

Nach 20 Jahren – ab in die Wüste.

Proto-„Knoll“ der Jubiläumsreise des FANCLUB SALZBURG AIRPORT .

Samstag, 14.4.2007:

Wer an diesem 14. April 2007 um 8 Uhr morgens dem Frachtgebäude des Salzburg Airports zu nahe kam, flog – nach Abu Dhabi. 34 Mitglieder hatte es erwischt, von der Spedition Knoll freudig begrüßt, wurden wir als sitzende Fracht zum Münchner Flughafen befördert.

Wir fanden uns vor den Schaltern der ETIHAD Airways wieder und waren dort bereits bestens bekannt. CHECK IN: FANCLUB SALZBURG AIRPORT prangte über einem der Counter. Unser Hab und Gut verschwand im Strudel der Gepäckanlage und wir verschwanden zur Rüstung und Stärkung für den langen Flug in den diversen Gebräueinrichtungen, die Leibesfreude versprochen.

ETIHAD AIRWAYS : eine noch junge Fluggesellschaft mit Sitz in Abu Dhabi. Das Firmenlogo ist ein goldener Falke und eine Dhau, die jeweils das Leitwerk und die Winglets zieren.

Am 5.11.2003 wurde der erste Flug von Abu Dhabi nach Al Ain durchgeführt, der erste Linienflug hatte am 12.11.2003 Beirut zum Ziel. Am 17.6.2004 wurde erstmals München angefliegen.

2006 wurden geschätzte 3 Millionen Passagiere befördert, im ersten Quartal 2007 waren es bereits 1 031 837 Passagiere.

Das arabische Wort ETIHAD bedeutet Union oder Vereinigung.

Die Flotte besteht aus 11 A330-200 (weitere 5 bestellt), 1 A340-300, 4 A340-500, 1 B767-300 und 5 B777-300ER. Weitere Bestellungen : 4 A340-600, 4 A380.

Am Gate C6 blickten wir in das gutmütige Gesicht unseres A330-243, der zur Unterscheidung von seinen Brüdern und Schwestern die Kennung A6-EYI erhalten hatte. Als Werksnummer 730 konnte er vor kurzer Zeit seinen ersten Geburtstag feiern. 225 Sitze hatte man ihm verpasst, die einen wohligen Sitzkomfort versprochen, sofern man die durchschnittliche Größe eines Arabers besitzt.

Pushback erfolgte pünktlich um 12:40 Uhr, die beiden Rolls Royce Triebwerke erwachten zum Leben und so auf sich allein gestellt, machte sich unser Airbus vom Hofe und steuerte die Runway 08R an.

Dort gönnte sich unser Airbus einen 43 Sekunden dauernden Anlauf um bayrischen Boden zu verlassen und dem weiß blauen Himmel zuzustreben. Etwa 4600 km lagen jetzt vor uns.

Gelassen brummte unser Riese über den Untersberg, ließ Salzburg Airport links liegen, überquerte die Alpen und hielt auf Klagenfurt zu.

Der Kampf mit dem vielseitigen Inflight Entertainment verkürzte die Flugzeit auf ein erträgliches Maß. Vor dem Mittagessen konnte der Autor einen guten Rotwein genießen und hätte gerne zum vorzüglichen Lamm noch ein Gläschen Rebensaft gehabt, es gelang aber nicht die Cabin Crew von dieser kulinarischen Notwendigkeit zu überzeugen. Der Service und die Mahlzeiten waren in Ordnung, die Cabin Crew freundlich. Inzwischen flogen wir über die Türkei, Syrien und Jordanien. Den Sonnenuntergang erlebten wir über Saudi Arabischem Gebiet.

Etwa 25 Minuten vor der Landung verließen wir unsere Reiseflughöhe von 39 000 Fuß, etwa 11 900 m, und flogen über den Persischen Golf. Die Sonne war längst untergegangen und unser Airbus wurde für die Landung vorbereitet. So konnte man

das leichte Vibrieren fühlen, wenn die Speed Brake zeitweise aktiviert wurde, das Singen der Hydraulikmotoren kündete vom Ausfahren der Slats und Flaps. Ein dumpfes Rumpeln verhiieß Gutes: das Fahrwerk wurde ausgefahren, der Pilot plante also eine Landung auf Rädern, obwohl wir uns immer noch über dem Persischen Golf befanden. Irgendwo ist auch er zu Ende und so konnten wir kurz vor der Landung bereits das Lichtermeer von Abu Dhabi sehen. Nach 5:20 Stunden Flug gaben wir um 20:20 Uhr lokal auf der Runway 31 von Abu Dhabi Gummi und rollten zum Terminal.

ABU DHABI AIRPORT: Kennung IATA: AUH, ICAO: OMAA

Runway 13/31 4100 m lang, 45 m breit

1982 eröffnet, ersetzte er den stadtnahen Flughafen, der heute nur militärischen Zwecken dient. Er liegt etwa 26 km östlich von Abu Dhabi Stadt.

2006: 5,3 Millionen Passagiere.

Das starke Wachstum von Etihad Airways zwingt den Flughafen damit Schritt zu halten. Ein neues Terminal soll 2010 in Betrieb gehen, eine zweite Start- und Landebahn ist in Planung.

Die Einreise ging problemlos vonstatten. Der Beamte nahm sich den Reisepass vor, blätterte in einem für uns unsichtbaren Buch und rumms, der Reisepass hatte einen Stempel mehr. All unser in München verschwundenes Hab und Gut tauchte auf einmal wieder auf und so gingen wir materiell gestärkt am Zoll vorbei, der sich für uns Ungläubige nur marginal interessierte.

Doch es gab jemanden, der sich mehr für uns interessierte. Es war Majed, unser Reiseleiter in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE). Er war von den Pyramiden Ägyptens an den Golf geeilt, um am Aufbau der VAE mitzuhelfen.

Mit seiner Hilfe fanden wir den Bus, der uns zu unserem Hotel bringen sollte. Während der Fahrt zum Hotel erfuhren wir, dass die Währung in den VAE Dirham heißt (Mehrzahl: Dirhämmer) und 1€ etwa 4,90 Dirhämmer sind.

Eine knappe Stunde später fanden wir uns im Golden Tulip Al Jazira Hotel wieder. Es lag (und liegt noch immer) ziemlich in der Mitte zwischen Abu Dhabi und Dubai. Nach einem Welcomedrink wurden die Zimmer verteilt, die Bar war schnell gefunden und so konnte der erste Tag unter arabischen Himmel ausklingen.

Sonntag, 15.4.2007

Nach dem Frühstücksbuffet stand der Besuch des etwa 60 km entfernten Dubai auf dem Programm. In zwei hoteleigenen Fahrzeugen ging es auf die Autobahn. Schon weit vor Dubai fiel die rege Bautätigkeit auf. Jede Menge Hochhäuser wuchsen aus dem Wüstensand, einfach bunt in die Ebene gewürfelt. Eine Herausforderung für jeden Betonlieferanten, seine Baustelle zu finden. Der Autor vermutet, dass die unterschiedlichen Höhen der Häuser ihre Ursache in fehlgeleiteten Betonlieferungen haben könnten.

Bei der Kempinski Mall of the Emirates wollten uns unsere Fahrer absetzen. Hier gab es eine Halle, in der man bei noch so hohen Außentemperaturen Schi fahren kann. Ganz klar, Österreicher wollen immer Schi fahren. Was die Fahrer allerdings nicht wussten, war die Tatsache, dass der Schiweltcup bereits der Vergangenheit angehörte. Selbst wenn jeder von uns zwei perfekte Slalomburchgänge hingelegt hätte, es hätte zu keinen zusätzlichen Weltcupunkt mehr gereicht.

Peter Knoll oblag es nun, diese Tatsache den Fahrern klarzumachen und zu versichern, dass wir trotz unseres milden Winters keinen Schnee sehen wollten. Irgendwie gelang es ihm und der Konvoi setzte sich in Richtung Deira, einem zentralen Stadtteil Dubais, in Bewegung. Vorbei an der Baustelle des Burj Dubai, einem Hochhaus, das eine Höhe von 810 m (oder noch mehr?) erreichen soll. Derzeit ist man bei 370 m angekommen. Aus der Ferne war der Burj al Arab zu sehen. Ein 321 m hohes Hotel, das wie ein Segel aussieht, und das als der ganz wenigen Hotels der Welt mit 7 von 5 möglichen Sternen bedacht wird.

Schließlich Ankunft auf dem großen Busbahnhof in der Nähe des Goldsouks. Wie der Trainer einer Basketballmannschaft schwor uns Peter Knoll ein, am Abend um 20:00 Uhr wieder hier zu sein, ansonsten würde unser Hotel in weite Ferne rücken. Um am wachsenden Markt der VAE teilzuhaben war es wichtig, sich mit Dirhämmer (nicht im Baumarkt – in der Wechselstube) einzudecken. Danach zerfiel die Gruppe wie ein Stück Zucker im Tee, ein Teil machte eine Bootsfahrt auf dem Creek, der andere versickerte in den Ritzen des Souks.

DUBAI: ein 3885 km² großes Emirat mit 1,32 Millionen Einwohnern, die zu 99% in der gleichnamigen Hauptstadt Dubai wohnen.

Die Stadt wird durch den Dubai Creek, eine Bucht des persischen Golfs, geteilt, auf der einen Seite befindet sich der Stadtteil Deira, auf der anderen Bur Dubai.

Wichtigste Einnahmequelle ist das Erdöl, der Tourismus wird sehr gefördert und auch der Hafen ist ein wichtiger Umschlagplatz für Güter aller Art.

Gigantische Bauvorhaben sind derzeit im Gange: die Palmeninseln, aufgeschüttet im Meer, haben die Form eines Palmblattes. The Palm Deira soll so groß wie Paris werden und einer halben Million Menschen Platz bieten. The Palm Jumeirah ist etwas kleiner und soll 2007 fertig gestellt sein. Ebenso The World, eine Reihe aufgeschütteter Inseln in Form einer Weltkarte, etwa 150 000 Menschen können dort wohnen.

Um 20:00 Uhr waren alle wieder am Busbahnhof versammelt und so brauchten wir den natürlichen Schwund einer Gruppe von 10% nicht in Anspruch zu nehmen. Die Rückfahrt zum Hotel war rasant. Der Fahrer ließ seine Sklaven im Motorraum derart schufteten, dass ein seitliches Schiebefenster dauernd in Gefahr war aufzugehen. Den Weg zur Bar kannten wir bereits vom Vorabend, so dass einem geruhsamen Debriefing nichts im Wege stand.

Montag, 16.4.2007

Nach einem geruhsamen Frühstücksbuffet stand um 10:00 Uhr ein Besuch in Abu Dhabi auf dem Programm. Majed zählte die Häupter seiner Lieben und vor dem Eingang fuhr unser Bus vor. Yutong (hat nichts mit dem ähnlich klingenden Baustoff zu tun) prangte in großer Schrift am Heck, aha, ein Chinese. Durch die raschen Fortschritte in der Fototechnik konnten die Chinesen dem Bus eine Karosserie verpassen, die unseren westlichen Bussen kaum nachstand. Bei der Bodenfreiheit haben die Chinesen nicht gut gemessen. Mit Hilfe der Gehsteigkante konnte der Fahrer sie aber auf das gewohnte Maß zurechtfeilen.

Auf gut ausgebauten Autobahnen, die nachts beleuchtet sind, ging's auf Abu Dhabi zu. Unterwegs erfuhren wir von Majed vieles über die VAE.

Einheimische würden wir kaum zu Gesicht bekommen, sie halten sich in geschlossenen Klimaräumen auf und werden erst mit Sonnenuntergang in der Landschaft aktiv. Was zu tun ist, teilen sie über Handys mit. Die Arbeit verrichtet ein

Heer von Gastarbeitern (Inder, Pakistani, Ägypter, Afrikaner,), die, sofern sie eine Arbeit gefunden haben, zunächst einmal 3 Jahre in den VAE bleiben dürfen. Danach hängt es vom Arbeitgeber ab, ob der Aufenthalt für weitere 3 Jahre gewährt wird. Nach Ausscheiden aus dem Arbeitsprozess, müssen sie wieder in ihre Heimatländer zurück. Freier medizinischer Versorgung stehen aber steigende Mieten gegenüber. Ein Mann kann hier bis zu 4 Frauen haben. Klingt gut, aber man muss sich damit abfinden, dass alle Frauen gleich behandelt werden wollen (Auto, Schmuck, Kleider,... (wie bei uns?)). Das schränkt die Anzahl wohl sehr stark ein. Das Wasser kommt von riesigen Entsalzungsanlagen, deren größte derzeit eine Kapazität von 500 l pro Person und Tag hat. Der dadurch steigende Salzgehalt im Persischen Golf, könnte ein Problem in der Zukunft werden. Strom kommt von Generatoren, die mit Erdöl betrieben werden.

ABU DHABI: mit 75 000 km² das größte Emirat in den VAE. 2005 lebten hier 2,5 Millionen Einwohner, davon sind gut 60% Gastarbeiter. Das Emirat besitzt 5% der Welterdgas- und 10% der Welterdölreserven.

Die gleichnamige Stadt Abu Dhabi hat ca. 1 Million Einwohner und ist nach Dubai die zweitgrößte Stadt in den VAE. Sie liegt auf einer Insel und ist durch 2 Brücken mit dem Festland verbunden.

So mit Wissen versehen erreichten wird die Stadt Abu Dhabi. Im Gegensatz zu Dubai, wo wir uns hauptsächlich im Stadtteil Deira aufhielten, fielen die breiten und begrünten Straßen auf.

In mitten der Hochhäuser findet sich das einzige Relikt vergangener Zeit, der Al Hosn Palast. Abu Dhabi bedeutet „Vater der Gazelle“ und dieser Gazelle war es vorbehalten, auf der Insel eine Süßwasserquelle zu entdecken. Um die Quelle zu schützen, wurde 1793 das Fort Al Hosn gebaut, das in späterer Zeit als Palast der damaligen Herrscher diente. Es wurde 1983 renoviert.

Danach wurde es Zeit, sich auf die Prachtstraße Abu Dhabis, die Corniche, zu begeben. (das Wort kommt aus dem französischen und beschreibt eine Küstenstraße, hat nichts zu tun mit den Cornichons, die bei uns in Gläsern vorkommen). 7 km lang ist diese begrünte Uferstraße entlang der Hochhäuser. Am Ende der Corniche ist das neu erbaute Emirates Palace Hotel zu sehen, so quasi als Antwort auf den Burj al Arab besitzt es 7 Sterne (von 5) und dient auch als Unterbringung von Staatsgästen sowie als Tagungsort für internationale Konferenzen.

Weiter ging's hinaus auf Break Water Insel, von wo wir einen schönen Blick auf Abu Dhabi genießen konnten. Die künstlich aufgeschüttete Insel soll Abu Dhabi vor hohem Wellengang schützen.

Im Heritage Village konnten wir ein wenig in die Vergangenheit eintauchen. Ein kleiner Markt in mitten von Häusern alten Stils sollte ein wenig das Flair der Zeit vor dem Erdöl vermitteln. Ein riesiger Mast mit der Flagge der VAE brachte uns wieder in das Jetzt zurück. Da unser Hydraulikpegel schon sehr tief stand, war die Mittagspause in der benachbarten Marina Mall mehr als willkommen.

Nach gut einer Stunde, gut ausgeruht und gestärkt, konnten wir dem geplanten Besuch einer Dhauwerft mit Gelassenheit entgegensehen.

DHAU: der Begriff Dhau (aus dem indischen?) ist kein arabisches Wort und beschreibt eine ganze Familie von (Segel)schiffen. In Arabien gibt es eine ganze Reihe von Schiffstypen, die man ungetrübt jedes Fachwissens unsererseits als Dhau bezeichnet. Früher wurden diese Schiffe ohne jeden Nagel gebaut. Zur Verwendung

kommt hauptsächlich Teakholz, das aus Indien oder Burma importiert werden muss. Als Dichtungsmittel wird Harz verwendet. Um den Ansatz von Muscheln und Algen unter der Wasserlinie zu verhindern, kommt Haifisch- oder Ziegenfett zum Einsatz. Größere Dhau haben eine Bauzeit von ca. einem halben Jahr, das Ergebnis hängt allein vom Können der Erbauer ab, denn es gibt keinen Bauplan. Heute bedienen sich die Bootsbauer bereits neuer Mittel zum Abdichten und Imprägnieren der Rumpfe, auch haben Dieselmotoren die Segeln ersetzt.

Beim Eintreffen auf der Dhauwerft übten sich die Bootsbauer in Gelassenheit. Es war keine Hektik spürbar, kaum ein Hämmern war zu hören und Elektrowerkzeuge waren mangels angrenzendem Baumarkt nicht auszumachen. Dafür gab es Holz in wirren Häufen und man konnte nur raten, ob es zum Bau einer Dhau oder nach Abwracken einer solchen gelagert wurde. Anhand vieler halbfertiger Boote konnten wir den Werdegang einer Dhau gut verfolgen und das steigerte unsere Achtung vor der Arbeit der Zimmerleute.

Genau und akribische Beobachtungen am Creek in Dubai verleiten den Autor zur Annahme, dass der Begriff Dhau vom deutschen „Tau“ abstammen muss, denn jedes arabische Wasserfahrzeug wird mit einem „Tau“ am Lande befestigt. Der Beweis hierfür konnte allerdings noch nicht in letzter Konsequenz erbracht werden.

„Nur wenn Tau fest ist, hängt Dhau gut dran“.

Unser Besuch in Abu Dhabi wurde durch den Besuch des Botschafterviertel und einem kurzen Aufenthalt bei der gerade im Bau befindlichen Scheich Zayed Moschee abgerundet. Sie wird die drittgrößte Moschee der Welt sein, hat 4 je 115 m hohe Minarette und wird 70 000 Gläubigen Platz bieten.

Unsere chinesische „Ming Schaukel“ brachte uns bequem und sicher in unser Hotel zurück.

Dienstag, 17.4.2007

Ein Großteil des Tages war dem Faulenzen gewidmet, denn erst um 15:00 Uhr sollte unsere Fahrt in die Dünen beginnen. Einige horchten einfach länger an der (arabischen) Matratze, andere vergnügten sich im Swimming Pool und wieder andere brachen zu einem nahegelegenen Kreisverkehr auf, um postwendend wieder zum Hotel zurückzukehren.

Um 15:00 Uhr trafen 6 Geländefahrzeuge der Marke Toyota vor dem Hotel ein. Beim Einsteigen fiel sofort die Verstärkung der Fahrgastzelle, ähnlich wie in einem Rallyefahrzeug, auf. Sollte es denn sooo schlimm werden. Unsere klimatisierten Fahrzeuge schnurrten leise die gut ausgebauten Straßen entlang. Als aber nach gut einer Stunde immer noch keine Dünen zu sehen waren, lag die Vermutung nahe, dass wir Wanderdünen hinterherfahren, die sich „verdünisiert“ hatten. Dann doch ein Stopp an einer Tankstelle, die scheinbar als Sammelstelle für alle Dünenfahrer diente. Während wir uns noch ein bisschen erfrischen konnten, verschwanden unsere Fahrer in der Moschee. Das gab doch ein wenig zu denken: Überrollbügel im Auto - Fahrer beten vor der Fahrt?! Nach kurzer Weiterfahrt waren sie dann da: die Dünen. Auf einer etwas flachen Düne, vermutlich Sammeldüne genannt, blieb unser Konvoi, inzwischen auf ca. 15 Fahrzeuge angewachsen, stehen. Die Fahrer ließen etwas Luft aus den Reifen, wohl dem Wüstenwanderer der Plattfüße hat.

Dann ging's los, wie Perlen an einer Schnur folgten alle Fahrzeuge dem Führerauto. Zuerst schaukelte man noch gemächlich zwischen kleineren Dünen umher, dann aber sah man vorherige Fahrzeug geradeaus eine Düne erklimmen, oben angekommen kippte das Fahrzeug nach vorne, kurz war der Unterboden sichtbar,

man konnte noch sehen: er hat sein Reserverad dabei, weg war er. Nun war man selber dran. Kraftvoll zog uns der V8 Motor die Düne empor, ein Blick in dem Himmel, dann in den Sand und kopfüber ging's wieder hinunter. Nach kurzer Zeit spürte man, dass die Fahrer ihr Handwerk souverän beherrschten und es begann Spaß zu machen. Auch die am Anfang abenteuerlich empfundenen Seitenneigungen, mit denen so manche Düne angefahren oder in Richtung Tal wieder verlassen wurde, machten uns immer weniger Kummer. Man hatte das Gefühl, bevor der Wagen kippt, rutscht er seitlich weg (wenn man wohldosiert Gas gibt).

An einer etwas erhöhten Stelle, machten wir eine kurze Rast. Während man seine Blicke über die einzigartige Dünenlandschaft schweifen lassen konnte, zeigten die Fahrer mit den unbesetzten Autos einige Kunststücke für die Galerie. Gerne wären wir hier bis zum Sonnenuntergang geblieben, aber in der bereits oben beschriebenen Manier ging es weiter bis wir in einem Beduinencamp für Touris landeten.

Neben dem Sonnenuntergang gab es ein Buffet zur Stärkung und der anschließende Bauchtanz verhalf jedem, der es wollte, seine Verdauung im Stehen in Gang zu bringen.

Die Heimfahrt erfolgte ohne jegliche Seitenneigung und so konnten wir sie als Dünenfahrerprofis locker auf einer Backe absitzen.

Mittwoch, 18.4.2007

Der Abschied rückte näher und die letzte Nacht verlief genau so gut wie aller anderen. Wir wurden angehalten, unser Hab und Gut in die dafür vorgesehen Behälter zu stauen und in einem Seminarraum zu parken.

Um 9:30 war unsere „Ming Schaukel“ wieder zur Stelle, diesmal leicht abseits des Hoteleingangs. Unser heutiger Ausflug führte uns in die Oasenstadt Al Ain, etwa 160 km östlich von Abu Dhabi. Da es unterwegs keine Dünen sondern nur ausgebaute Straßen gab, verlief die Fahrt dorthin unspektakulär.

Je näher wir Al Ain kamen, umso mehr grüne Tupfer bekamen wir im eintönigen wüstengrau zu Gesicht, das in immer größeren zusammenhängenden Grünflächen mündete. Bei einem Erfrischungsstopp an einer Tankstelle, kam der Gedanke auf, der Fanclub Salzburg Airport sollte doch wenigstens den Airport in Al Ain besuchen. Majed war der Meinung, es gäbe hier keinen Flughafen. Nach Diskussionen unsererseits gestand er Al Ain höchstens einen kleinen Flughafen für Privatjets zu. Er wurde jedoch von dem Tankstellenpersonal überstimmt, das erklärte, es gäbe einen internationalen Flughafen, der nur 10 km entfernt ist. Also verkündeten wir Urbi et Orbi: da fahr ma hin.

AL AIN AIRPORT: Kennung IATA: AAN, ICAO: OMAL

Runway 01/19 4000 m lang, 45 m breit. Eröffnung: 31.5.1994. Der Airport ist für eine Kapazität von 365 000 Passagiere/Jahr ausgelegt.

Er wird regelmäßig von SAUDIA, GULF AIR, PAKISTAN INT. AIRLINES, EGYPT AIR, QATAR AIRWAYS, SUDAN AIR, SHAHEEN AIR (Pakistan) und OMAN AIR angefliegen.

Und nicht zu vergessen: der A380 war bereits zweimal hier um Triebwerks- und Hitzetests durchzuführen. Im August 2006: MSN(main serial number) 004 (F-WWDD) mit Trent 900 Triebwerken; im Oktober 2006: MSN 009 (F-WWEA), wird später an ETIHAD ausgeliefert, mit GP7200 Treibern.

Wird drehten eine Ehrenrunde vor dem Flughafengebäude und wie erwartet bewegte sich in der flirrenden Hitze gar nix. Nur eine militärische DC10, halb verdeckt durch den Zaun konnte „erspottet“ werden. Macht nichts, WIR waren am Flughafen von Al Ain, wer kann das schon von sich sagen.

AL AIN: Oasenstadt im Emirat Abu Dhabi mit etwa 500 000 Einwohner, an der Grenze zum Oman gelegen, die die Oase teilt.

Al Ain bedeutet: Quelle, Auge. Es ist eines der fruchtbarsten Gebiete des Emirates. Das Grundwasser kommt in geringer Tiefe vor und kann so leichter zur Bewässerung der unzähligen Gärten und Grünflächen verwendet werden. Neben Datteln, die einen wichtigen Exportzweig darstellen, werden auch Gemüse und diverse Früchte angebaut.

Al Ain ist auch der Geburtsort von Scheich Zayed al Nahyan, dem Begründer der VAE (2.12.1971), deren Präsident er bis zu seinem Tode 2004 war.

1977 wurde hier die erste Universität der VAE durch Scheich Zayed gegründet, nur Araber dürfen an ihr studieren.

Die niedrige Bauhöhe von nur 6 Stockwerken trägt viel dazu bei, Al Ain als Gartenstadt zu empfinden.

Im Zentrum von Al Ain besuchten wir ein kleines Museum, das über die Besiedelung der Gegend Auskunft gab. Des Weiteren konnten wir durch diverse ausgestellte Kleidungsstücke, Schmuck und Waffen einen Einblick in das traditionelle Leben der Beduinen erhalten.

Danach spazierten wir gemütlich durch eine riesige Dattelpalmenplantage, deren Datteln erst ganz am Beginn der Reifeperiode waren. In dieser Hitze war die klimatisierte Shopping Mall, in die wir uns zwecks Nahrungsaufnahme zurückzogen, eine Oase in der Oase.

So gestärkt ging's zum einzigen Kamelmarkt in den VAE. Auf einem riesigen sandigen Platz, standen hunderte von Kamelen in Boxen und rülpsten vor sich hin. Käufer waren keine zu sehen und so stürzten sich die Händler auf uns. Sicher wären einige Modelle dieser vierbeinigen Wasserspeicher zu knallhart reduzierten Preisen zu haben gewesen, aber die Probleme beim nächtlichen Check in am Airport ließen uns schnell von dem Gefühl, ein Schnäppchen gemacht zu haben, Abstand nehmen.

KAMEL: in den Emiraten ist das einhöckerige Kamel, das Dromedar, zu Hause. Die zweihöckerigen Kollegen, kommen mehr im asiatischen Raum vor.

Es kann 100 l Wasser „tanken“ und damit im Extremfall bis zu 20 Tage auskommen. Der Höcker ist kein Zusatztank, er dient als Fettspeicher.

Die Lebenserwartung für ein Kamel liegt bei etwa 25 Jahren, die Preise hängen hauptsächlich vom Alter ab. Sie beginnen bei etwa 1000 € (15 Jahre) und können bis weit über 20 000 € für ein gezüchtetes Kamel gehen.

Majed hatte uns für diesen Tag noch eine Überraschung versprochen. Unsere Busfahrt führte uns in die Ausläufer des Hajargebirges, dessen höchste Erhebung der Jebel Hafeet ist. Auf seiner Höhe von 1340 m führt eine 13 km lange Teerstraße hinauf, ein Hotel dort oben bietet eine schöne Aussicht.

Unsere Fahrt führte uns aber nicht dort hinauf, sondern durch wild zerklüftete Bergrücken, die denen in unseren Kalkalpen durch nichts nachstehen, nach Ain al Faydah, ein kleines Tal, in dem eine warme Quelle entspringt. Das üppige, satte Grün der Wiesen steht im Gegensatz zum kahlen Gebirge und den staubigen Weiten der nahen Wüste. Wir waren wirklich überrascht. Wenn Heidi, das Kind der Berge, jetzt noch gejodelt und ein alter Senner mit Tabakspfeife Slowfood gekaut hätte, dann (geben wir diesen Tipp lieber nicht an die Tourismusbehörde der VAE weiter).

Mit vielen schönen Eindrücken, nahmen wir die lange Strecke zu unserem Hotel zurück unter die Räder.

Bis zur Abfahrt zum Flughafen blieb uns noch genügend Zeit, dass jeder seine persönliche „Fliegerkombi“ gegen den Tropenanzug tauschen konnte.

Am Airport hieß es von Majed Abschied zu nehmen, er war ein guter, kompetenter Begleiter; schön, dass er nicht alles so ernst nahm. Der Check in und die anschließende Sicherheitskontrolle des Großgepäcks gingen zügig vonstatten, so dass wir uns bald darauf im Terminal einfinden konnten.

Es ist im Stile einer Palme errichtet und platzt schon aus allen Nähten. In der Nacht macht es einen etwas düsteren Eindruck. Besonders im ersten Stock, wo das Gelb-Grün in ein sehr dunkles Blau übergeht. Durch diverse Löcher, daneben haben sich leere Kartons und anderer Unrat angesammelt, soll's zu den Fliegern gehen. Würde man aber anstatt der Gates auf die Schienen der Hedscha Bahn treffen, kaum jemand hätte es gewundert. Sie sollte anfangs des 20. Jahrhunderts Damaskus mit Mekka verbinden, aber die Schienen reichten nur bis Medina. Da das aber weit weg von uns ist und die Schwellen heute bereits tief im Sand stecken, werden es doch die Gates sein.

Es waren die Gates. Dem Terminal muss man sein Alter von etwa 25 Jahren natürlich zu Gute halten. Dort erfolgte die Personenkontrolle und wir konnten in einem schmucklosen Wartesaal Platz nehmen. Draußen wurde der ältere Bruder unseres A330-243, mit dem wir aus München kamen, zum nächtlichen Flug vorbereitet. Mit der Werksnummer 724 und der Registrierung A6-EYG schulterte er gutmütig die Bürden, die ihm für den Flug nach München auferlegt wurden.

Im Warteraum aber fiel eine etwas korpulente Sicherheitsbeamtin auf. Ihre fast quadratische Silhouette bewegte sie wie ein Panzer im Spähgang vorwärts und ließ die Sicherheitsschleuse nicht aus den Augen. Eine sehr schlanke Dame rutschte in ihr Visier, mit einer Gebärde, ähnlich der einer Winkerkrabbe, holte sie diese Dame zu sich und beide verschwanden in einer Kabine. Oh je, was wird das werden, welch Ungleichgewicht der Massen! Doch nichts geschah, Panzer und Solettifrau erschienen beide wieder munter auf der Bildfläche. Für eine Skulptur „Mutter aller Emirate“ wäre sie das ideale Modell. Beobachtungen dieser Art verkürzten die Zeit bis zum Boarding, das zeitgerecht erfolgte, drastisch.

Der Pushback erfolgte um 2:30 lokal und da wir mit dem Inflight Entertainment schon besser vertraut waren, konnten wir per Bugkamera den Startlauf verfolgen. Wenn's schon so eine lange Runway gibt, dann wollen wir sie auch nutzen, sagte sich unser Airbus und gönnte sich einen entsprechenden Anlauf. Die Lichterketten der Autobahnen blieben unter uns zurück als wir Dubai ansteuerten. Mit einer weiten Linkskurve über der Straße von Hormus wechselten wir auf die andere Seite des Persischen Golfs auf Iranisches Staatsgebiet und in 40 000 Fuß wurde in der Kabine das „Betthupferl“ serviert. Noch über Iranischem Gebiet verfiel der Autor in einen erquickenden Schlaf, der allerdings von einer tiefgekühlten Kabine unterbrochen wurde. Nach einigen thermischen Überarbeitungen gelang es ihm den Schlafzustand

wiederherzustellen und bis Rumänien durchzuhalten. Danach gab es Frühstück, doch das wichtigste, der Kaffee, fiel wegen „unexpected turbulences“ , die bereits längst abgeklungen waren, ins Wasser. Dort blieb er und wurde nicht ausgeschenkt. Wenn Schampus wegen „unexpected turbulences“ nicht ausgeschenkt wird, so kann man das verstehen, aber Kaffee schäumt eigentlich ganz selten.

Inzwischen war bereits der Sinkflug eingeleitet. Das Routing führte uns südlich des Münchner Flughafens vorbei, eine Rechtskurve brachte uns dann auf die Runway 08R, von der wird 5 Tage vorher in die Wüste aufgebrochen waren. Um 6:46 Uhr, nach 6:01 Stunden Flugzeit, wurden wir wieder sachte auf unserem Planeten abgesetzt und rollten zum Terminal.

ETIHAD Airways ist eine Airline, die man durchaus wieder buchen oder weiterempfehlen kann. Die Airline ist noch jung und wird die Chance das eine oder andere zu verbessern sicher ergreifen. Der geneigte Leser mit Internetzugang kann unter <http://www.airlinequality.com/main/forum.htm> Beurteilungen verschiedener Airlines, darunter auch ETIHAD, nachlesen.

Nach einer etwas zähen Passkontrolle in München fanden wir unser Gepäck wieder und begaben uns zu unserem Bus nach Salzburg.

Dieter Hiller nutze die Fahrt, um nochmals die Stationen unserer Reise in Erinnerung zu rufen, und dankte Peter Knoll in unser aller Namen für die perfekte Organisation und Durchführung dieser Reise. Der lang anhaltende Applaus war Zeichen für Dank und Anerkennung seiner Arbeit.

Eine Reise mit dem FANCLUB SALZBURG AIRPORT ist und bleibt immer ein Erlebnis, meint der Autor

Wilfried Salomon, Schriftführer.