

Ein Fenster zum Meer: Frauen, Männer und Heilige des Indischen Ozeans

Von Nidhi Mahajan

Aakhar - Zu Hause

Schokolade, Kleidung, Geschenke für die Kleinen zu Hause.
Duftseifen, Parfüm, ein neues Samsung-Handy -
Spuren von mir, für sie, zu Hause.

Kredit und Lastschrift, Hawala und Angadiya
Die Abrechnung einer Saison -
Dennoch an Schulden gebunden, zu Hause

Heilige Fahnen und Girlanden für die Mod,
Zucker, Fisch und Roti für Daryapir -
Neuanfänge erblühen mit Nava Naroj, zu Hause.

Kindergeschrei mischt sich ins Fajr, das Hajr meiner Schwester,
Ehefrauen, die kochen, putzen, bügeln und herrichten -
Die Rhythmen des Alltags pulsieren, zu Hause

Ein Drittel des Fleisches, gegessen, verschenkt und gespendet
Die Opfergaben gedenken, Eid Mubarak -
Feiern mit der Familie, zu Hause.

Die staubigen Straßen von Salaya beben vor Freude
Sagans, Shoraats und Nikkahs -
Die Hochzeitssaison erwacht, zu Hause.

In der Morgendämmerung am Schlafen, abends in der Dargah
Ein Heiliger Mensch, der einst die Meere kreuzte –
Nun ruht er in Frieden, hier, zu Hause

Parfümierte Mawa, Chai nicht Kahawa
Getrockneter Fisch aus dem Meer, Krabben von der Küste -
Die Aromen von Niyaz erfüllen die Luft, zu Hause.

Trauern zu Moharram, glänzende Tazien
Sonntagsbazaare, Dhamaal, Chokora –
Zuljanah und Buraq, die gen Paradies fliegen, zu Hause.

Familie, Fischer, katzenartige Begleiter
Eine kranke Mutter, Krankenhausrechnungen, Gebühren -
Familiäre Verantwortung, zu Hause.

Und ich, Naushad, denke an ihr Lachen,
Ihre Begierde lebt in meinen Armen. Was tut sie, wenn –

Ich, der Nakhwa, nicht bei ihr bin, zu Hause?

Jeden April wehen die Monsunwinde im Indischen Ozean aus dem Südwesten, und jedes Jahr im November drehen sie und wehen aus dem Nordosten. Seeleute auf hölzernen Segelschiffen mit Lateinersegeln oder Dhaus nutzen seit langem diese vorhersehbaren Monsunwinde, um mit dem Nordostmonsun von Südasien und der arabischen Halbinsel in Richtung des Horns von Afrika und der Suaheli-Küste zu fahren und mit dem Einsetzen des Südwestmonsuns zurückzukehren. Der Monsun ist von zentraler Bedeutung für die Einbindung des Küstenstreifens des Indischen Ozeans in eine transregionale Arena über die *longue duree* (Alpers 2013; Amrith 2016; Amrith 2018; Chaudhuri 1985; Roy 2012; Sheriff 2010).



Abb. 1. Ein Vahan aus Kachchh in Mombasa, 2017. Foto vom Autor.

Die heutigen Kachchhi-Dhaus oder *Vahan* sind zur Bewegung nicht mehr auf ihre Segel angewiesen und werden stattdessen von Dieselmotoren angetrieben. Im offiziellen Sprachgebrauch werden diese Vahan in Indien als "mechanisierte Segelschiffe" bezeichnet. Sie werden hauptsächlich in Gujarat gebaut, in Hafenstädten am Golf von Kachchh wie Mandvi und Jam Salaya. Dieser Handel funktioniert als Arbitrage-Wirtschaft (Dua 2016; Dua 2019), da die Dhaus vor allem in Konfliktzeiten kleinere Häfen ansteuern. Sie transportieren Waren wie Reis, Vieh, Lebensmittel, Elektronik, Medikamente, Nahrungsmittelhilfe, Reifen und sogar Autos über Häfen in Indien, dem Persischen Golf, Jemen, Somalia und Kenia. Obwohl sie auch ohne die Monsunwinde fahren

können, sind die meisten mechanisierten HolzDhaus weiterhin mit dem Monsun unterwegs, wobei die Häfen von Dubai und Sharjah wichtige Umschlagplätze sind. Anstatt jedoch mit dem Monsun mit der Dhau zu fahren, fliegen die Seeleute jetzt mit Flugzeugen von den VAE nach Indien und zurück. Die Dhaus bleiben die meiste Zeit des Jahres in den für den Umschlag geeigneten Häfen der Vereinigten Arabischen Emirate angedockt. Wenn die Seeleute die Häfen in Gujarat verlassen, lassen sie Frauen, Kinder und Angehörige in ihren Häusern in Jam Salaya und Mandvi zurück, zu denen sie einmal im Jahr zurückkehren.

Mit den Winden kommen auch Neuigkeiten: von Freunden, Liebenden, Kindern, Hochzeiten – von alten Schulden, die beglichen, und neuen, die verhandelt werden. Jeden April warten Frauen und Kinder in Mandvi und Jam Salaya auf die Rückkehr ihrer männlichen Verwandten und die Möglichkeit, ihre durch die Seefahrt unterbrochenen Beziehungen wiederzubeleben. Die Lebensrhythmen der seefahrenden Gemeinschaften in Westindien sind eng mit den Monsunwinden verwoben. Das soziale und wirtschaftliche Leben der Seeleute und ihrer Familien ist von einer monsunalen Zeitstruktur und einem dynamischen Beziehungsgeflecht geprägt (Mahajan 2020). Die Händler und Seeleute von Kachchh teilen das Jahr entsprechend den wechselnden Monsunwinden ein, und ihre Buchführung richtete sich nach einem saisonalen Segelkalender. Die Periode des Nordostmonsuns nennt sich *Mausam*, und der Südwestmonsun wurde als *Aakhar* bezeichnet (siehe auch Goswami 2016). Der Monsun war nicht nur in die Handelspraktiken im Indischen Ozean eingebettet, die Mobilität mit dem Monsun wurde auch von staatlichen Mächten eingeführt - von den Portugiesen, den Briten und sogar vom postkolonialen indischen Staat, der den Dhauverkehr zwischen den Monaten Juni und September einschränkte (siehe Machado 2014). Für die Kachchhi-Seeleute war Aakhar ein Zeitraum, in dem die meisten Seeleute nach Hause zurückkehren, während Mausam sich auf die neun Monate auf See bezog.

Auch heute fliegen die meisten Seeleute noch in der Periode von Juni bis September, auch *Aakhar* genannt, nach Indien zurück und setzen ihre Arbeit an Bord der Schiffe mit dem Ende des Südwestmonsuns (*Mausam*) wieder fort. Obwohl die Bewegung der Dhaus nicht mehr vom Monsun bestimmt wird, spielt der alte saisonale Monsun-Kalender immer noch eine Rolle, oft auf subtile, aber wichtige Weise, da die Saisonalität das alltägliche Leben der Seeleute und ihrer Verwandten prägt. Die Verträge für die Arbeit an Bord der Dhaus werden nach diesem Saisonkalender datiert, und Löhne werden nur während Aakhar ausgezahlt. Aakhar ist somit weiterhin ein Zeitraum, in dem die Konten der Saison abgeschlossen und die Verträge erneuert werden. Dieser saisonale Segelkalender ist Teil einer historischen Erfahrung, die die vorherrschenden Produktionsverhältnisse weiterhin prägt, auch wenn sich die Seefahrendengemeinschaften der Kachchhi schnell an die sich ändernden Bedingungen anpassen: Klimawandel, Wetter, Arbeit, Kapital, Märkte, Regierungen und sogar familiäre Verpflichtungen. Das Leben in den Seefahrenden Städten Jam Salaya und Mandvi bewegt sich immer noch mit dem Monsun.

Heimathäfen, Netzwerk-Zentren: Saisonales Leben in Jam Salaya und Mandvi

Die Städte Jam Salaya und Mandvi am Golf von Kachchh sind "Netzwerkzentren" (Markovits 2000), die durch den Dhau-Handel mit anderen Orten verbunden sind. Die Seeleute, die diese Städte ihr Zuhause nennen, sind überwiegend Muslime, die den Gemeinschaften der Bhadala und Wagher angehören, während einige hinduistische Kharvas weiterhin an ihrer Seite arbeiten (siehe auch Simpson 2006). Beide Städte sind seit langem

mit der Seefahrt verbunden, der Lebensrhythmus in der Stadt ist naturgemäß saisonabhängig und das soziale Leben ändert sich mit den Winden.

Während des Mausam sind die Städte leer von Seeleuten, die auf See sind. Mehr als sechs Monate lang leben und arbeiten sie an Bord von Vahans, wobei der Tag in Sechs-Stunden-Schichten eingeteilt ist, die Besatzung in verschiedenen Teilen des Schiffes arbeitet und die Geräusche der Wellen, Windböen und das Dröhnen der Dieselmotoren sich zu einem unverständlichen Brüllen vermischen. Es ist auch unglaublich einsam; die Seeleute sehen andere Besatzungsmitglieder nur zu den Mahlzeiten, und was gibt es dann schon zu sagen? Diese Seereisen enden und begannen in verschiedenen Häfen in Indien, Somalia, Jemen, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Oman und Kenia. In vielen dieser Städte verlassen die Seeleute den Hafen aus Sicherheitsgründen oder einfach deshalb nicht, weil sie keine Erlaubnis haben, die stark gesicherten Häfen, in denen sie anlegen, zu verlassen. Demnach freuen sich die Seeleute am Ende der Saison auf die Rückkehr in ihre Heimat, um mit ihren Angehörigen, die sie zurückgelassen haben, wieder vereint zu sein.

Aakhar ist eine Zeit der Rückkehr. Es ist die Zeit, in der Ehemänner, Väter und Söhne nach Hause kommen und ihre Freunde und Lieben auf ihre Ankunft warten. Aakhar wird im Haus der Familie verbracht, es werden Reparaturen an Haus und Schiff vorgenommen, Verträge für die nächste Saison abgeschlossen und alte Schulden beglichen. Es ist auch eine Zeit intensiver sozialer Aktivität. Dies ist die einzige Zeit des Jahres, in der Hochzeiten stattfinden, da die Männer anwesend sind. Doch wie viele Frauen und Männer in Jam Salaya und Mandvi zugeben würden, fordert die intensive soziale Aktivität einen emotionalen Tribut, und so ist das Ende von Aakhar für viele eine Erleichterung. Und so kehren die meisten Seeleute am Ende von Aakhar zur Arbeit auf See zurück, während die Frauen zu Hause weiterarbeiteten.

Die Videoarbeit "From Aakhar to Mausam" konzentriert sich auf die Lebensrhythmen zu Hause und auf See. Das Video besteht aus ethnografischen Schnappschüssen, Fotos und Videos, die während Hochzeiten und Muharram 2017 in Jam Salaya aufgenommen wurden, und fängt sowohl die Geräusche von Wellen und Wasser ein, während die Seeleute weg von der Heimat und der intensiven Geselligkeit auf See sind. Sunnitische Bhadala- und Wagher-Muslime in Jam Salaya geben den Auftakt zu Muharram, indem sie die Taziyas herausholen und des Opfers von Hussain gedenken. Wie auch bei anderen Zeremonien in der Stadt werden lokale Heiligtümer wie die Dargahs von Masum Shah und Hasim Shah zu Knotenpunkten dieser Feierlichkeiten, da Heilige und Gott die ultimativen Schutzherr*innen für diese Seefahrenden Gemeinschaften sind. Das Video zeigt, wie Frauen zu Hause und Heilige, die jetzt in Schreinen an Land begraben sind, zu einem religiösen, affektiven und finanziellen Anker für die Menschen auf dem Meer werden.

Link: <https://vimeo.com/924427291?share=cop>y

Arbeit zu Hause und auf See: Patronage und die Arbeit der Beziehung

"Das Leben des Mannes, der auf das Meer hinausfährt, liegt in den Händen seiner Frau an der Küste."

- Chakki, eine Fischerin, in dem klassischen Malayalam-Roman *Chemmeen* (Pillai 2018: 8)

Während Dahu-Segelnde aus Städten wie Jam Salaya aufs Meer hinausfahren, machen die Frauen, die sie zurücklassen, ihre Arbeit und ihr Leben möglich. Für Seeleute, die lange Monate auf See sind, ist eine Frau zu Hause ein wirtschaftliches Muss. Frauen ermöglichen es den Männern, sich fortzubewegen. Sie leisten nicht nur die Arbeit der sozialen Reproduktion und kümmern sich um die Daheimgebliebenen, sondern verwalten auch die Finanzen und sind wichtige Akteure bei der Festlegung des Status der Männer. Vahans können Frauen von ihren Familien als Teil ihrer Mitgift angeboten werden; diese Vahans werden dann von ihren Ehemännern geführt und verändern das Schicksal der Familien, in die diese Frauen eingeheiratet haben. Die Frauen verwalteten auch die gesamten Familienfinanzen: Überweisungen, Ersparnisse und Gehälter. Oft sind es sogar nur die Frauen, die Bankkonten haben, während die Männer ein solches nur selten auf ihren eigenen Namen haben. In Jam Salaya waren es die Frauen, die die monatlichen Zahlungen erhielten und die Familienfinanzen verwalteten. Oft ergänzten sie das Familieneinkommen durch eigene kleine Geschäfte: Sie handelten mit Stoffen, Kunstschmuck, nähten, bauten Essensstände auf und fanden allgemein Wege, die Haushaltskasse aufzubessern. Frauen waren also wichtige wirtschaftliche Akteurinnen. Sie verwalteten nicht nur ihr Einkommen, sondern unterhielten auch soziale Beziehungen zu Schutzherr*innen und Dhau-Besitzern und schufen ein Netzwerk, das es den Männern ermöglichte, sich zu bewegen.

Die Dhau-Arbeit funktioniert auf der Grundlage von Patronage. Dhau-Arbeit wird auf Grundlage eines komplexen Systems von Mindestlöhnen pro Monat, Trinkgeldern und Arbeit für das Be- und Entladen von Fracht entlohnt. Noch wichtiger ist jedoch, dass das System der Lohnzahlung nach einem saisonalen Kalender abläuft und die Löhne oft nur als Pauschalbetrag am Ende eines Saisonvertrags gezahlt werden. Die Dhau-Seeleute waren häufig bei den Dhau-Besitzenden verschuldet, in der Regel um ihre eigenen Hochzeiten oder die ihrer Söhne, Schwestern und Töchter zu bezahlen, die erst während der Aakhar stattfanden. Da die Löhne oft nur als Pauschalbetrag am Ende des Jahres ausgezahlt wurden, nahm die Besatzung oft schon vor der Seefahrt einen Kredit bei den Dhau-Besitzern auf. Die Pauschalsumme sicherte dem Besatzungsmitglied und der Familie zwar oft ein gewisses Maß an Ersparnissen für das ganze Jahr, doch in der Regel blieb das Besatzungsmitglied der Dhau-besitzenden Person gegenüber verschuldet und arbeitete auch in der nächsten Saison für sie, es sei denn, eine andere Dhau-Eigentümer*in war bereit, die ursprünglichen Schulden zu begleichen und die zu See fahrende Person unter Vertrag zu nehmen (die dann bei der neuen Eigentümer*in verschuldet wäre). Hashim, ein pensionierter Vahan-Kapitän, auch Nakhwa, in seinen Sechzigern erzählte mir einmal: "Manchmal gefällt es uns, dass die Löhne am Ende des Jahres ausgezahlt werden - so kann man das ganze Jahr über etwas sparen, und das ist besonders hilfreich, wenn eine Hochzeit geplant oder ein Haus gebaut werden soll. Aber dann stellt man auch fest, dass man unweigerlich Kredite vom Schiffseigner aufnehmen muss. Am Ende ist man immer bei ihm verschuldet." Shabana, seine Tochter, bringt es noch deutlicher auf den Punkt: "Stellen Sie sich das so vor: Sie werden zu Zwangsarbeitern." Die am Ende der Saison (während Aakhar) gezahlten Löhne waren daher eng mit den Zyklen der Verschuldung und der Anwerbung von Arbeitskräften verknüpft. In Geldnot geratene *Khalaasis* und ihre Familien baten die Dhau-Besitzer*innen oder *Seths* um Kredite, die wiederum von den Seeleuten erwarteten, dass sie weiter für sie arbeiteten, unabhängig davon, ob die Schulden zurückgezahlt wurden.

In diesem Fall werden die Seeleute, wenn sie sich bei den Dhau-Besitzenden verschulden, nicht nur zu Arbeitenden oder Schuldner*innen, sondern auch zu Kund*innen, und die Dhau-Besitzenden werden nicht nur zu Gläubigern/Kapitalist*innen, sondern auch Schutzherr*innen, die noch ganz andere Pflichten und Verpflichtungen haben. Die Seeleute waren an die Dhau-Besitzenden also nicht nur durch Schulden sondern auch durch die Patronage, gebunden. Der Anthropologe Jan Bremen argumentierte, dass die Beziehung zwischen Patron*in und Klient*in über ein bloßes Schuldverhältnis hinausging. Er beschreibt Patronage als „ein Beziehungsmuster, in dem Mitglieder hierarchisch geordneter Gruppen wechselseitig anerkannte, jedoch nicht genau festgelegte Rechte und Pflichten besitzen, die gegenseitige Unterstützung und Vorzugsbehandlung umfassen. Diese Bindung ist persönlich und wird auf unbestimmte Zeit im gegenseitigen Einvernehmen eingegangen und fortgesetzt“ (Bremen 1974: 18). In diesem Verständnis von Patronage hatte die dienende Person als Klient*in bestimmte Rechte und Pflichten, während von dem/der Patron*in erwartet wurde, sich liebevoll und großzügig zu verhalten und die Interessen der Klient*innen zu fördern. Von der dienenden Person wurde erwartet, dass sie loyal und respektvoll ist und nicht nur ihre Arbeitskraft bereitstellt, sondern sich auch den Interessen ihrer Patron*innen verpflichtet fühlt. Obwohl die Patronage oft durch Schulden eingeleitet wurde, war es selten das Ziel, diese Schulden vollständig zurückzuzahlen. Vielmehr stand die wechselseitige Abhängigkeit im Mittelpunkt der Beziehung. Der Zwang trat erst dann in den Vordergrund, wenn die "totale Fürsorge" des Patronats wegfiel und die Unterstützung durch die Patron*innen nicht mehr gewährleistet war.

In ähnlicher Weise konstituiert die Patronage die Seefahrenden Gemeinschaft, in der das Verhältnis von Arbeit und Kapital zwischen Besatzung und Dhau-Besitzer*innen durch Konzeptionen von Kund*in und Patron*in geprägt ist. Klasse entsteht also durch diese Beziehung der Patronage und äußert sich in Form von Schulden. Diese Schulden erlegen jedoch nicht nur der verschuldeten Person bestimmte Verpflichtungen auf, sondern auch der Gläubiger*in, von der*em als Patron*in erwartet wird, dass sie fortlaufend Kreditlinien, Schutz und Unterstützung gewährt. Wie in anderen Patronagesystemen erwartete die Gläubiger*in jedoch nicht immer die Rückzahlung der Schulden in bar, sondern durch die fortgesetzte Arbeit der verschuldeten Person. In diesem Patronagesystem, das die männliche Seemannsarbeit im Indischen Ozean prägte, ist die Arbeit von Frauen, die nicht mit ihnen über das Meer fuhrten, weitgehend unsichtbar. Diese geschlechtsspezifische Arbeitsweise bestand darin, diese Patronagesysteme so zu manövrieren, dass ihre Haushalte und Verwandten davon profitierten. Oft waren es Frauen, die für ihre männlichen Verwandten neue Patronen bzw. Dhau-Besitzende fanden, bei denen sie arbeiten konnten, es waren Frauen, die die Dhau-Besitzenden während des Jahres um Kredite baten, und es waren oft Frauen, die dafür sorgten, dass ihre männlichen Verwandten am Ende der Segelsaison die ihnen geschuldeten Löhne erhielten. Obwohl die Frauen nicht mit den Männern zogen, ermöglichte ihre Beziehungsarbeit, darunter die Bewegung zwischen Häusern, die Sorgearbeit und Aufrechterhaltung sozialer Netzwerke, die Bewegung der Männer über den Ozean. In Abwesenheit männlicher Verwandter fungierten die Frauen also nicht nur als Versorgerinnen, sondern nutzten auch ihre Netzwerke, die von einem Haushalt zum anderen reichten, um das Familienvermögen zu verwalten.

Diese geschlechtsspezifische Beziehungsarbeit machte die Frauen zu Hause zu Vermittlerinnen - zwischen Häusern, zwischen Dhau-Besitzenden und Arbeitenden, zwischen Gesprächspartner*innen und Anthropolog*innen. Die von Frauen geleistete Beziehungsarbeit ist wirtschaftlich unerlässlich, um die Beziehungen der Patronage, die Männer und Frauen, Seeleute und Dhau-Besitzende verbinden, zu kultivieren, zu pflegen und zu erhalten. Die Dhau auf See war also durch die Arbeit der Frauen, die die Beziehungen zu den Patronen aufrechterhielten, mit dem Haus

an Land verankert. Doch für die Dhau-Besitzenden, die Seeleute und ihre weiblichen Verwandten waren die ultimative Patron*innen keine lebendige Wesen, sie waren die Sufi-Heiligen.

Verankert im Heiligtum: Die Sufi-Heiligen als Schutzpatron



Abb. 2. Das Grabmal des Sufi-Heiligen Shah Murad Bukhari in Mundra, Indien. 2018. Foto vom Autor.

Die reisende Dhau, das Zuhause, Männer und Frauen, Dhau-Segelnde und Dhau-Besitzende waren alle miteinander, aber auch mit dem Sufi-Schrein verbunden, vor allem diejenigen, die von anderen Orten aus an die Küste Gujarats kamen, oft auf einer Dhau. Die wahre Patronage der seefahrenden

Gemeinschaften waren die Sufi-Heiligen, die als Vermittler zwischen den Menschen und Gott fungierten. Ein Beispiel dafür ist der Sufi-Heilige Shah Murad Bukhari, der als Schutzpatron der Kachchhi Vahan Seeleute sowie der Fischer aus den Gemeinschaften der Kharva, Bhadala und Wagher verehrt wird. Er kam um 1660 n. Chr. von Bucharra nach Mundra - einer alten Hafenstadt, die heute einen der einzigen Häfen beherbergt, von dem aus indische Dhaus in See stechen können. Es wird gesagt, dass Shah Murad Bukhari während der Herrschaft des Mogulkaisers Akbar geschickt wurde, um die Steuerzahlungen des Rao von Kachchh an die Moguln auszuhandeln. Sogar im Schlaf hatte der mogulische Steuereintreiber einen Traum, in dem sein Bett auf das Meer hinausgeschickt wurde und er in der Mitte des Meeres schwamm. In dem Traum kam Shah Bukhari, um ihn zu retten. Am nächsten Tag wachte der Steuereintreiber auf und beschloss, die Steuern für diese Region zu erlassen, da er dem Wunder, das Shah Bukhari vollbracht hatte, zu Dank verpflichtet war. Nach dem Tod des Heiligen reisten Frauen, Männer und Kinder in Sorge um die Sicherheit der Menschen auf dem Meer zu diesem Schrein. Sie traten in das *"Daryai Bari"* oder das "Fenster zum Meer" ein, und Shah Bukhari, der Heilige des Meeres, ließ sie wissen, ob ihre Angehörigen in Sicherheit waren. Heute ist das Fenster mit Brettern vernagelt und der Heilige schweigt, während WhatsApp Nachrichten über das Meer transportiert. Dennoch erinnert man sich an Shah Bukhari, und wie er Seeleute und ihre Familien beschützt hat. Dies gilt insbesondere angesichts des sich ändernden Monsuns und des rauen Wetters im Indischen Ozean.



Abb. 3. Das Daryai Bari oder das Fenster zum Meer im Shah Murad Bukhari Schrein, Mundra, Indien, 2018. Foto vom Autor.

Im Indischen Ozean, dem sich am schnellsten erwärmenden Ozean der Welt, hat die Zahl der extremen Wetterereignisse wie Stürme und Wirbelstürme zugenommen. Auch der Monsun ist nicht mehr so vorhersehbar wie früher und setzt jedes Jahr immer später ein. Dhau-Segelnde auf See begegnen dem unvorhersehbaren Wetter und den Gefahren auf See, indem sie sich auf Formen des Schutzes verlassen, die von ihren höchsten Patronen gewährt werden: Sufi-Heilige und Gott.

Nehmen wir zum Beispiel Irfan, einen Dhau-Kapitän. Am 25. Mai 2018 ankerte er über eine Woche lang mit seiner Dhau an der Anlegestelle in Salalah im Oman und verfolgte aufmerksam die Wetterberichte, die auf einen herannahenden Sturm hinwiesen. Nur zwei Tage zuvor hatten sie von den Zerstörungen gehört, die der Zyklon Mekunu in Sokotra angerichtet hatte, und wurden immer besorgter, als der Zyklon in ihre Richtung zog und an Stärke gewann. Der Zyklon Mekunu war der stärkste tropische Wirbelsturm, der die arabische Halbinsel in der Geschichte getroffen hat. Irfan und seine Mannschaft luden die gesamte Ladung aus, um das Schiff vor dem Kentern zu bewahren. Die Dhau war sicher verankert, alle Besatzungsmitglieder waren an Bord. Als sich der Sturm näherte, begann der Himmel zu stürmen, und die Winde drehten im Uhrzeigersinn mit Geschwindigkeiten von bis zu 185 km/h. An Bord des Schiffes holte Irfan eine kleine grüne Fahne heraus, band sie an ein Geländer in der Nähe der Kabine und rief zusammen mit der gesamten Besatzung "Ya Ghous", um den Schutz des Sufi-Heiligen Abdul Kadir Gilani, des Gründers der Qadriyya tariqa (eines Sufi-Ordens), zu erbitten. Der grüne Stoff der Fahne wurde aus einem *Chadar* (einem Tuch) geschnitten, das einst das Grab von Shah Murad Bukhari bedeckt hatte, und trug seinen Segen. Während die Männer gegen den Wirbelsturm auf See kämpften, eilten die Frauen zu Hause zu den Sufi-Schreinen und beteten für die Sicherheit ihrer Angehörigen.

Als sich der Sturm legte, waren Irfan und seine Mannschaft in Sicherheit, auch wenn sieben andere indische Dhaus in den Gewässern vor dem Hafen von Salalah sanken. Als sich die See wieder beruhigt hatte, setzten Irfan und seine Mannschaft ihre Reise, auch *gos*, fort und transportierten gebrauchte Autos von Schardscha nach Nishtoon im Jemen. Nach der Rückkehr nach Schardscha kehrte Irfan nach Jam Salaya zurück und pilgerte zur Dargah von Shah Murad Bukhari, um sich dafür zu bedanken, dass er und seine Mannschaft während ihrer Reise in Sicherheit waren. Für Irfan und seine Besatzung war das Hissen der Flagge ein Zeichen ihres Glaubens und der Möglichkeit seiner Erfüllung, da die Sufi-Heiligen die Bewegung der Dhaus ermöglichten. Heutzutage werden Modelle von Vahans am Schrein hinterlassen, als Opfergabe für den Heiligen, als Bitte um Schutz.

Männer auf See sind also auf die Arbeit von Frauen und den Schutz von Heiligen angewiesen. Die Dhau als ein Objekt, das ständig in Bewegung ist, ist mit dem Haus und dem Sufi-Schrein verankert, Objekte, die sich nicht bewegen, aber Mobilität ermöglichen. Sufi-Schreine, das Zuhause und Dhaus auf dem Meer sind durch das Patronat verbunden, nicht nur von Dhau-Seefahrenden, sondern auch von Sufi-Heiligen, die ein Fenster zum Meer bieten, selbst für diejenigen, die zu Hause bleiben.

Danksagungen: Ich danke den Seeleuten, Dhau-Besitzenden und ihren Verwandten, die im Laufe der Jahre ihr Leben mit mir geteilt haben. Die Recherchen für dieses Projekt wurden durch ein

Stipendium der Wenner-Gren Foundation für Dissertationen und einer Transregional Research Junior Fellowship des Social Science Research Council ermöglicht. Die Videoarbeit wurde während des Coriolis Effect 2017 Residency Program in den Khoj Studios in Neu Delhi produziert. Besonderer Dank gilt Aditi Chauhan für den Schnitt, den Mitbewohnern Sarover Zaidi und Shubigi Rao, dem Kurator Mario D' Souza und den Mitarbeitern von Khoj.

Literaturverzeichnis

- Alpers, Edward. 2013. *Der Indische Ozean in der Weltgeschichte*. Oxford University Press.
- Amrith, Sunil S. 2016. "Risiko und der südasiatische Monsun". *Climatic Change* 151, Nr. 1: 17-28.
- Amrith, Sunil. 2018. *Unruly Waters: How Mountain Rivers and Monsoons Have Shaped South Asia's History*. Penguin UK.
- Breman, Jan. 1974. *Patronage Ausbeutung*. Oxford University Press.
- Chaudhuri, K. N. 1985. *Handel und Zivilisation im Indischen Ozean: Eine Wirtschaftsgeschichte vom Aufkommen des Islam bis 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dua, J., 2019. *Captured at Sea: Piracy and Protection in the Indian Ocean* (Vol. 3). University of California Press.
- Dua, J., 2016. Dhau Begegnungen. *Transition: An International Review*, (119), S.49-59.
- Goswami, Chhaya. 2016. *Globalisierung vor ihrer Zeit: Die Gujarati-Händler aus Kachhbh*. Gurgaon: Penguin Books.
- Machado, P. 2014. *Ocean of Trade: South Asian Merchants, Africa and the Indian Ocean, c. 1750-1850*. Cambridge: Cambridge University Press.

Mahajan, Nidhi. 2020. "Seasons of Sail: The Monsoon, Kinship, and Labor in the Dhau Trade". In Smriti Srinivas, Bettina Ng'weno, and Neelima Jeychandran [eds.] *Reimagining Indian Ocean Worlds*. Routledge.

Markovits, C., 2000. *Die globale Welt der indischen Kaufleute, 1750-1947: Traders of Sind from Bukhara to Panama* (Vol. 6). Cambridge University Press.

Pillai, T. S. 2018. *Chemmeen*. Übersetzt von Anita Nair. HarperCollins, Indien.

Roy, Tirthankar. 2012. *Naturkatastrophen und die indische Geschichte: Oxford India Short Introductions*. Neu Delhi: Oxford University Press.

Sheriff, Abdul. 2010. *Dhau-Kulturen im Indischen Ozean: Kosmopolitismus, Handel und Islam*. New York: Columbia University Press.

Simpson, E. 2006. *Die muslimische Gesellschaft und der westliche Indische Ozean: The Seafarers of Kachchh*. London: Routledge.