

der Krise 2002 hat sich die Situation zwischen beiden Staaten entspannt. Ob diese Deeskalation von Dauer ist, bleibt abzuwarten. Wichtig ist, Formen der friedlichen Konfliktlösung weiter auszubauen. Auch das gegenseitige Vertrauen muss weiter gestärkt werden, weil viele indische Beiträge noch von einem großen Misstrauen gegenüber Pakistan zeugen.

Es ist erfreulich, dass 2005 gleich zwei deutschsprachige Publikationen zur indischen Außen- und Sicherheitspolitik erschienen sind, die sich zudem hervorragend ergänzen. Während Christian Wagner *Die Außenpolitik der Indischen Union 1947-1998* untersucht, widmet sich Klaus Voll deren weiteren Entwicklung bis 2005. Beide Autoren werfen die Frage auf, ob Indien in den Internationalen Beziehungen einen Großmachtstatus einnimmt. Während Indien bis 1998 als "verhinderte Großmacht" gelten kann, weil zwar das Potenzial für eine solche Stellung vorhanden war, jedoch weltpolitische Konstellationen und innenpolitische Weichenstellungen dies verhindert haben, konstatiert Klaus Voll der Indischen Union bis 2005 einen Bedeutungszuwachs auf internationaler Ebene.

Vielleicht ist die Frage nach einer Großmachtstellung in der multipolaren Welt des 21. Jahrhunderts, in der auch gesellschaftliche Akteure immensen Schaden anrichten können, zweitrangig. Jedoch gilt es festzuhalten, dass eine stabile Weltordnung und die Bewältigung der anstehenden internationalen Herausforderungen nur dann zu lösen ist, wenn auch Indien angemessen einbezogen wird. Indiens Eliten, von Jawaharlal Nehru über Atal Bihari Vajpayee bis Manmohan Singh, so unterschiedlich ihre Lebensläufe und politischen Ansätze auch sein mögen, haben dies schon immer proklamiert. Zunehmend erkennen auch die USA und mit zeitlicher Verzögerung die Staaten der Europäischen Union, dass Indien eine wichtige Rolle im 21. Jahrhundert zuerkannt werden muss. Dies wird im hier besprochenen Buch sehr gut herausgearbeitet

und macht es deshalb so interessant und lesenswert.

Robby Geyer

### **Subin Nijhawan: Die kommerzielle Luftfahrt im heutigen Indien**

Halle (Saale): Universität Halle, 2006 (= Südasienswissenschaftliche Arbeitsblätter, Band 8), 172 S., 5,00

Der vorliegende 8. Band aus der Reihe der Südasienswissenschaftlichen Arbeitsblätter lässt sich hervorragend "in einem Zug" durchlesen. Dem geeigneten Leser, der häufig von und nach Indien unterwegs ist, wird vieles bekannt vorkommen. Nicht wenige werden sich über einen unzuverlässigen und geradezu schlechten Service der Staatslinie Air India geärgert haben. In gewissem Maße gilt dies auch für die hauptsächlich national ausgerichtete Indian Airlines.

Der Autor bringt den Leser durch seine prägnante Arbeit fast auf den aktuellen Stand der Diskussion auf dem indischen Luftverkehrsmarkt, der – wie richtig festgestellt wird – zu den spannendsten auf der Welt gehört. Selbst deutschsprachige Aviationsmagazine bringen reich bebilderte Reportagen über den immer stärker bevölkerten indischen Luftverkehrsraum. Die Entwicklung in Indien geht so rasant voran, dass freilich die jüngsten Geschehnisse nicht mehr Eingang in das Werk finden konnten. Kleinere Flughäfen (z.B. Nagpur im Zentrum Indiens) erhalten nach und nach internationalen Status. So hat etwa der arabische Billiganbieter Air Arabia seit dem 16. Oktober 2005 den internationalen Flugverkehr zwischen Nagpur und seiner Basis Sharjah eröffnet. Rund um den Flughafen Nagpur wird eine Sonderwirtschaftszone (Special Economic Zone = SEZ) eingerichtet, sodass sich der internationalisierende Flugverkehr und die Wirtschaft gegenseitig befruchten. Kürzlich hat die größte private Fluggesellschaft, Jet Airways, Air Sahara übernommen und ist somit zur größten

privaten Airline des indischen Subkontinents aufgestiegen. In diesem Segment konsolidiert sich der Aviationsmarkt, was für die Billiganbieter noch nicht zutrifft. Diese entwickeln sich zurzeit zu einem großen Markt, der sich wohl erst in einigen Jahren setzen wird.

Für den deutschen Leser kaum vorstellbar ist die Tatsache, dass beide staatlichen Fluglinien fast täglich in der Presse stehen. In diesem Band erfährt man warum: Sei es, wegen der sich hinziehenden Expansionsgespräche, wegen Pannen oder weil neue Routen in den Flugplan aufgenommen werden. Auch Streiks oder die Androhung derselben sind ein beliebtes Thema in den indischen Medien.

Der Autor führt den Leser nach einer allgemeinen Einführung in den internationalen Luftverkehr seit 1944 in die Luftverkehrspolitik Indiens ein, die interessanterweise mit einer privaten Flugesellschaft im Jahre 1932 startete. Die ursprünglich TATA Airlines genannte Fluglinie firmierte um in Air India (zwischen durch aufgrund einer PR-Initiative mit Bindestrich, der nun wieder fallengelassen wurde) und wurde schließlich 1953 verstaatlicht (Kapitel II). Breiter Raum wird beiden staatlichen Flugesellschaften in Kapitel III A. eingeräumt, in dem anschaulich dargestellt wird, wie das zivile Luftfahrtministerium Indiens eine ehemals florierende Airline mit Vorbildcharakter ("Flagschiff Indiens") in einen "abgerissenen Maharaja" verwandelt hat, der sich schon seit langem kein neues Fluggerät mehr geleistet hat. Wer Indien kennt, wird freilich nicht verwundert sein zu erfahren, dass die durchaus vorausschauenden Manager, vor allem von Air India, auf fast ingenieure Weise die Wettbewerbsfähigkeit der Flugesellschaft dadurch erhalten haben, dass sie ein Netzwerk an Kooperationsvereinbarungen mit ausländischen Airlines, allen voran der Deutschen Lufthansa, eingegangen sind. Durch den staatlichen Protektionismus und der endlich genehmigten Bestellung neuer Flugzeuge wird das schlingernde Flagschiff

Indiens samt Indian Airlines möglicherweise doch noch Kurs halten können und wieder in die erste Liga der internationalen Luftfahrtgesellschaften aufsteigen. Verschmelzungspläne, wie sie im Luftfahrtministerium angedacht sind und vom Autor befürwortet werden (Kapitel IV), werden sicherlich ein Übriges zur Überlebensfähigkeit auf dem freien Markt beitragen können. Inwiefern hier die PR-Initiative von Indian Airlines sinnvoll ist oder war, das Logo in "Indian" umzubenennen und das Auftreten der Airline durch kräftigere Farben aufzufrischen, bleibt abzuwarten. Auf die privaten Anbieter reagiert Indian Airlines seit einiger Zeit schon mit Frühbucherrabatten, die diese alteingesessene Airline erneut zu einer veritablen Alternative zu den aufstrebenden Discountern werden lässt.

Indien wird immer ein besonderer Luftverkehrsmarkt bleiben, auf dem auch weniger lukrative Destinationen schon aus politischen Gründen angefliegen werden müssen, sodass immer eine gewisse "Staatsquote" bestehen bleiben wird.

In Kapitel III B. beschreibt Nijhawan noch gut 30 internationale Airlines, die Indien ansteuern oder angesteuert haben, und rundet damit das Bild der auf dem indischen Subkontinent tätigen Luftfahrtgesellschaften ab.

Keine Erwähnung finden die Sicherheitsbedenken, die von vielen Experten geäußert werden, weil die Flughäfen den angeschwollenen Verkehr kaum noch abwickeln können. Der Autor berichtet hier vor allem von dem Flughafen in Ahmedabad. Aber auch wer aus Delhi abfliegt, wird beobachten können, wie sich die Flugzeuge, vor allem der Privat- und Billiganbieter, bis weit weg vom Terminal aufreihen und nur durch den Einsatz vieler Busse erreichbar sind. Die Folge sind lange Rollzeiten auf dem Flugfeld. Die Zeitungen berichten nicht selten von Beinahezusammenstößen und dem (bisher) glücklichen Abwenden von Beinahekatastrophen. Flüge aller Anbieter von und nach Goa werden häufig "en bloc" kurzerhand um zwei bis drei Stunden ver-

schoben, weil der Hauptdestinations- oder Ausgangsflughafen im Mumbai schlicht überlastet ist. Wegen ihrer Aktualität wird nur am Rande die neueste Entwicklung auf diesem Gebiet erwähnt, dass internationale Konsortien, darunter die Frankfurter FRAPORT, den Betrieb und die Modernisierung der beiden wichtigsten Flughäfen in Delhi und Mumbai unter großem Protest der Gewerkschaften im Frühjahr 2006 übernommen haben.

Die der Veröffentlichung beigefügten Anhänge sind sehr interessant (Darstellung der Freiheitsrechte der Luft), informativ (Allianzen, Flotte der Air India und der Indian Airlines, Liste der Privatflieger etc.) und amüsant (Werbekampagnen der Air India und Nachruf auf die Einmottung der ersten Jumbos der Air India). Es wäre sicherlich interessant, diesen Band fortzuschreiben und die neuesten Entwicklungen – positiv wie negativ – mit einzubeziehen. Erwähnenswert wären noch die unterschiedlichen Preisgestaltungen für Ausländer, die in Devisen oft höhere Tarife zahlen müssen, und Inder, die die deutlich günstigere so genannte "Rupee Fare" in Anspruch nehmen können. Jedoch besteht momentan immer die Gefahr, dass die Arbeit aufgrund der Dynamik der kommerziellen Luftfahrt in Indien bei Drucklegung den Ereignissen hinterherhinkt. Aber dies spricht auch dafür, dass der Autor ein aktuelles und auch von der deutschen Presse immer stärker verfolgtes Thema anspricht.

Jona Aravind Dohrmann

**Greg Fealy, Virginia Hooker (eds.):  
Voices of Islam in Southeast Asia. A  
Contemporary Sourcebook**

Singapore: ISEAS, 2006, LI + 540 pp., US\$ 29.90 (paperback)

This book is divided into two parts. The first part consists of ca. 90 pages. After an introduction how to use this book eight chapters on the developments regarding Islam in the

several states of Southeast Asia, with a strong focus on the last two or three decades follow. No chapters on Laos and Timor Leste have been included, Cambodia and Vietnam are discussed together in one chapter. Each chapter contains some demographic data, information on the historical background and the role of Islam and the state and finally a short discussion of recent developments.

The second part represents the main section of the book. On about 380 pages more than 180 text samples are presented in English, being mainly translations from Indonesian/Malay, Burmese or Thai or original English sources (mainly from the Philippines and Malaysia). At least the translations of Indonesian and Malaysian texts are of high quality, the texts from Burmese and Thai sources were not verified due to the lack of language proficiency of the reviewer. Each text extract is introduced by a commentary which puts the text into a religious, political or social context. By doing this the editors made it possible to use the book as an excellent resource for teaching classes on Islam in Southeast Asia, sociology or modern politics.

As Indonesia with its population of more than 200 million Muslims is the most populous Islamic country in the world it is not surprising that the majority of texts chosen by the editors come from Indonesia. About 69% of the material presented here come from Indonesian published or internet sources, while the rest of Southeast Asia is represented as follows: Malaysia 20.1%; the Philippines 4.4%; Myanmar 3.3%; Thailand 2.2%; Brunei Darussalam 0.5%; Singapore 0.5%. No text from Cambodia or Vietnam had been included although both countries were discussed in the first part of the book. Especially an official text from socialist Vietnam regarding its Muslim minority would have been interesting.

The sources are further divided into several chapters and subchapters, organized mainly on the most relevant themes discussed in the