bis heute beibehalten wurde.

In der Zentralhalle ist eine kleine Auswahl der umfangreichen Sammlung, wie einige Mogul-Gemälde, Waffen, Jadearbeiten und Miniaturfiguren aus Ton und Terrakotta der Maurya-Periode aus dem 3. Jahrhundert v. Chr. und der Kushana-Periode aus dem 1. bis 2. Jahrhundert n. Chr. zu sehen. Beim Besichtigen des Museums ist man immer wieder erstaunt über das Alter und den guten Zustand der ausgestellten Exponate. Die Kombination aus Originalen, Dioramen und multimedialen Inhalten ist gekonnt gemacht und weckt Interesse.





Erotische Göttin



Syrisches Relief



Buddhistischer Tempel



Hinduistischer Tempel



Tanzende Gottheit



goldgeschmückter Helm

Arm und reich – die Stadt macht einen nachdenklich

In Mumbai, dieser schnell wachsenden Stadt mit geschätzten 19 Millionen Einwohnern, lebt ungefähr die Hälfte in Behausungen, die als „informelle Wohnformen“ bezeichnet werden.

Mitten in der Stadt liegt Dharavi, ein Slum in der indischen Metropole, der durch seine Lage, Größe und Enge Berühmtheit erlangt hat. Dharavi liegt auf einer Fläche von etwas über 2 km² entlang des Flusses Mahim, eingerahmt zwischen der Western und der Central Railway, zwei wichtigen Eisenbahnlinien der Stadt.

Neben Wohnungen gibt es in Dharavi auch Wirtschaftsleben und Geschäfte wie z. B. Töpfereien, Wäschereien oder Gerber.

Der „Economist“ bezifferte die Bevölkerungszahl im Mai 2007 auf „ungefähr 600.000“, „Time Asia“ im Juni 2006 auf 600.000 bis eine Million.

Indische Menschenrechtsorganisationen schätzen die Bewohnerzahl auf diesen 2 km² im Oktober 2007 auf 350.000 bis 600.000.

Dharavi, das ursprünglich am Stadtrand von Mumbai lag, wurde vom Wachstum der Stadt überrollt, so dass es heute mitten in der City liegt, absolut unüblich für einen Slum.

Es bestehen Pläne, die Slumhütten von Dharavi abzureißen und durch soziale Wohnungsbauten zu ersetzen. Kritiker befürchten, dass diese Pläne in erster Linie dazu dienen, die Slumbewohner „loszuwerden“ und die attraktiv zentral gelegene Bodenfläche des Slums für wirtschaftliche Zwecke nutzbar zu machen.

Verschiedene Tourveranstalter bieten Führungen durch Dharavi an. Mit dem Gewinn aus diesen Touren werden eine Schule, ein Kindergarten und



Straßenszene in Dharavi

ein Gemeinschaftszentrum betrieben. Die Touren werden mit Fremdenführern aus diesen Armenvierteln durchgeführt. Sie führen durch das Geschäfts- und Industrieviertel sowie durch die Wohngegenden Dharavis.

Neben Dharavis hat Mumbai noch weitere Slums, die, was Größe und Elend angeht durchaus Dharavi vergleichbar sind.

Mumbais Gegensätze

Die Mieten sind teurer als in Manhattan, die Slums zählen zu den größten der Welt. Mumbai offenbart durchaus fragwürdige Superlative.

„The Taj Mahal Palace, Mumbai“ ist ein Luxushotel in der indischen Stadt Mumbai

(Bild Seite 142). Es liegt im Stadtteil Colaba fast beim „Gateway of India“ und gehört zu den Leading Hotels of the World. Über vielen Jahre seines Bestehens wurde das Hotel zur Legende und beherbergt berühmte Persönlichkeiten dieser Welt. Das Hotel ist Sinnbild für den Wohlstand der Stadt. Ein Standardzimmer kostet hier für eine Übernachtung 170,00 Euro. Für Europäer oder wohlhabende Inder wahrlich kein Problem. Aber für dieses Geld muss eine Familie aus den Armenvierteln lange arbeiten um zu überleben.

Man sieht die Armut weiter Teile der Bevölkerung auf den Straßen, an den Wohnhäusern und fragt sich, ab wann das alles nicht mehr so richtig funktioniert.

Man schätzt, dass das Durchschnittseinkommen in Indien bei zwei US-\$ pro Tag liegt. Damit kann man Leben, also nicht verhungern. Die Mittelschicht ist klein, meistens gut gebildet und kann sich deutlich mehr leisten und zeigt dies auch. Der extreme Reichtum von ca. zwei Prozent der Bevölkerung fällt im Alltag kaum auf.



Gepflegtes offenes Wohnen in Mumbai



Leben im Müll



Wohnungen – für Familien



Zukunft ungewiss – wie geht es weiter?

Man kommt nicht darum herum – Elend



Erschreckend – mitten in der Stadt. 57 % der Mumbaier haben kein Dach und keine Schlafstelle

Perspektiven – schwierig?

Stadtentwicklung in Indien ist nicht wirklich planbar, so wenig wie auch in anderen Megacities der Welt. Der Zuzug erfolgt unkontrolliert in einem stetigen Strom der armen Bevölkerungsschichten und er reißt nicht ab.

Bis 2050 werden zwei Drittel der Weltbevölkerung in Städten leben. Bereits heute kommen täglich etwa 2000 Menschen nach Mumbai. Das sind in einem Jahr 730000 Menschen, die vom Land in die Stadt Mumbai ziehen. 57 % der Bewohner von Mumbai haben kein Dach über dem Kopf – sie schlafen jeden Tag irgendwo in der Stadt.

Besonders in den warmen Ländern auf der Südhalbkugel zieht es die Menschen vom Land in die Stadt – immer in der Hoffnung, dort Arbeit und ein besseres Leben zu finden.

Als Kleinbauernfamilien konnten sie selbst anbauen, was sie zum Leben brauchten. Schlechte Ernten, kein Geld um Saatgut zu kaufen, kein Regen oder auch einfach zu wenig Wissen um ausreichende Erträge zu erwirtschaften sind die Ursache. Die einzige erscheinende Alternative ist die Stadt. Hier endet ihr Traum vom besseren Leben oft im Slum. Mittel- und arbeitslos müssen sie sich von dem ernähren, was sie jetzt irgendwie ergattern können – sei es auf Müllhalden oder durch Betteln.

Von ausreichender und gesunder Ernährung kann nicht die Rede sein. Das gilt auch für die, die es geschafft haben, einen Billiglohnjob zu bekommen, der sie 12–14 Stunden am Tag von zuhause fern hält. Anfahrtszeiten von drei vier Stunden pro Tag zum Billigjob sind keine Seltenheit.

Fettes, süßes Junkfood und Billigkonserven stillen den Hunger von Slum-

bewohnern weltweit. Ein Teil von ihnen erhält nicht einmal den Grundbedarf zum Leben. Der Bedarf an vielfältigen Vitaminen und Mineralien fehlt, die notwendigen Treibstoffe fürs Leben fehlen gänzlich.

Mehr als zwei Milliarden Menschen weltweit sind wegen Mangelernährung anfälliger für Krankheiten und weniger leistungsfähig. Kinder sind in ihrer Entwicklung massiv beeinträchtigt, körperlich und geistig. Jedes vierte Kind ist zu klein für sein Alter, später auch als Erwachsener. Millionen Kinder, die jedes Jahr von mangelernährten Müttern geboren werden, haben Hirnschäden.

Der situationsbedingte Mangel zeichnet solche Kinder fürs Leben. Mangelernährung behindert Entwicklung und Lernen ebenso wie Hunger. Kleine Kinder werden mit Medikamenten sediert um sie ruhig zu stellen. Diese sedierten Kinder tauchen dann auf dem Arm junger Mütter in den Straßen von Städten wie Mumbai an den touristischen Brennpunkten auf, um bei den reichen Touristen eine wenig Geld zu erbetteln.

Wir haben diese Menschen in ihrer Not nicht fotografiert. Unsere Scheu war zu groß dieses Elend zu personalisieren. Die wenigen Bilder mit Personenabbildungen zeigen die Menschen zumeist von hinten oder wenn sie die Aufnahme nicht wahrgenommen haben. Wir haben diese Besuche in den Slums nicht gesucht, wir sind zufällig in diese Gegenden gekommen und haben uns dann hineingewagt.



Wohngelegenheit



Kein Dach über dem Kopf



Leben mit dem Abfall



So leben müssen...



Strand am Rand eines Slums



Religion hilft ?



Flend

Lebensmittelladen in einem Slum

Religionen in Indien

Religionsanteile:

- 80,5 % Hinduismus
- 13,4 % Islam
- 2,3 % Christentum
- 1,9 % Sikhismus
- 0,8 % Buddhismus
- 0,4 % Jainismus
- 0,6 % Andere

Hinduismus

Die Religion des Hinduismus hat ihren Ursprung in den Vorstellungen der frühen Arier, die vor mehr als 4.000 Jahren nach Indien kamen. Sie ist nicht nur eine Religion, sondern auch eine Philosophie und eine Lebensart. Hinduismus geht nicht auf die Lehren irgend eines Propheten oder einer heiligen Schrift zurück. Er respektiert andere Religionen und versucht nicht zu konvertieren. Er lehrt die Unsterblichkeit der menschlichen Seele und drei Hauptwege zur letzten Vereinigung der Seele des Einzelnen mit dem alles durchdringenden Geist.

Jainismus und Buddhismus

Im sechsten Jahrhundert vor Christus, verbreitete Mahavira den Jainismus. Seine Botschaft war Askese, Enthaltensamkeit und Gewaltlosigkeit.

Etwa zur gleichen Zeit entstand der Buddhismus. Gautam Buddha, ein Prinz, zog sich aus der Welt zurück und wurde erleuchtet. Er predigte, dass das „Nirvana“ durch die Besiegung der eigenen Person erreicht werden sollte. Buddhas Lehren wurden in jener Zeit nach China und viele andere Länder in Fernost und Südostasien verbreitet.

Islam

Arabische Händler brachten den Islam im siebten Jahrhundert nach Indien. Nach ihnen kamen die Afghanen und die Moguls, von denen Kaiser Akbar der erleuchtetste

war. Es gelang ihm fast eine neue Religion, nämlich Din-e-Elahi zu gründen, die aus dem Hinduismus und dem Islam konzipiert war. Der Islam hat in Indien über die Jahrhunderte hinweg eine Blütezeit erlebt. Islamische Mitbürger haben seit der Unabhängigkeit 1947 einige der höchsten Stellen im Land bekleidet.

Sikhreligion

Guru Nanak, dem Gründer der Sikhreligion im 15. Jahrhundert, unterstrich die Einheit Gottes und die Brüderlichkeit der Menschen. Die Sikhreligion mit ihrer Bejahung Gottes als die einzige oberste Wahrheit und ihren Idealen von Disziplin und geistigem Streben, hat schnell viele Anhänger gefunden. Es war vielleicht nur möglich in diesem gastfreundlichen Land, dass die neue Religion so starken Einfluss auf die Bhakti- und auf die Sufi-Bewegungen nehmen konnte.

Christentum

Das Christentum kam etwa zur gleichen Zeit nach Indien wie nach Rom, also kurz nach der Zeit als Christus gelebt hatte, nämlich mit der Ankunft des heiligen Apostels Thomas in Indien. Die Syrische Christliche Kirche in Südindien führt ihre Wurzeln auf den Besuch des heiligen Thomas zurück. Als der heilige Franziskus Xavier 1542 nach Indien kam, brachte dieser den römisch-katholischen Glauben ins Land. Heute können Christen aller Konfessionen ihren Glauben frei ausüben.

Hinduismus

Der Hinduismus ist mit rund einer Milliarde Anhängern und etwa 15 % der Weltbevölkerung nach dem Christentum (rund 31 %) und dem Islam (rund 23 %) die drittgrößte Religion der Erde. Seinen Ursprung hat er in Indien. Die meisten gläubigen Hindus gehen davon aus, dass Leben und Tod ein sich ständig wiederholender Kreislauf (Samsara) sind, und glauben an eine Reinkarnation.

Während der englischen Kolonialzeit entstand das Wort „Hinduismus“ als Sammelbegriff für indische Religionen. Man bemerkte dabei anfangs nicht, dass es sich um mehrere Religionen mit sehr verschiedenen Vorstellungen handelte, da die Anhänger der Hindireligionen absolut selbstverständlich und friedlich miteinander lebten.

Wiedergeburt und Erlösung

Götter, Menschen und Tiere durchwandern nach hinduistischer Glaubensvorstellung in einem durch ewige Wiederkehr gekennzeichneten Kreislauf (Samsara) die Weltzeitalter (Yuga). Während des Lebens wird je nach Verhalten gutes oder schlechtes Karma angehäuft. Dieses Gesetz von Ursache und Wirkung von Handlungen beeinflusst nach hinduistischer Vorstellung zukünftige Reinkarnationen und die Erlösung (Moksha), das Aufgehen des Atman (das innewohnende Brahman). Es ist nur bedingt zu vergleichen mit der Seele, da die Seele etwas Individuelles (also bei jedem verschieden) und das Atman immer das Gleiche ist im „kosmischen Bewusstsein“ (Brahman). Die persönliche Erleuchtung ist der Endpunkt der Entwicklung des Geistes, und je nach Realisation des Suchenden kann diese, neben anderen Wegen, durch die klassischen drei Methoden erreicht werden: Bhakti Yoga, die liebevolle Verehrung Gottes, Karma-Yoga, den Weg der Tat,

sowie Jnana Yoga, den Weg des Wissens. Oft zählt man als vierten Weg Raja Yoga, den „Königsweg“ hinzu.

Kastensystem

Oft wird der Hinduismus mit der Kastenordnung in Verbindung gesetzt. Demnach spielt die rituelle Reinheit eine wichtige Rolle in der sozialen Hierarchie. Grundsatz ist, dass die Lebewesen von Geburt an nach Aufgaben, Rechten, Pflichten und Fähigkeiten streng voneinander getrennt leben.

Die klassische Ständeordnung gliedert sich in vier „Hauptkasten“, sogenannte Varnas, von denen jede mit einer Farbe assoziiert wird:

- Brahmanen: Farbe Weiß; oberste Kaste; Priester und Gelehrte
- Kshatriyas: Farbe Rot; die Kriegerkaste; Krieger, Aristokraten, Landbesitzer
- Vaishyas: Farbe Gelb; Händler, Geschäftsleute, Handwerker
- Shudras: Farbe Schwarz; Diener, Knechte, Tagelöhner

Man erkennt die Kastenzugehörigkeit im Alltag sofort und kann die Menschen zuordnen. Ob das immer wirklich gut ist?

Die Götter werden es schon richten...

Viele Inder vertrauen auf die Wiedergeburt in einem besseren Lebens. Macht sie dieses Vertrauen so fatalistisch? Ertragen Sie deswegen manche Erniedrigung und schwere Lebensumstände. Für die meisten Menschen ist Reinkarnation eine sinnstiftende, befriedigende, aktivierende und auch tröstliche Vorstellung. Der Glaube an Reinkarnation ist intellektuell bestechend, psychologisch hilfreich und emotional herzöffnend.

Vater der indischen Nation – Mahatma Gandhi

* 2. Oktober 1869
† 30. Januar 1948

„Es gibt keinen Weg
zum Frieden, denn
Frieden ist der Weg.“



Gandhi 1931 in England

Mohandas Karamchand Gandhi wurde am 2. Oktober 1869 in Gujarat geboren. Er wuchs mit drei Brüdern in Porbandar auf. In der Glaubensrichtung der Familie – dem Hinduismus – teilte man die Bürger in vier Kasten ein. Die Familie Gandhi gehörte der dritten Kaste an die als gesellschaftliche und politische Oberschicht galt. Der Hinduismus prägte Gandhi schon früh. Er lebte strikt ohne Gewalt, aß kein Fleisch, trank keinen Alkohol. Mit 13 Jahren wird er mit Kasturba Makthaji, einem Mädchen mit hohem Ansehen, verheiratet. Im Laufe ihrer Ehe bekommen die beiden vier Kinder.

Die Familie zog 1876 in die Stadt Rajkot wo der Vater als Richter wirkte. Mohandas Gandhi schließt die Schule mit großem Erfolg ab und erhält die Zulassung zur Universität. Gegen den Willen seiner Mutter, aber auf Wunsch des Vaters, entschied er sich für ein Jurastudium in England.

Er versprach seiner Mutter, den Hinduismus in London weiterzuleben und sich nicht der „unmoralischen“ westlichen Lebensart anzupassen. Da bisher niemand aus seiner Kaste ins Ausland gereist war, entschied man Gandhi auszuschießen. Er galt seitdem als Kastenloser.

1888 reiste er nach London und schrieb sich an der Universität ein. Er lernte fremde Religionen kennen, las die Bibel. Die Mode, die gelassene Lebensart sowie die Freiheit des Landes faszinierten ihn. Er integrierte sich schnell, blieb aber dem Hinduismus und dessen Pflichten treu – ganz

wie er es seiner Mutter versprochen hatte. 1891 bestand Gandhi sein Examen und konnte als Rechtsanwalt arbeiten.

Er ging nach Südafrika, um für eine Wirtschaftsgesellschaft zu arbeiten. Hier erlebte er zum ersten Mal, dass Menschen ihn aufgrund seiner Hautfarbe diskriminieren. Er durfte einige Dinge nur mit Genehmigung tun, Friseure und Ärzte weigerten sich sogar, ihn zu behandeln. Das machte ihn wütend und er setzte sich von nun an für die rund 60.000 Inder in Südafrika ein, denen es genauso ergangen war. Seine Geschichte als Weltveränderer begann.

1894 wurde er als erster indischer Anwalt in Südafrika zugelassen. Damit konnte er sich für die Bedürfnisse seiner und anderer Religionen stark machen. Er schrieb Aufsätze für Zeitungen, gründete eine kleine Partei, in der er Reden gegen die Diskriminierung der Inder hielt.

1904 gründete er die Zeitung „Indian Opinion“, die auf Englisch und Indisch verkauft wurde. Er wurde bekannt und berühmt – nicht nur in der indischen Bevölkerung. Er selbst wurde immer selbstloser, aß nur noch rohe und ungewürzte Speisen. 1914 kehrte er zurück nach Indien, wo er bereits „Mahatma“, also „große Seele“ genannt wurde. Der Name ist eine Ehre auszeichnung.

Das indische Volk war unterdrückt durch die Briten. Diskriminierende Gesetze schränkten die Bewohner ein. Gandhi rief erstmals zum gewaltlosen Widerstand auf. Es zogen sich alle Inder aus

der Öffentlichkeit zurück: Sie gingen nicht mehr zur Schule, ins Gericht und leisteten keiner Arbeit mehr. Oft brach Gandhi dabei geltenden Gesetze und musste ins Gefängnis. Da er aber nie Gewalt ausübte, konnte man ihn nie lange festhalten.

Die Inder begannen, seine Art und Weise des Kampfs zu verstehen und macht es ihm nach. Es entstand ein friedlicher Widerstand gegen die Briten. Sein bekanntester und wirksamster Aufmarsch fand 1930 statt. Gandhi rief zum Salz marsch auf und forderte die Regierung auf, die eingeführte Steuer für Salz abzuschaffen. Er lief 385 Kilometer und unterwegs schlossen sich ihm mehrere Tausend an. Die Inder setzten am Ende ihren Willen durch, die Steuer verschwand und Gandhi wurde von der britischen Regierung 1931 nach London geladen.

Während des zweiten Weltkriegs (1939-1945) besetzten Japaner das Land. Gandhi saß in dieser Zeit im Gefängnis und musste sich in Zurückhaltung üben. Die Inder verübten während dieser Zeit weiter gewaltlose Aktionen.

Nach der Freilassung Gandhis erreichte Indien am 15. August 1947 die Unabhängigkeit. Da das Land aber immer noch in zwei Staaten getrennt war (muslimische Pakistan und hinduistisches Indien), trat Gandhi in einen Hungerstreik. Keine der beiden Seiten wollte seinen Tod verantworten, der ernsthaft nahe zu sein schien. Daher wurde für kurze Zeit Frieden geschlossen und Gandhi beendete den Hungerstreik. Fanatiker der beiden verfeindeten Religionen waren sich einig in der Gegnerschaft gegen Gandhi. Einer dieser Typen, der Gandhis Friedenskampf als Niederlage für die Muslime hielt, erschoss ihn am 30. Januar 1948. Die Welt verehrt ihn noch heute als Vorbild.



Nur ein kurzer Blick war uns auf Gandhi vergönnt



Abendstimmung beim Auslaufen aus dem Hafen von Mumbai

Mormugao, Goa

Die Stadt hat nach der Volkszählung von 2011 rund 95.000 Einwohner.

Mormugao liegt idyllisch an einem natürlichen Hafen im Süden des kleinsten indischen Bundesstaates, Goa. Die Stadt liegt an der Mündung des Flusses Zuari. Die Mormugao-Bucht gilt als einer der besten Naturhäfen Südasiens.

Noch heute wachen die Ruinen des alten Forts über die Bucht, welches die portugiesischen Eroberer 1624 hier errichten ließen. In der Stadtarchitektur ist noch immer der klare, geradlinige Geschmack der hier missionierenden, portugiesischen Jesuiten zu erkennen. Auch wenn sich der Urwald über weite Teile Goas durchgesetzt hat und viele Städte ganz oder teilweise im Laufe der Jahrhunderte zurückerobert hat. So versteckt sich auch die frühere Hauptstadt Alt-Goa (Velha Goa) unter grünem Dickicht und

ihre frühere Größe lässt sich nur noch erahnen, auch wenn noch Ruinen vieler großer Sakralgebäude zu sehen sind.

Doch auch die hinduistische Vergangenheit hat hier in Goa ihre deutlichen Spuren hinterlassen.

Bedeutung der Stadt

Mormugao ist auch einer der wichtigsten Häfen für den Export an der indischen Westküste. Hauptsächlich wird über diesen Hafen ein großer Teil des indischen Eisenerzexport getätigt.

Die Stadt war außerdem mehrmals

Filmkulisse: „Die Seewölfe kommen“ mit Gregory Peck und Roger Moore (1980) und „Bhootnath“ mit dem indischen Superstar Sharukh Khan (2008) wurden hier gedreht.

Sehenswertes

- Am Abend der Sonnenuntergang über dem Hafen von Mormugao.
- Blick vom Marmagoa Fort auf Meer, Hafen und Stadt.
- Varca Beach und andere Strände. Die Strände Goas ließen schon die Herzen der Hippies höher schlagen. Der Strand in Palolem gilt als der schönste und ruhigste Strand in Goa. Sonnenanbeter und Wassersportler

können sich hier an einer der netten Strandbars erfrischen.

- Vasco Da Gama, kurz Vasco genannt, das Haupttouristenzentrum von Goa auf der westlichen Spitze der Mormugao-Halbinsel.
- In Alt-Goa (Velha Goa) ist die von den portugiesischen Kolonialherren gebaute Kathedrale eine Pflichtprogramm. Obwohl die Kathedrale fast vom Urwald verschluckt wurde, ist ihre Größe und ehemalige Schönheit noch immer beeindruckend.

Überhaupt ist überall um Mormugao diese ganz besondere Mischung aus Kolonialarchitektur und hinduistischer Bauweise zu entdecken.

Velha Goa

Velha Goa, die früher als „Rom des Orients“ bezeichnet wurde, ist heute eine teilweise heruntergekommene und vom Urwald zurückeroberte Stadt, die trotzdem viele Relikte des früheren, imposanten Stils der portugiesischen kolonialen Architektur beherbergt. Sie ist von der UNESCO in die Liste des Weltkulturerbes

aufgenommen. Viele Touristen und indische Pilger kommen heute in Scharen nach Velha Goa um die gigantischen Fassaden und vergoldeten Altäre der gut erhaltenen Kirchen zu bewundern. Oder um das Grab des heiligen Franz Xavier zu besuchen. Viele pilgern zum Grab des berühmten Missionars aus dem 16. Jahrhundert, dessen sterbliche Überreste in der Basilica do Bom Jesus beigesetzt wurden.

Von den bekanntesten Denkmälern der Stadt Velha Goa oder Alt-Goa können die folgenden benannt und natürlich auch besucht werden. Ob es sich immer lohnt ist wirklich fraglich?

- Kathedrale Sé Catedral, gegründet 1511 durch Afonso de Albuquerque. Sie ist das größte Gebäude der Stadt.
- Basilica do Bom Jesus mit der Grabstätte des heiligen Francisco de Xavier.

- Kloster des heiligen Franz von Assisi (eine im Jahre 1661 umgebaute Moschee)
 - Kirche St. Cajetan nach dem Vorbild des Petersdoms in Rom, jedoch kleiner als dieser.
- Velha Goa ist eine sehr alte hinduistische Stadt, bevor sie von den Portugiesen in ihrer heutigen Form im 15. Jahrhundert gegründet wurde. Velha Goa war von 1510 bis 1843 die Hauptstadt der portugiesischen Kolonie Portugiesisch-Indien und hatte in ihrer Blütezeit etwa 300.000 Einwohner. Von der ehemaligen hinduistischen Stadt ist – außer einem ehemaligen Stadttor – nicht mehr viel zu sehen.



Portugiesische St. Andrew-Church in Mormugao

Mormugao – unser Eindruck

36 Grad, hohe Luftfeuchtigkeit, tropisches Klima, urwaldähnliches Ufer – so stellt sich die Stadt für uns als erstes dar. Dahinter verbirgt sich, trotz der „ruhmreichen portugiesischen Vergangenheit“ und einiger schöner Bauten ein eher ärmliches Gemeinwesen. Goa ist der kleinste indische Bundesstaat und gilt als der reichste Indiens – und wir haben trotz dieses Reichtums viel Armut und Elend gesehen, ob man will oder nicht.

Überall soll der portugiesische Einfluss spürbar sein. Aber die Bevölkerung wird sich wenig Gedanken darüber machen, wer hier wann gelebt hat – der Kampf ums tägliche Überleben erscheint den meisten Menschen hier vermutlich wichtiger als historische Betrachtungen.

Mit welcher Vehemenz wird um Taxifahrtgäste zwischen den Fahrern gezerft, mit welcher Inbrunst preisen Händler ihre Waren an. Es muss eine Dienstleistung an den Mann gebracht oder etwas verkauft werden, damit der Lebensunterhalt der Familie irgendwie gesichert ist.

Links die geschlossene katholische Kirche und rechts der Andrang in einem hinduistischen Tempel mitten in der Stadt zeigen die Wertigkeiten der Bevölkerung: nicht das Alte ist gesucht sondern die aktuelle lebensunterstützende Hilfe bei einer irgendwie passenderen Gottheit. Und der Hinduismus bietet der wirklich armen Bevölkerung Indiens hier vermutlich mehr Trost und Zuversicht als die europäisch geprägte katholische Kirche.





Assistent des Fahrers



Hinter der Tür sitzt der Busfahrer

Unterwegs in Goa

Goa ist der kleinste indische Bundesstaat. Er liegt an der mittleren Westküste Indiens. Goa hat eine Fläche von 3702 Quadratkilometer und knapp 1,5 Millionen Einwohner. Die Hauptstadt Goas ist Panaji, von den Portugiesen Pangim, von den Briten Panjim genannt.

Goa ist nach der ehemals gleichnamigen Stadt, heute Velha Goa, benannt. Die Region war rund 450 Jahre lang portugiesische Kolonie und weist daher eine besondere kulturelle Prägung auf. Kaum ein indischer Bundesstaat ist kulturell so nachhaltig von einer europäischen Kolonialmacht beeinflusst worden wie Goa. Dies zeigt auch der hohe katholische Bevölkerungsanteil.

Das Klima ist tropisch und wird durch den Monsun bestimmt. Der Sommermonsun setzt etwa Mitte Juni ein und dauert in der Regel bis September. Während des Monsuns schwanken die Temperaturen um die 26 Grad Celsius.

Auf den Monsun folgt die trockene Jahreszeit von Oktober bis Anfang Juni mit etwa gleich bleibenden Temperaturen zwischen 25 und 30 Grad Celsius im Durchschnitt.

Goas Straßennetz umfasst insgesamt rund 7200 Kilometer und ist das dichteste aller indischen Bundesstaaten. Schienenanschlüsse gibt es in die wichtigsten Städte des Landes. Private Buslinien verbinden vor allem das Land mit den Zentren.

Panaji ist Hauptstadt des Bundesstaates Goa im Westen von Indien und heute die offizielle Bezeichnung der Stadt.



Immer wieder entlang der Flüsse: ausgediente Frachtschiffe in Abwrackwerften

Shri Mangeshi temple Goa

Der „Shri Mangeshi temple“ in Mangeshi Villa-ge in der Nähe der Landeshauptstadt Panaji ist einer der bekanntesten und größten Tempelanlagen in Goa und wird viel von Einheimischen, aber auch von Touristen aufgesucht.

1543 wurde der Tempel während der portugiesischen Herrschaft erbaut und sollte Ausgangspunkt der Christianisierung der Kolonie sein. 1763 wurde dieses Ziel aufgegeben und seitdem ist der Tempel dem hinduistischen Bhagavan Mangesh, einer Inkarnation von Shiva geweiht.

Aber auch andere hinduistische Gottheiten haben in diesem großen, 450 Jahre alten Tempel ihre Heimat gefunden. Heute werden hier regelmäßig hinduistische und musikalische Events gefeiert, aber auch jeden Morgen finden hier Gebete und Prozessionen statt. Jeden Montag wird eine rituelle Reinigung des Tempels durchgeführt.

Die Hindus hier sind tolerant. Angehörige anderer Religionen können die Tempelanlage besuchen, wenn sie entsprechend gekleidet sind. Da im Tempel zumeist Gläubige anzutreffen sind, die tief im Gebet versunken sind ist Rücksichtnahme oberstes Gebot für die Besucher. Es lohnt sich, hier einen Blick hineinzuworfen in eine andere Religion. Wir hatten auch das Gefühl, dass sich die Menschen über unser Interesse gefreut haben.





Detailansicht



Dachlandschaft



Innenraum



Altarbereich des Shree Mangesh Saunsthan Tempels



Prozessionswagen • als hätte es der Mönch geahnt, führt er mich alleine in die Wagenhalle



Prozessionswagen



In der Wagenhalle



St. Francis Xavier in Old-Goa

Jedes Jahr gibt es eine große Veranstaltung für den Heiligen St. Francis Xavier am 3. Dezember. Die Veranstaltung haben wir verpasst, wir waren zu früh hier.

Alle 10 Jahre findet ein Umzug mit den sterblichen Überresten des Missionares Francis Xavier statt. Nach zehn Jahren missionarischer Tätigkeit in Asien, verstarb der spätere Heilige am 2. Dezember 1552 vor der Küste von China. Als man den Körper, ein Jahr später, nach Goa, seiner letzten Ruhestätte zurückgeführt hatte, war der Korpus noch ohne Verwesungsanzeichen – und das in diesem Klima. Auch vier Jahre später waren keine merklichen Spuren von Verwesung zu erkennen. Also musste er etwas besonderes sein und so kam es im Jahr 1622 von der katholischen Kirche zu einer offiziellen Heiligsprechung.

Nach einigen Raubzügen an dem heiligen Körper des Francis Xavier, ein Arm

wurde vom Leichnam abgetrennt und Innereien entfernt, begann der Körper zu zerfallen und wird seitdem in einem Glas-Sarg in der Basilica Bom Jesu aufbewahrt.

Die Kirche liegt zusammen mit anderen Kirchengebäuden heute in einem archäologischen Park nahe des zentrums von Old-Goa. Hier sind Ausgrabungen, Ausstellungen, ein Museum und die Kirche St. Monica zu finden.

Etwa 26 % der Einwohner des Bundesstaates Goa sind Katholiken. Im Vergleich dazu sind die Katholiken in ganz Indien nur etwa 2,6 %. Daher spielt das Christentum in dieser ehemaligen portugiesischen Kolonie doch noch eine wichtige Rolle. Vermutlich wird das noch eine gewisse Zeit so bleiben, da sich Familiengründungen, so unser Reiseleiter, nahezu ausschließlich zwischen den einzelnen Religionsgruppen abspielen. Und das stabilisiert die Christen in dieser Region.



Barocke portugiesische Kirche St. Francis Xavier in Alt-Goa – Hauptaltar



Pfeffernuss aus der Gewürzplantage Sahakari Spice Farms

Gewürzplantage in Goa

Goa ist der kleinste Bundesstaat in Indien. Und der wohlhabendste. So ein wenig gilt er als die Schweiz Indiens.

Der Besuch der Gewürzplantage Sahakari Spice Farms mitten in Goa war informativ, interessant und spannend. Nach der Ankunft ging es erst einmal über eine lange Holzbrücke (Bild nächste Seite) in das Haupthaus der Farm. Hier wurde später ein sehr schmackhaftes indische Mittagessen gereicht. Dabei wurden viele Gewürze der Plantage gleich zum Ausprobieren serviert. Wir haben alle probiert und es hat sich gelohnt. Ein wunderbares kulinarisches Ereignis, das wir hier mitten im Urwald angeboten bekamen.

Vor dem Essen war die „Arbeit“ angesagt. Wir wurden von unserer Guide Julia durch die Plantage geführt. Julia klärte uns auf sehr charmante Art

darüber auf, was hier wie wächst und wozu es in Indien, aber auch in Europa beim Kochen verwendet wird. Eine kleine Auswahl der Gewürze ist auf der übernächsten Seite abgebildet. Die Führung durch die Plantage dauerte über eine Stunde und unterwegs gab es für Mutige die eine oder andere Gewürzleckerei direkt von der Palme oder dem Gewürzstrauch zum probieren. Da waren sehr angenehme Gewürze darunter, aber auch wirklich scharfe Sachen, die dem einen oder anderen schon mal das Gesicht verzogen haben. Aber das typische indische Gewürz ist gut verträglich, auch wenn das dem einen oder anderen deutlich anders vorgekommen ist. Alles in allem war der Ausflug empfehlenswert und hat sich gelohnt.



Guide Julia mit Nelke

Gewürzplantage in Goa



Über eine schwankende Brücke geht es in die Gewürzplantage

Gewürzpflanzen



Mittagessen im Dschungelcamp

Ca



Mittagessen im Camp



Ausgezeichnetes Mittagessen im Camp



Auswahl beim Mittagessen

Mittagessen im Dschungelcamp

Von Baum zu Baum



Baumkletterer bereit zur Ernte von Baumfrüchten



Der erste Baum ist bezwungen und abgeerntet,



Er wechselt durch Schwingen zum nächsten Baum



und erntet dort die nächsten Früchte – so das Prinzip!



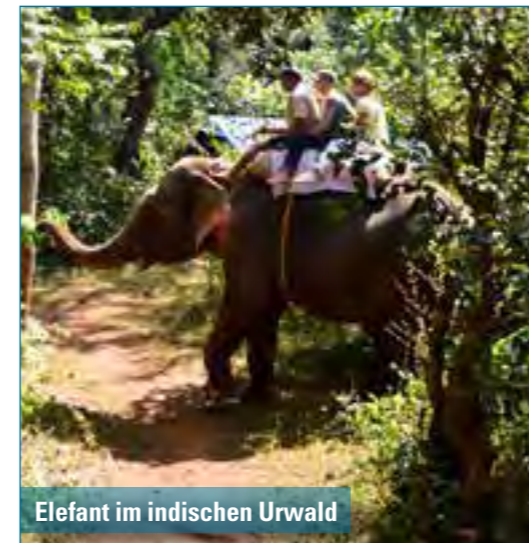
Mahut steigt über Rüssel und Kopf auf sein Tier

und reitet los um mich abzuholen.

Elefantenreiten

Die Gewürzplantage bot die Gelegenheit einen kurzen Ritt auf einem indischen Elefanten zu machen. Christel wollte nicht, nachdem sie erkannt hat, dass der Elefant nur eine Decke mit einer Stange auf dem Rücken als „Sattel“ hatte. Also hatte ich den Elefanten und seinen Mahout für mich. Der Elefantenführer sprach kein Englisch, war schade, so habe ich nichts über das Tier im speziellen und auch nichts über die kleine Herde erfahren.

Der Mahout saß dem vorne auf der Decke und lenkte das Tier mit seinen Beinen, der Stimme und einem Stock, der eine Metallspitze hatte. „Hauptsteuerinstrument“ waren die Füße, die hinter den Ohren für das Tier die Richtung angaben. Die



Elefant im indischen Urwald

Stimme beschleunigte das Tier. Aufhalten musste man den von mir gerittenen Elefanten nicht – er war ziemlich träge.

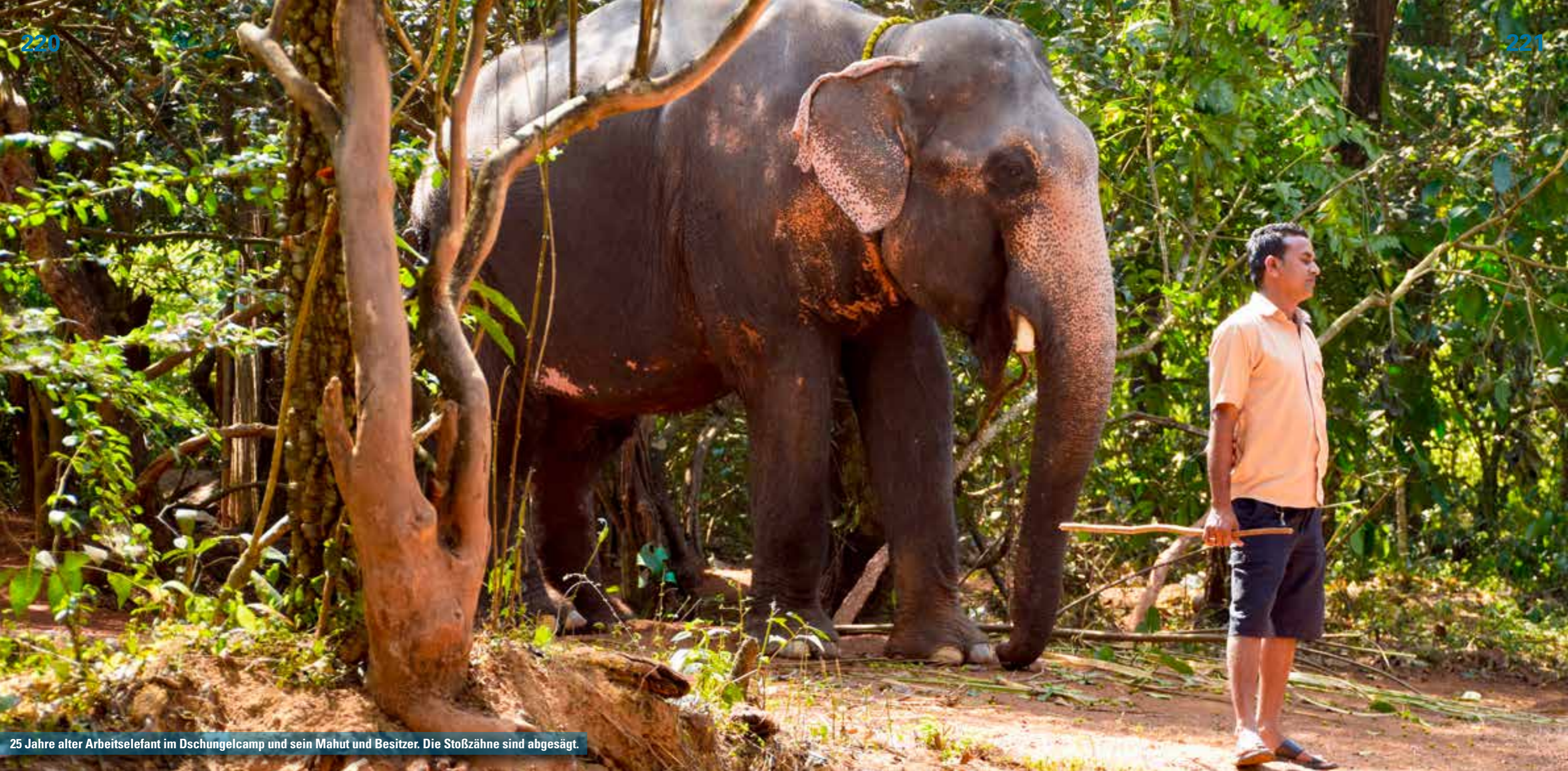
Die Tiere waren in einem guten Zustand, gepflegt und sie hatten keine sichtbaren Wunden. Der Futterzustand erschien gut, so dass die Tiere zum guten Gesamteindruck der Gewürzplantage gepasst haben. Anscheinend sind sie auch gerne mit ihren „Chefs“ unterwegs gewesen, sie ließen die Mahouts über den Rüssel und das angehobene Bein schnell und problemlos aufsteigen. Nach den Erklärungen, die wir in Thailand im Elefantencamp erhalten haben ist dies anscheinend ein gutes Zeichen.

Der Ritt selbst war nur kurz – ein echter Touristenausflug.

Das Schwanken dort oben war angenehm und auch eine längere Strecke zu reiten wäre mit diesen Tieren kein Problem.

Die Abbildung rechts zeigt die Aufstiegsstelle für Touristen, denn die Elefanten lassen wohl nicht jeden über den Rüssel aufsteigen. :-)





25 Jahre alter Arbeitselefant im Dschungelcamp und sein Mahut und Besitzer. Die Stoßzähne sind abgesägt.



Bildunterschrift

Gewürzplantage in Goa

Kochi früher Cochin, Indien

- Kochi hat heute rund 600.000 Einwohner.
- 1409 kam der erste Chinese nach Kochi.
- 1498 landete hier der portugisische Seefahrer Vasco da Gama erstmals mit einem europäischen Schiff in Indien.
- 1502/03 wurde in Kochi die erste europäische Festung in Indien gebaut.
- 1996 wurde Cochin in Kochi umbenannt.

Die Hafenstadt Kochi wird in der Literatur auch als „Königin des Arabischen Meeres“ bezeichnet. Sie gehört zu einer der weltoffensten Städte Indiens und ist eine Stadt von großer historischer Bedeutung.

Ihre lange Geschichte geht bis in das Jahr 1409 n. Chr. zurück, als der erste Reisende aus China hier eintraf. Araber, Phönizier und europäische Nationen wie Portugiesen und Engländer prägten das Stadtbild, das sich heute über mehrere Inselgruppen erstreckt.

1502 gründeten die Portugiesen ihre erste Handelsniederlassung in der Stadt. Im Jahr darauf errichteten sie das Fort Manuel – die erste europäische Festung auf dem indischen Kontinent. Der Entdecker und Admiral Vasco da Gama starb 1524 in Kochi und wurde dort auch begraben. Seine sterblichen Überreste wurden 1539 nach Lissabon überführt.

Kochi liegt im Südwesten Indiens an der Küste des Arabischen Meeres an einem Naturhafen. Sie Stadt liegt 190 km nördlich von Thiruvananthapuram, der Hauptstadt Keralas und 360 km südwestlich von Bangalore.

Das Stadtgebiet erstreckt sich sowohl über das Festland als auch über mehrere der Küste vorgelagerte Inseln und Halbinseln. Die wichtigsten Stadtteile sind Ernakulam auf dem Festland, Fort Kochi, Mattancherry (beide liegen auf einer ebenfalls Fort Kochi genannten Halbinsel), die künstlich geschaffene In-

sel Willingdon sowie die Inseln Bolghatty, Vallarpadam und Vypeen.

Heute gilt Kochi als eine der wichtigsten historischen Hafenstädte der Welt und ist außerdem Zentrum des weltweiten Gewürzhandels.

Sehenswertes

Kochi ist an der Südwestküste eine Ansammlung mehrerer kleiner Dörfer. Hier erwarten den Reisenden Spaziergänge bei herrlichen Sonnenuntergängen, köstlicher fangfrischer Fisch von Küstenhändlern und interessante Bootsfahrten durch die Insellandschaft in unmittelbarer Küstennähe.

In Kunstzentren an der Küste kann man den traditionellen Tanz „Kathakali“ kennenlernen. An der Küste findet man immer wieder die Händler mit den ungewöhnlichen Fischernetzen, welche die Küste säumen. Hier haben chinesische Fischer ihre Spuren hinterlassen. Aber Achtung: wenn man sich mit den Fischern fotografieren lassen will, dann muss man dafür bezahlen, ansonsten werden die Jungs recht ungemütlich.

Fort Kochi: Die Franziskanerkirche (St. Francis Church) ist die älteste von Europäern erbaute Kirche Indiens. Sie wurde 1503 aus Holz errichtet, Mitte des 16. Jahrhunderts aber als Steinbau erneuert. Hier wurde 1524 auch Vasco da Gama beigesetzt, bevor er 1539 nach Portugal überführt wurden. Sein Grabstein ist noch immer zu sehen.

Fort Kochi und chinesische Fischernetze

Speziell morgens und abends lohnt sich ein geruhsamer Spaziergang auf der Promenade des pittoresken Viertels Fort Kochi. Von hier aus kann man auch die lange Reihe der chinesischen Fischernetze sehen, die an Hebebalken vor der Uferpromenade schweben und noch immer Fänge einbringen. Sie sollen schon im 13. Jahrhundert durch chinesische Kaufleute vom Hofe Kublai Khans eingeführt worden sein. Die schweren Holzkonstruktionen, an denen Netze hängen, werden vor allem bei Hochwasser genutzt. Zu ihrer Handhabung werden mindestens vier Männer benötigt. Auf keinen Fall sollte man sich einen Besuch des Fischmarktes mit den daneben platzierten mobilen Garküchen entgehen lassen.

Neueren Datums ist die Santa-Cruz-Basilika, 1902 ebenfalls als katholische Kirche erbaut.

Mattancherry: In diesem Stadtteil liegt der in der Mitte des 16. Jahrhunderts von den Portugiesen erbaute Mattancherry-Palast, der dem damaligen Raja von Kochi als Geschenk überge-

ben wurde. Im Gegenzug gewährte dieser den Portugiesen weitreichende Handelsprivilegien. Der Palast ist um einen Hindu-Tempel angelegt. Die Holländer renovierten und erweiterten den Bau im 17. Jahrhundert, weshalb er auch als Holländischer Palast (Dutch Palace) bekannt ist. In Mattancherrys jüdischem Viertel steht die 1568 errichtete Synagoge, die 1662 zwar teilweise von den Portugiesen zerstört wurde, zwei Jahre später aber von den toleranteren Niederländern wiederaufgebaut wurde. Das Innere ist teils mit chinesischen Fußbodenkacheln ausgeschmückt.

Von außen erscheint der Palast nicht sehr imposant und wenig einladend. Aber der Besuch lohnt sich, da im Inneren doch sehr bemerkenswerte Wandgemälde aus der hinduistischen Religion, schöne Holzdecken, Portraits und traditionelle Kleidungsstücke der einheimischen Rajas (Könige) sowie deren Heerführer. Wir Europäer kennen solche Darstellungen nicht und daher lohnt sich ein Besuch des Palastes, auch wenn die dort irgednwie recht unfreundlich waren.



Pro Netz werden bei einem Fischzug im Durchschnitt etwa 10 kg Fisch gefangen, in der Stunde sind etwa 50 bis 60 kg Fisch möglich.

Fischmarkt in Kochi

Wahrzeichen der Stadt Kochi sind die Cīnavala oder chinesischen Fischernetze. Deren Ursprung ist wohl nicht mehr klar eruierbar ist, in jedem Fall ist er in China zu suchen. Immer wieder werden sie auf Kublai Khan und manchmal auf Zhèng Hé zurückgeführt.

Die Netze stehen in einer langen Reihe am Ufer. Die Abbildung vorne zeigt dies. Sie sind quadratisch, etwa 10m² groß und horizontal gespannt. Mit einer komplizierten Apparatur aus Holzbalken, steinernen Gegengewichten und vielen Seilen lassen sie sich bis auf den Meeresgrund absenken. Ein paar Minuten später werden die Netze wieder schnell hochgehoben. Dabei bleiben gründelnde Fische im Netz und werden aus dem Netz heraus direkt von den Fischern an Händlern verkauft.

Die Fische werden dann in den verschiedenen Ständen zum Kauf angeboten – die Fische zappeln dabei noch! Wer Hunger hat kann die Fische bereits wenige Minuten später essen, denn an die Straße der Fischernetze mit den Fischern schließt sich direkt der Fischmarkt und dann der Markt der on-demand-Imbißbuden und kleinen Restaurants an.

Der Handel funktioniert wie folgt: Der Fischer verkauft den

frischen Fisch an den Händler mit dem Stand. Der Kunde erwirbt beim Händler den Fisch. Dieser übergibt den Fisch dann sofort an den Koch, die ihn schnell in Gewürze wickelt und danach in der Pfanne brät. Ist der Fisch fertig, wird er mit Reis und etwas Gemüse serviert und man kann den Fisch in aller Ruhe im Schatten der Palmen verspeisen.

Die ganze Aktion muss für Touristen richtig teuer sein, schlägt aber jede professionelle Kühlkette um Längen. Der Fisch schmeckt wohl auch ausgezeichnet – leider konnten wir das nicht ausprobieren, da unser etwas hektischer Reiseleiter uns dafür leider keine Zeit gelassen hat. In nahezu jedem Reiseführer steht, man solle hier die frisch gefangenen Fische probieren, es sei ein kulinarischer Genuss. Wir konnten dies leider nicht.

Der Besuch lohnt sich in jedem Fall – Netze und Fische sind es wert.





Fischernetze tauchen immer wieder auf



Delphin im Hafengewässer – er war lange zu sehen aber schwierig mit der Kamera zu finden



Entspannung an Bord unseres Ausflugschiffes

Kochi und Holländischer Palast

Herkunft des Namens „Kochi“. Die gängigste Theorie ist, dass sich der Name von „kochazhi“ herleitet, was auf Malayalam „kleine Lagune“ bedeutet.

Kochi war die Stadt bzw. die Region die uns in Indien am meisten beeindruckt hat. Trotz des subtropischen Klimas könnten wir uns vorstellen, hier für längere Zeit zu leben.

Fort Kochi, auch Fort Kochi genannt, ist ein angenehmer Ort für Indienliebhaber, die aus Europa kommen. Von dieser ländlichen wirkenden Kleinstadt mit dem Flair der indischen Kolonialgeschichte, den chinesischen Fischernetzen und den riesigen „Raintrees“ als Wahrzeichen, lassen sich Tagesausflüge und Reisen im Süden Indiens bestens planen und durchführen.

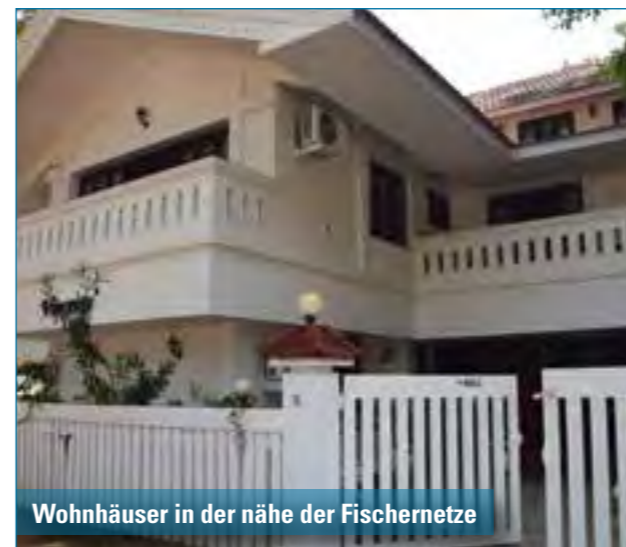
Holländischer Palast oder Mattancherry-Palast. Der Palast wurde 1555 von den Portugiesen für den damaligen Raja

(König) von Kochi erbaut. Im Gegenzug gewährte dieser den Portugiesen weitreichende Handelsprivilegien. Die Holländer renovierten und erweiterten den Bau 1663, daher der Name Dutch Palace. Es ist ein typisches Herrschaftshaus im alten Kerala-Stil mit wunderschönen Holzdecken und Wandgemälden aus dem indischen Epos Ramayana. Wenn man mit der Hindu-Mythologie nicht sehr gut vertraut ist, lohnt es sich, einen Führer zu nehmen, der die hier dargestellten Szenen erklärt.

Man durfte im Palast nicht fotografieren, daher sind hier keine Aufnahmen zu sehen. Der Palast selbst lohnt sich, wenn man etwas Zeit und die notwendige Ruhe zur Besichtigung mitbringt. Die Besich-



Alte Post am Fort Kochi



Wohnhäuser in der Nähe der Fischernetze



Museum der Polizei, aufgebaut mit Hilfe aus Hannover



Indische Museumsbesucher im Holländischen Palast

tigung war schwierig, da viele Besucher durch den Palast strömten. Europäer, Inder, Amerikaner und vermutlich noch viele andere schoben sich durch die teilweise engen Palasträume.

Die Abbildung links gibt einen kleinen Eindruck von dem Gedränge und Geschiebe durch die Ausstellung. Und das heimlich aufgenommene Bild links zeigt auch die Vielfalt der Besucher die durch den Palast drängen. Beim Besuch dieses Palastes hatten wir eindrucklichsten und authentischsten Eindrücke bei unserer kurzen Reise in Indien. Wir gingen genau wie die Inder als Teil des Besucherstroms durch den Palast und hatten das Gefühl, nicht dauernd nur als richtig Fremder wahrge-

nommen zu werden. Wir wurden wie alle anderen geschoben, gestoßen und immer wieder durch den Ausruf „no Photos“ diszipliniert.

Die Abbildung unten zeigt den Ein- und Ausgang des Palastes. Er schaut nicht sehr einladend aus und wenn man nicht das Schild davor gelesen hätte, wäre man nicht auf die Idee gekommen, dass man hier vor einem der wichtigen Kulturdenkmäler des Landes steht. Zumal die Außenanlage des Palastes nicht sehr gepflegt erscheint – um die ganze Anlage war gleichmäßig und in Massen Abfall verteilt. Da es an sehr heiß war, hat es dann auch entsprechend geduftet.

Der Holländische Palast wurde 1555 von den Portugiesen für den damaligen Raja (König) von Kochi erbaut.



Holländischer Palast – Eingang zum Museumstrakt

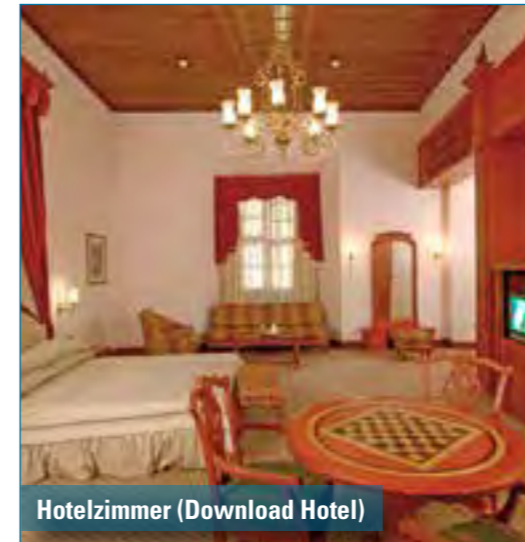


Geruhsame Entspannung mit Tee und Fingerfood auf einer kleinen Insel vor Kochi

Bolgatty Palace and Island Resort

Am Ende des Ausflugstages machen wir vom Boot aus einen kurzen Halt mit Fingerfood und Tee im Bolgatty Palace and Island Resort Hotel. Das Hotel liegt auf der Halbinsel Bolgatty und gilt als ruhig gelegenes Hotel. Es bietet moderne Zimmer in der Nähe von St. Francis Church Kochi, District and Sessions Court und Lisie Hospital an.

Das Stadtzentrum ist 6 km vom Hotel entfernt. Das Hotel liegt 900 Meter von High Court of Kerala, Jawaharlal Nehru Stadium und Kochi Shipyard entfernt. Man kann die Stadt mit dem Schiff oder mit dem Taxi bzw. Bus gut erreichen. Das Haus macht einen insgesamt guten Eindruck, die Mitarbeiter sind bei unserem Besuch hilfsbereit und zuvorkommend.



Hotelzimmer (Download Hotel)



Ausgang zum Hotelanleger



Dienstbare Geister mit Fingerfood



Regenbäume – Raintrees

In vielen Standorten im Süden Indiens finden wir den Regenbaum. Der Regenbaum ist eine Pflanzenart innerhalb der Unterfamilie der Mimosengewächse. Der Baum ist erreicht alleine stehend typischerweise eine Wuchshöhe von 17 bis 24 Metern, einen Stammdurchmesser von 40 bis 120 Zentimetern und einen Kronendurchmesser von 30 Metern.

Dicht stehende Bäume werden bis zu 40 Meter hoch, haben dann aber kleinere Kronen. Der Ursprung seines Trivialnamens „Regenbaum“ kann nicht eindeutig nachgewiesen werden. Nachts scheint es unter seiner Krone leicht zu regnen und unter dem Baum bleibt das Gras in der Trockenzeit deutlich länger grün. Als Ursache werden Ausscheidungen von Singzikaden angenommen, die den Baum sehr zahlreich bewohnen. Als weitere Erklärung seines Namens bietet sich die Eigenart des Regenbaums an, bei Regen seine Fiederblättchen zusammenzuklappen, so dass die Wassertropfen kaum behindert durch die Krone fallen.

An sich stammt der Baum aus Südamerika, wurde aber aufgrund seiner schattenspendenden, riesigen und weit ausladenden Krone auch in subtropischen Ländern wie Afrika oder Asien eingebürgert. Vor allem aus Afrika ist uns dieser Baum durch sein typisches Erscheinungsbild bekannt. 1880 wurde er erstmals im Süden Indiens, in Burma oder auf den Philippinen angepflanzt. Er verträgt hohe Luftfeuchtigkeit, hohe Lufttemperaturen, so wie sie im Süden Indiens im Sommer bis 47°C durchaus üblich sind. Auch Dürreperioden hält der Baum bis zu sechs Monaten aus.



Wir werden in Kochin nett verabschiedet

Kochi Airport und Rückflug

Condor hat sich die Rote Laterne in unserer persönlichen Bewertung der Fluggesellschaften verdient. Diese Gesellschaft ist in allen wesentlichen Kriterien wie Pünktlichkeit, Bequemlichkeit, Qualität des Fliegers und Service irgendwo im flugtechnischen Mittelalter anzusiedeln. Wenn es irgendwie geht vermeiden wir den Transport mit diesem Unternehmen. Was haben wir die Mitreisenden beneidet, die mit Ethihat oder anderen arabischen Gesellschaften nach Deutschland zurückreisen konnten.

Der Flughafen Kochi, auch Kochi International Airport, ist ein internationaler Verkehrsflughafen im indischen Bundesstaat Kerala. Es ist der viertgrößte Flughafen Indiens. Er befindet sich 27 Kilometer nordöstlich von Kochi/Kochi bei dem Dorf Nedumbassery und wird daher auch unter dem Namen „Nedumbassery Airport“ in der Liste der Airports aufgeführt.

Der Flughafen weist zwei Besonderheiten auf, die wirklich bemerkenswert sind:

- Er ist eine Aktiengesellschaft in der Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft. Er ist der erste indische Flughafen, bei dem die Regierung nur eine Minderheit von 26% hält, allerdings von Amts wegen den Vorsitz der Gesellschaft stellt. Die Mehrheit der Gesellschaftsanteile halten mehr als 10 000 Inder, die außerhalb von Indien leben (Non-resident-Indians). Es sind vor allem Inder aus Kerala, die in den arabischen Staaten arbeiten und den Flughafen für ihre Besuche in der Heimat nutzen.
- Kochi Airport ist weltweit der erste Flughafen, der seit 2015 komplett mit Solarstrom betrieben wird. Im Verlauf von 25 Jahren sollen dadurch 300.000 Tonnen Kohlenstoffdioxid eingespart werden. Die Solaranlage befindet sich – bei der Anfahrt zum Flughafen gut sichtbar – neben dem Luftfrachtbereich. Auf einer Fläche von 45 ha wurden 46.150 Solarmodule mit einer Gesamtleistung von 12 Megawatt Peak installiert.

Der Rückflug gestaltet sich schwierig. Das lag zum einen an der Fluggesellschaft Condor, die einen Flieger geschickt hat, dessen Rücksitze sich nicht verstellen lassen. Für einen Langstreckenflug eine Zumutung für die Passagiere. Viele Fluggäste klagten dann nach einer gewissen Zeit über Schmerzen in der Wirbelsäule.

In Dubai war ein Tankstopp notwendig, da die Strecke für den alten Boing-Flieger zu lang war, um direkt nach Frankfurt zu fliegen. Das war unangenehm, da wir den Flieger nicht verlassen durften. Da standen dann alle Passagiere im Flieger rum, soweit das ging und haben sich zwar nett unterhalten, aber es war trotzdem langwierig und zäh.

Das Aussteigen in Frankfurt ging schnell. 20.35 Uhr sind wir aus der Maschine raus und in der Halle zur Gepäckausgabe. 21.43 Uhr haben wir unsere Koffer erhalten, und unser Zug nach Stuttgart war weg. Über eine Stunde Wartezeit in Frankfurt. Das haben wir bisher noch nicht erlebt. Condor, Flughafen Frankfurt und Condor – da sollte man tunlichst die Finger weglassen. Condor und Lufthansa, das sind wohl die beiden übelsten Fluggesellschaften die wir bei unserer Reisen bislang ertragen mussten.

Die Rückfahrt mit der Bahn hat geklappt – bei einem Glas Wein im Speisewagen. Um 02.00 Uhr Nachts waren wir in Pfullingen und sind ziemlich erschlagen ins Bett gefallen. Aber es war insgesamt eine tolle Reise. Es hat sich gelohnt!



Cochin Airport – Abflughalle (Abb. Wikipedia)

Anschriften und Links

Reisebüro, Reederei, Taxi, Flughafen

- www.aida.de
- www.kreuzfahrtberater.de
- www.hiltonhotels.de/deutschland/hilton-garden-inn-frankfurt-airport
- www.frankfurt-airport.com
- www.hermesairports.com/en/larnakahome
- www.dubaiairports.ae
- www.cochinairport.com
- <http://cial.aero> > Offizielle Website Cochin
- www.dubaiairports.ae

Suezkanal

- www.suezcanal.gov.eg
- www.aegypten-magazin.de/staedte/suezkanal/
- www.wissen.de/lexikon/suezkanal
- [https://de.wikipedia.org/wiki/Konvention_von_Konstantinopel_\(1888\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Konvention_von_Konstantinopel_(1888))
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Sueskanal>
- <http://globusliebe.com/suezkanal/>
- <http://thomas.gusset.name/ProjektAfrika.old/Suezkanal.htm>

Jordanien, Akaba und Petra

- www.d-j-g.com
- www.kingabdullah.jo
- www.laender-lexikon.de/Jordanien
- www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Jordanien_node.html
- www.aqaba.jo/en/home
- <http://de.visitjordan.com/wheretogo/petra.aspx>
- www.chufu.de/Jordanien/petra.html
- <http://de.visitjordan.com/wheretogo/wadirum.aspx>
- www.welt.de/wirtschaft/article154247539/Der-ver-

- [zweifelte-Kampf-des-Wuestenkonigs.html](http://www.zweifelte-Kampf-des-Wuestenkonigs.html)
- www.sueddeutsche.de/reise/wadi-rum-in-jordanien-im-wuestenreich-des-lawrence-von-arabien-1.1527329

Rotes Meer

- www.rotesmeer.org
- www.heise.de/tp/artikel/23/23144/1.html
- www.aegypten-magazin.de/staedte/das-rote-meer/
- www.marcopolo.de/reisefuehrer-tipps/rotes-meer-sinai/index-182264.html

Oman, Salalah und Maskat

- www.salalahport.com
- www.omanairports.co.om
- www.deutschoman.de
- www.omantourism.de/das-sultanat-oman.html
- www.oman.org/debooks.htm
- www.eda.admin.ch/eda/de/home/vertretungen-und-reisehinweise/oman/reisehinweise-fuer-oman.html
- www.mofa.gov.om/?cat=159&lang=en
-

Indien

- www.ivs-germany.com
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Indien>
- <https://indianvisaonline.gov.in/visa/tvoa.html>
- www.exo-outdoor.de/visum-indien
- www.indienaktuell.de
- <https://travelguideguestblogs.wordpress.com/2016/02/26/aidabella-transasien-suedostasien-perlenfee/>
- www.transasien.org/pages/indien/goa.php
- [Mittelmeer – Rotes Meer – Golf von Aden – Arabisches Meer – 2016](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpoli-

</div>
<div data-bbox=)

tik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Indien_node.html

- www.optimale-reisezeit.de/indien.htm
- www.erlebe-indien.de/reise-bausteine/sued/
- <http://weltreiseforum.com/blog/indien-10-bewaehrte-praxistipps-fuer-deine-erste-reise/>
- <http://www.klueger-reisen.com/indien/indien-total-norden-und-sueden-18-tage/>

Mumbai

- www.mcgm.gov.in
- www.timeout.com/mumbai
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Mumbai>
- http://asi.nic.in/asi_monu_whs_elephanta.asp
- www.panorama-welt.de/indien/gateway.htm
- www.realitytoursandtravel.com
- <http://realitytoursandtravel.com/dharavi-tour.php>
- www.nationalgeographic.de/reportagen/topthemen/2007/dharavi-die-schattenstadt
- <http://ngm.nationalgeographic.com/2007/05/dharavi-mumbai-slum/jacobson-text>
- <https://taj.tajhotels.com/en-in/taj-mahal-palace-mumbai/>
- www.mumbai.org.uk/museums
- www.mumbai.org.uk/prince-wales-museum.html

Mormugao

- www.mmcvasco.com
- www.mmcvasco.com/files/vasco_city.html
- www.mptgoa.com
- www.vera-rolf-hehnen.de/Indien/indien.html
- www.transasien.org/pages/indien/goa.php
- <http://waglehighschool.com>
- <http://www.todo.in.net/de/indien/sehenswuerdigkeiten-mormugao-49783>

Cochin oder Kochi

- <https://cochinmunicipalcorporation.kerala.gov.in>
- <http://cochinport.gov.in>
- <http://www.fort-kochi.com>
- www.dioceseofcochin.org
- www.bolgattypalacekochi.com
- www.fort-kochi.com/kochi_de.html
- www.keralatourism.org/destination/mattancherry-palace-kochi/178
- www.cochinairport.com
- www.scienceabc.com/innovation/indias-cochin-airport-worlds-first-100-percent-solar-powered-airport.html
-

Index

A

Abendstimmung Mumbai 192
AIDA 4
Akaba,
- Hafen 30
- Jordanien 29
Akademiker Indien 166
Alt-Muskat 120
Anschriften und Links 248
Arabisches Meer 83
Arbeitselefant 220

B

Bab al-Mandab 83
Baumkletterer 216
Bildung in Indien 169
Bolgatty Palace 239, 240
Bombay 158
Bombay High Court 164
Buddhismus 188
Buddhistischer Tempel 178

C

Cathedral Mumbai 162
Chaos, Verkehr 153
Chinesische Fischernetze 225,
228
Christentum 188
Cochin 4, 224, 232

D

Dharavi 180
Dharavi, Mumbai 180
Dschungelcamp 214
Durchschnittseinkommen in In-
dien 181

E

Eilat, Israel 29
Einreisebestimmungen
- Indien 142
- Jordanien 29
- Oman 88
Einreise
- Indien 142
- Jordanien 29
- Oman 88
Elefanteninsel 159
Elefantenreiten 219
Elend, Mumbai 183

F

Fischmarkt Cochin 228
Fort Kochi 225, 232
Francis Xavier 206

G

Gandhi 190
Gateway Of India 142
Gewürzpflanzen 212
Gewürzplantage 209, 210
Goa 194, 199, 209
Golf von Aden 83
Golf von Akaba 29
Gotische Stadt 157
Götter 189
Größter Bahnhof der Welt 157
Größte Stadt der Welt, Mumbai
158
Guide Julia 209

H

Hadschar-Gebirge 126
Hedschasbahn 30
Heilige Franz von Assisi 195
Hinduismus 189
Hinduistische Gottheiten 201
Hinduistischer Tempel 179
Hiob 90
Hiob-Mausoleum 91
Holländischer Palast 232
Hot Chili 212

I

Indien 142
Indien
- arm und reich 180
- Bevölkerungswachstum 143
- Einwohner 142
- Gegensätze 181
- Kulturschock 146
- Lebenserwartung 143
- Raketenstart 146
- Religionen 188
- Verkehr 149
Indischer Ozean 83, 140
Islam 188

J

Jainismus 188
Jean Louis Burckhardt 43
Jordanien 22
Jordanien Außenpolitik 23
Jordanien Verfassung 23
Jordanien Wirtschaft 23, 24

K

Kaffee Arabica 213
Kasten 189
Kastensystem 189
Kastenzugehörigkeit 189
Kochi 224
Kochi früher Cochin 224
König Abdullah II. 22
Kurkuma 212

L

Laufrikscha 151
Lawrence von Arabien 30, 43
Limassol 4

M

Mangelernährung 184
Maskat 104
Maskat oder Muskat 104
Mattancherry-Palast 232
Metropolitan Area Muskat 104
Mittagessen Mumbai 172
Mormugao 194, 197
Mumbai 158
Mumbai CST 157
Mumbai Gegensätze 181
Mumbai Hyatt 172
Mumbais Gegensätze 181
Mumbai, Slum 184
Muskat, alt 126
Mutrah 120

O

Old-Goa 206
Oman, Sultanat 86
Oper Muskat 107

P

Panaji 199
Petra 33, 42
Pfeffer 212
Pfeffernuss 208
Port Fouad 6
Port Said 6
Prepaid-Taxi 150
Prince of Wales Museum of
Western India 176

R

Rania von Jordanien 22
Regenbäume = Raintrees 242
Religionen in Indien 188
Republik Indien 142
Rikscha 150
Rote Felsenstadt 43
Rotes Meer 82

S

Sahakari Spice Farms 208
Salalah 88
Schwarz-gelbes Taxi 150
Shiva 159
Shri Mangeshi temple Goa 200
Sikhreligion 188
Slum 186
Slum, Mumbai 146
Starfrucht 213
St. Francis Xavier 206
Sueskanal 6
Sueskanal Begegnungsstellen
8
Sueskanal Eröffnung 11
Sueskanal Gebühren 10

Sueskanal Länge 8
Suez Canal Authority 8
Sultanat Oman 86
Sultan Qaboos bin Said 86
Sultan Qabus 86, 106, 107
Sultan-Qabus-Moschee 108, 110
Suq von Mutrah 128

T

Taba, Ägypten 29
Taxifahren Mumbai 150
The Taj Mahal Palace 142, 143,
181
Trauerspiel Mumbai 171
TucTuc 151

U

Unabhängigkeit Indien 191
University of Bombay 166

V

Vanille 212
Vasco da Gama 224
Velha Goa 195
Verkehr in Indien 149
Victoria Terminus Mumbai 154
Visa Indien 145

W

Wadi Rum 33
Wagle High School 169
Weihrauchbaum 136

Z

Zitronengras 213

