Auf zum Hill

Wir sind nach Pulau Pinang[15] gekommen um uns die Sehenswürdigkeiten der Insel anzuschauen und haben eine Liste mit unseren Wünschen im Gepäck. Da trifft es sich gut, dass gleich in der Lobby die Vertreter eines Reisebüros ihre Dienste anbieten. Wir lernen da eine junge, clevere Frau kennen, dann einen Mann, der sich als Boss zu erkennen gibt, und eine nette Frau - das Namensschild weist sie als 'Selvi' aus - die empört darauf reagiert, dass sich jemand anderes als Chef bezeichnet. Der Boss sei sie! Schließlich arbeite sie von allem am längsten hier.

Von ihr erfahren wir, dass es hier keine organisierten Touren gibt, keine Fahrten mit einem Minibus und einem Reiseleiter. Man bucht ein Taxi für fünf Stunden, sagt dem Fahrer, wohin man möchte, er fährt das gewünschte Ziel an und wartet, bis man alles besichtigt hat. Nur muss

[15] malaiisch für Insel Penang

man selbst darauf achten, die Zeit nicht zu überschreiten - oder nachzahlen.

So buchen wir also am Abend - die junge Frau hat Dienst - ein Taxi zum Penang Hill, betonen, dass wir mit der Standseilbahn auf den Hügel fahren und uns anschließend den Kek Lok Si Tempel in der Nähe ansehen wollen. Alles wird für den Fahrer notiert, wir bezahlen die gewünschten 200 MR[16] bekommen eine Quittung und sitzen um 10:00 Uhr am nächsten Morgen im Taxi. Wir sind auf dem Weg zum Bukit Bendera[17], einem 833 Meter hohen Berg, der auf der Insel als beliebtes Touristenziel gilt.

Wir waren schon einmal oben[18], haben von Veränderungen gelesen und freuen uns auf den Tag. Unser Fahrer ist lebhaft, spricht ein gut verständliches Englisch, zeigt auf die neuen Hochhäuser entlang der Straße und erklärt uns, dass hier nur Reiche wohnen können, da keine Wohnung unter 1 Mio. MYR zu haben sei. Er hat Meinungen zu allen ethnischen Gruppen auf der Insel und verkündet uns gestenreich, welche er am wenigsten leiden kann.
War das Gespräch am Anfang recht unterhaltsam, wird es im Laufe der Fahrt immer anstrengender. Der Mann parliert über viele Themen - nur das Thema Bergbahn schneidet er erst an, als er auf einem Parkplatz hält und sagt, hier müssten wir auf einen Jeep wechseln, der würde uns für 160 MR schneller als die Tram nach oben bringen.

Nun, wir wollen den Zug! Es gibt ein Hin und Her, der Fahrer behauptet, der Jeep sei billiger, die Bahn zu lang-

---

[16] ca. 50 €
[17] malaiisch Penang Hill
[18] 2009

sam und total überfüllt wegen der tausend Chinesen, die nach oben wollten. Erst nach einem energischen Hinweis auf die schriftliche Abmachung fährt er wieder los, stumm jetzt und mit verkniffenem Gesicht. Wir haben ihm wahrscheinlich die Provision vermasselt...

Der Umweg und die Diskussion haben uns 40 Minuten unserer Zeit gekostet, rechnen wir jetzt noch je 50 Minuten für Hin- und Rückfahrt zum Hotel dazu, so sollten wir die Uhr im Auge behalten.

Die lange Geschichte der Penang-Bergbahn - ganz kurz

Die Penang-Bergbahn wurde ursprünglich für die britischen Kolonialherren errichtet, die die kühlere Luft auf dem Penang-Hügel genießen wollten. Die erste Strecke wurde zwischen 1901 und 1905 gebaut und sollte mit einer Dampflok betrieben werden, funktionierte aber aus technischen Gründen nicht. Im Jahre 1909 wurde dann mit dem Bau einer Standseilbahn begonnen, die nach einer längeren Probezeit am 1. Januar 1924 offiziell eröffnet wurde. Damals gab es zwei Streckenabschnitte, und die Fahrgäste mussten auf halber Höhe die Fahrzeuge wechseln.

Dann im Jahr 2010, wurde die inzwischen 87 Jahre alte Standseilbahn komplett überholt. Neue Schienen wurden verlegt und neue, moderne Wagen angeschafft, um die Geschwindigkeit der Züge und die Kapazität zu steigern. Nun kann man ohne Umsteigen von der Tal- zur Bergstation fahren - und die 1.996 Strecken- und 691,4 Höhenmeter in knapp fünf Minuten zurücklegen. Pro Fahrt können bis zu 200 Passagiere befördert werden!

Der Berg ruft

Nach dem Zank mit unserem Chauffeur stehen wir also tatsächlich in Air Itam an der Talstation, lösen unsere Tickets für rauf und runter (zusammen 60 MYR) und müssen ein paar Minuten auf die Bergbahn warten.

Dann kommt die E-Lok mit zwei schicken Wagen, wir ergattern Sitzplätze, es wird ziemlich voll, doch in kurzer Zeit bewältigen wir die Strecke und die Steigung (max. 52,2 %). Wir sehen Wälder und Felsen - und dann nichts mehr, denn auch ein Tunnel gehört zum Weg.

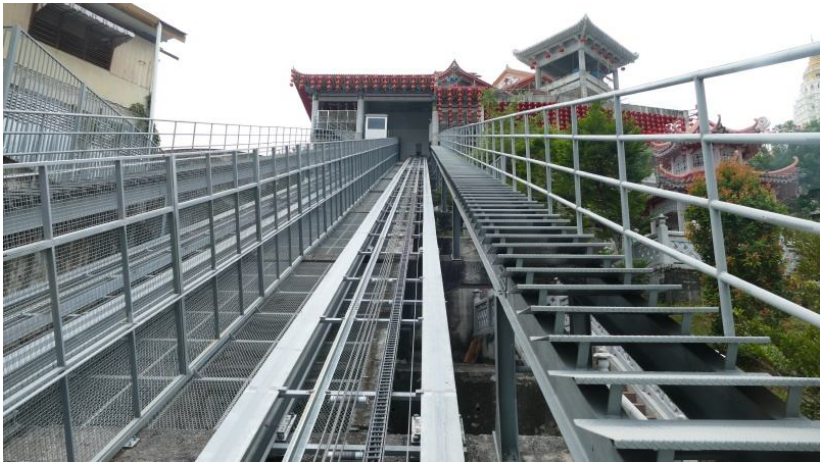
Oben empfängt uns kein Sonnenschein und die Aussicht ist verhangen. Allzu weit können wir nicht gucken, dann wird alles dunstig. Aber die Stadt ist zu sehen und die Penang-Brücke zu erkennen. Wir müssen noch ein paar Meter den Berg hinauf, alles ist sauber und gepflegt, rote Lampions und Blumenkübel zieren den Weg, denn hier in Malaysia ist das chinesische Neujahrsfest noch nicht vorbei.

Über Treppen kommen wir zum Hindu-Tempel, ziehen die Schuhe aus und treten ein. Da hängen Schilder: 'Fotografieren verboten' und so schaue ich mir all die Götter nur an. Doch dann nehme ich meinen Mut zusammen und frage den Mönch, der hier Aufpasser spielt, ob nicht doch ein Foto erlaubt sei. Er strahlt und nickt - ich darf fotografieren und kann Shiva und Ganesch mit nach Hause nehmen. Die Moschee dagegen scheint außer Betrieb: alles ist leer und verführt nicht zum Knipsen.

In der vollbesetzten Bahn fahren wir nach unten, finden unser Taxi und müssen schon wieder mit dem Chauffeur diskutieren: er möchte jetzt mindestens zwei 'Showrooms' besuchen, Geschäfte, in denen man Kaffee, Tee oder Schokolade kosten und kaufen kann. Üblicherweise bekommt der Fahrer dort Provision - aber, so leid es mir tut - daraus wird nichts. Wir kennen die Läden und möchten nichts kaufen. Wir müssen mit Nachdruck darauf bestehen, dass auf unserem Programm jetzt der Kek Lok Si-Tempel steht.

Im Tempel des Höchsten Glücks

Mit sichtlich schlechter Laune bringt der Fahrer uns zu einem Treppenaufgang, dort sollen wir hochgehen, dann kämen wir zum Schalter für die Kabinenbahn. Wir können die Gebäude des Kek Lok Si-Tempels schon über uns sehen, also folgen wir den Anweisungen, werden stutzig, als wir in eine Geschäftsgasse kommen, fragen nach und steigen eine anderen Treppe wieder nach unten, bis wir unweit unseres Taxis wieder auf der Straße stehen - direkt vor dem Ticketschalter.



Wir lösen Fahrscheine für alle Etagen, zahlen 4 €/Pers., fahren mit der Kabinenbahn einen steilen Hügel hoch und sind endlich auf der unteren Ebene des größten buddhistischen Tempels in Malaysia. Aber nicht nur buddhistischer Baustil ist hier vertreten, sondern der chinesische Einschlag ist unverkennbar.

Mit dem Bau dieser riesigen Tempelanlage wurde bereits 1890 begonnen - und ist heute noch nicht vollendet. Immer wieder wird eine neue Halle, eine Pagode, eine Statue eingeweiht, die das Gesamtbild ändern und prägen. Wir laufen Treppen hoch, wandern durch geschmückte Gänge, bestaunen die Masse der Reliefs und Figuren. Dann folgt wieder eine Fahrt mit der Bahn, höher und höher. Immer spektakulärer werden die Bauten. Da ist die siebenstöckige Pagode der 10.000 Buddhas, die aber zurzeit geschlossen ist. Und ganz oben steht die 30 Meter hohe Bronzestatue der Kuan Yin, der Göttin der Gnade und des Mitgefühls[19].

Zu der Anlage gehören auch ein Teich mit Schildkröten, ein Koi-Becken und natürlich Blumenrabatte, Bäume, Lampions. Wir sind müde gelaufen, satt vom Gucken, und ein Blick auf die Uhr bestätigt uns, dass es Zeit wird zum Abschied nehmen.

[19] eingeweiht 2002