

Bangladesh - eine "schwimmende" Welt

Text und Fotos von
Walter Keller

Hunderttausende von Fahrradschas verkehren in Bangladesh. Vor allem in der Hauptstadt des Landes bestimmen sie das Straßenbild: Schätzungen gehen von 200.000 aus - und täglich kommen neue hinzu. Über 400.000 Fahrer, die im Schichtdienst rund um die Uhr arbeiten, befördern täglich mehrere Millionen Fahrgäste sowie Tonnen von Fracht: Körbe mit Früchten und Gemüse, meterlange Zuckerrohrstangen, Stoffballen oder Jutebündel. Die Rikscha-Industrie ist der wichtigste Arbeitgeber Dhakas. Was die Fahrradscha für Bangladeshs Straßen ist, ist das sogenannte Country-Boot für die Flüsse des Landes. Millionen von Menschen greifen vor allem während der Monsunzeit zu ihrem Boot, wenn sie zum nächsten Marktplatz oder ins nächste Dorf wollen. Schon das Haus des Nachbarn ist dann häufig nicht mehr anders zu erreichen. Das sind die Zeiten, die fast jeden Bangladeshi zu einem Bootsmann werden lassen und ein Boot, wie auch immer geteilt, wird zur lebenswichtigen Notwendigkeit. Das Land wird dann zu einer schwimmenden Welt.





"Wasser ist die Mutter unseres Landes. Es bringt Leben und nicht Tod". Dem Europäer fällt es schwer, dieses Sprichwort nachzuvollziehen, angesichts der alljährlich wiederkehrenden Überschwemmungen, die Bangladesh heimsuchen, viele Menschenleben fordern und Ernten und Eigentum zerstören. Aber seine Existenz zeigt, welche Bedeutung die Menschen dieses südasiatischen Landes ihren Flüssen beimessen: für sie sind sie Ausdruck göttlicher Kräfte und trotz des gewaltigen Zerstörungspotential, das sie besitzen, werden sie mehr als Segen denn als Fluch betrachtet. Ohne ihr Wasser und die alluvialen Ablagerungen, die bei den Überflutungen auf den Feldern abgelagert werden, zählte das Land nicht zu den fruchtbarsten der Erde.

Ohne die Flüsse, die das Land durchkreuzen, wäre keine Beschreibung Bangladeshs vollständig. Das imposante Flußsystem mit 230 großen und kleinen Flüssen mit einer Gesamtlänge von 24.000 Kilometern, sind das Auffälligste an der Landschaft des Landes. Flüsse nehmen während der Trockenperiode sieben Prozent der Staatsfläche ein; während der Monsunzeit schwellen

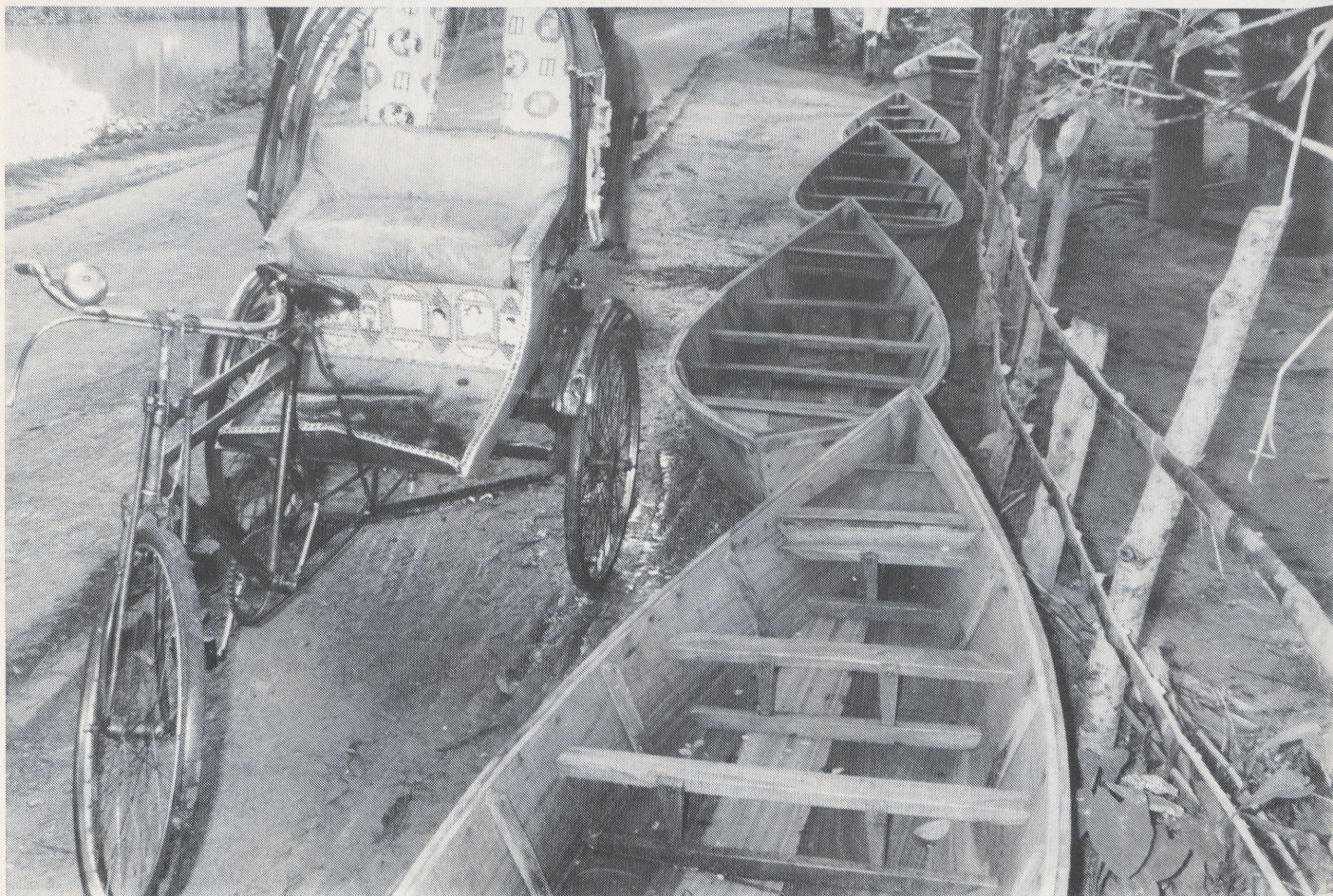
sie jedoch kräftig an und bedecken dann nicht selten die Hälfte des Landes. 85 Prozent der Wassermassen werden von den drei großen Flüssen, Brahmaputra (Jamuna), Ganges (Padma) und Meghna geführt. Sie sind es, die nach ihrem Zusammenfluß das größte Flußdelta der Welt formen. Mit 60.000 qkm ist es zweimal größer als das des Mississippi und dreimal so groß wie das des Nils.

Fast alle Flüsse fließen in Nord-Süd-Richtung und nehmen in ihrem Verlauf unzählige kleine Zuflüsse und Entwässerungskanäle auf, die westlich, östlich, südöstlich oder südwestlich verlaufen. Die mittelgroßen und kleinen Flüsse sind nicht immer Nebenflüsse der großen Flußsysteme. Eine große Anzahl von ihnen - vor allem im eigentlichen Delta - sind Ableger, "distributaries" der drei Riesenströme - ein regelrechtes Flußlabyrinth, das auch Seen und Sumpfland umfaßt. Weil Bangladeshs Flüsse "jung" und morphologisch aktiv sind und das Delta nur aus Schwemmland besteht, ändern sie häufig ihren Verlauf. So "sterben" Flüsse an einer Stelle, um dann anderswo "neu geboren" zu werden. Sie lassen sich nicht kontrollieren:

"Flüsse sind wie junge Mädchen, sie machen, was sie wollen", heißt es im Volksmund.

Der Ganges, in Bangladesh Padma genannt, kommt aus Indien und fließt in südöstlicher Richtung. Kurz nach der Grenze zwischen Indien und Bangladesh hat der Fluß den ersten größeren Abzweig durch den Bhagirati-Hooghly Fluß, der dann südlich in Richtung Kalkutta fließt. Früher war dies die Hauptrichtung des Ganges. Vermutlich haben zu Beginn des 18. Jahrhunderts aber große Ablagerungen am Oberlauf des Bhagirati-Hooghly dafür gesorgt, daß sich der Fluß teilweise ein neues Hauptbett suchen mußte.

Wie der Ganges entspringt auch der Brahmaputra im Himalayagebiet. Er fließt erst östlich durch Südtibet, macht dann eine abrupte Südkehre bevor er westlich - entgegengesetzt der anfänglichen Richtung - durch das Assamtal fließt und schließlich Bangladesh erreicht, wo er eine südliche Richtung einnimmt. Schon 40 Kilometer nach dem Grenzübertritt nimmt er zwei große Nebenflüsse auf: zuerst den Dharla, dann den größeren Tista. Südlich des Tistazuflusses gibt es dann einen neuen Namen für den Brahmaputra: Jamuna. Weiter am



Die wichtigsten Transportmittel in Bangladesh: Die Rikscha und das Boot



Ein Bootsführer wirbt um Passagiere

Unterlauf, etwa 70 Kilometer westlich von Dhaka, vereinigt er sich mit dem Padma. In Spitzenzeiten führt der Brahmaputra bis zu 100.000 qbm Wasser pro Sekunde - nur der Amazonas kann da noch mithalten.

Der Meghna entsteht im Nordosten Bangladeshs durch den Zusammenfluß mehrerer Flußsysteme. Bevor er sich weiter südlich mit dem Padma vereinigt, nimmt der Meghna noch andere große Flüsse auf, die sich weiter nordwestlich aus dem Brahmaputra abzweigt haben. Bis ins frühe 18. Jahrhundert floß der Meghna noch parallel zum Padma und mündete als "selbständiger" Fluß in die Bucht von Bengalen.

Den Flüssen Bangladeshs kommt jedoch noch mehr als nur geographische oder landwirtschaftliche Bedeutung zu. Sie sind die "Autobahnen", die Arterien, die für die Wirtschaft große Bedeutung haben. Bangladeshs Flüsse formen das womöglich größte und umfangreichste Netz von Wasserverkehrswegen. Es gibt wohl kaum ein Land, wo der Binnenschiffahrt eine ähnliche Bedeutung zukommt. Insgesamt verfügt das Land über 10.000 km schiffbarer Wasserwege, wovon der größte

Teil das ganze Jahr über genutzt werden kann. Dieses Netz ist umso bedeutender, als nach wie vor 80 Prozent der knapp 70.000 Dörfer des Landes nicht an das nationale Straßennetz angeschlossen sind.

Schon die frühen arabischen Seefahrer, die bereits vor über eintausend Jahren ins Land kamen, zeigten sich beeindruckt von den Möglichkeiten, die die Wasserstraßen eröffneten. Sie ließen sich in der Gegend von Chittagong nieder und segelten von dort die östlichen Flüsse hinauf bis ins heutige Noakhali, Comilla und Sylhet. Später kamen Afghanen, Portugiesen, Franzosen und Engländer. Sie alle haben dem Bootsbau ihren Stempel aufgedrückt, was sich in der großen Vielfalt der heute verwendeten Boote niederschlägt. Sie heißen jali, sampan, goloj, ghashi, raptani oder kosha, dingi, patam, ubori und bhedi, palowary, dorakha oder sharonga - insgesamt sollen es über einhundertfünfzig verschiedene Bootstypen sein, die auf den Flüssen unterwegs sind. Wurden sie früher aus Sal- und Teakholz gefertigt, bestehen sie heute meist aus minderwertigeren Hölzern, wobei auch Bambus eine große Rolle spielt.

Auf etwa 700.000 größeren Boote, die mit Segeln oder einer Rudercrew ausgestattet sind, finden mehrere Millionen Menschen eine Arbeit, weshalb die Binnenschiffahrt zu den bedeutendsten Arbeitgebern zählt. Transportiert werden vor allem Rohjute, Salz, Korn, Baumaterialien wie Sand, Steine, Holz oder Ziegel, Obst und Gemüse und natürlich täglich ein Millionenheer von Reisenden. Zu dieser "Flotte" gesellen sich unzählige Privatboote, die das Leben der meisten der 120 Millionen Einwohner Bangladeshs vor allem dann bestimmen, wenn für einige Monate des Jahres regelmäßig bis zu 50 Prozent des Landes durch heftige Monsunregen und ansteigende Flüsse unter Wasser stehen. Millionen von Menschen greifen dann nicht nur zu ihrem Boot, wenn sie zum nächsten Marktplatz oder ins nächste Dorf wollen. Schon das Haus des Nachbarn ist dann häufig nicht mehr anders zu erreichen. Das sind die Zeiten, die fast jeden Bangladeshi zu einem Bootsmann werden lassen und ein Boot, wie auch immer gear tet, wird zur lebenswichtigen Notwendigkeit. Das Land wird zu einer schwimmenden Welt.

Anfang der 80er Jahre begann



Während der Monsunzeit sind die Reisfelder nur noch mit dem 'Country'-Boot erreichbar

mit der sukzessiven Motorisierung vieler Boote eine technische Revolution auf den Flüssen Bangladeshs. Kleine und große chinesische Außenbordmotore "zieren" seitdem viele der sogenannten country-boats. Gerade beim Transport von Passagieren werden heute immer häufiger motorisierte Boote eingesetzt. Dies betrifft vor allem den Personenverkehr auf dem Brahmaputra/Jamuna, wo es angesichts der Größe und Breite des Flusses während der Regenzeit - dann ist er zwischen fünf und zehn Kilometer breit - immer wieder zu tagelangen Verzögerungen beim Übersetzen kam. Andere Bootsbetreiber haben mittlerweile nachgezogen und bis Anfang der 90er Jahre sind so schätzungsweise 200.000 Boote mit Motoren ausgestattet worden. Und ihre Anzahl steigt von Tag zu Tag. So verschwinden die traditionellen Segelboote schnell und machen Platz für die lauterer und geschäftiger mechanisierten Boote. Es bleibt zu hoffen, daß die traditionellen country-boats und das mit ihnen verbundene Leben nicht schon bald ganz der Vergangenheit angehören.



Fahrt über den Buriganga in Dhaka