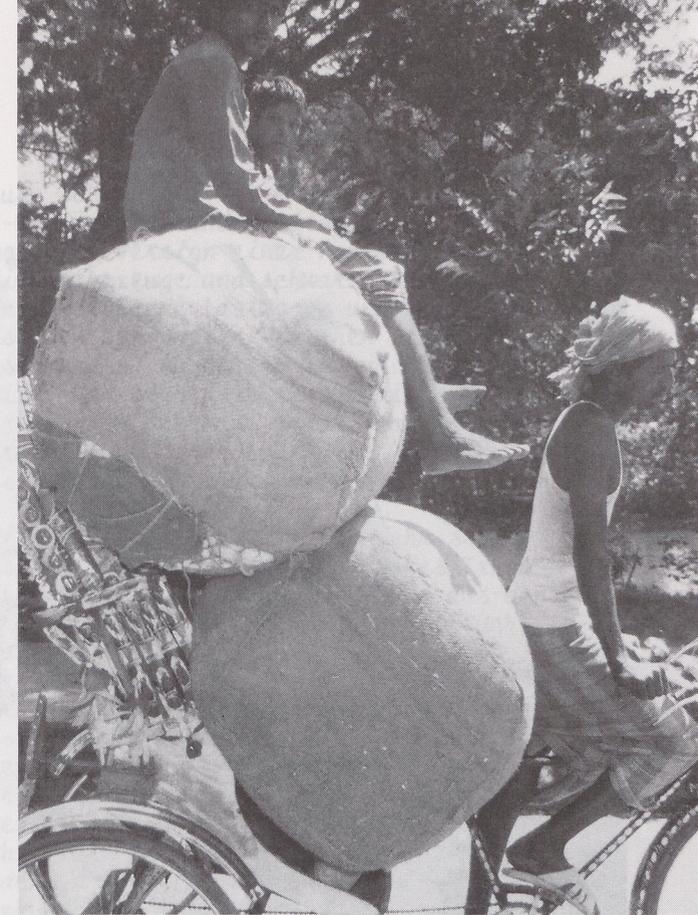




EYEWITNESS

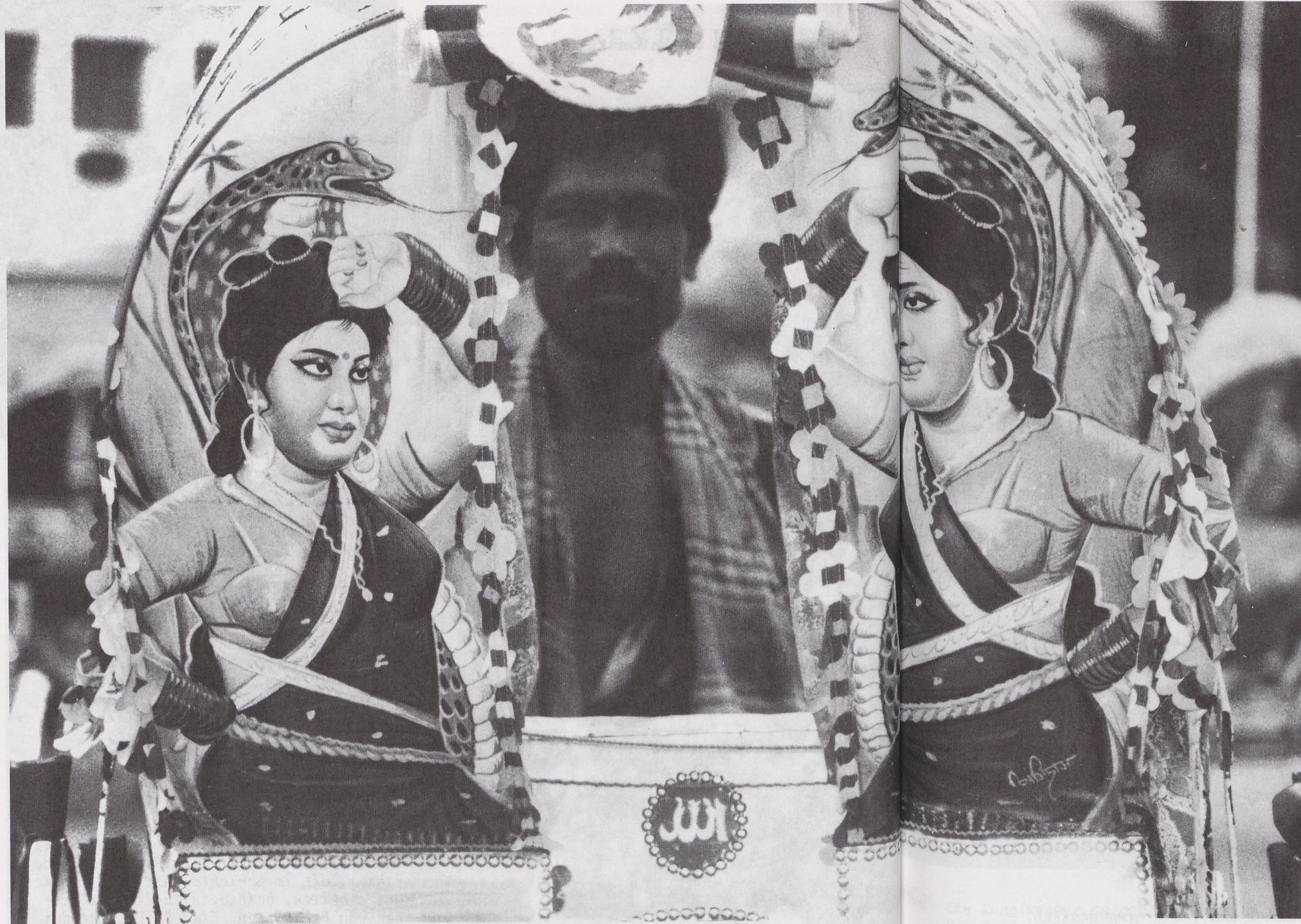
Text und Fotos von Walter Keller



"Wollen Sie mal hochkommen und sich das Treiben von hier aus ansehen", ruft mir der Polizist zu, der auf seiner gut zwei Meter hohen Verkehrsinsel mitten auf einer Kreuzung Dhakas steht über die ich mich gerade im Zickzack gedrängt habe. Dabei mußte ich höllisch aufpassen, nicht überrollt zu werden. Nein, die Gefahren im Straßenverkehr Dhakas, der Hauptstadt Bangladeshs, gehen nicht nur von der ständig wachsenden Zahl motorisierter Fahrzeuge aus. Es sind vor allem Fahrradrickschaws, jene dreirädrigen Gefährte, vor denen man sich in acht nehmen muß, weil sie in der 7 Millionen Stadt in Schwärmen auftreten und das Bild der Metropole ungleich stärker bestimmen als die Cabs, Londons schwarze Motordroschken.

Nirgendwo sonst auf der Welt, wo Fahrradtaxen betrieben werden, gibt es mehr: 150.000 sind es allein in Dhaka. 300.000 Fahrer, die im Schichtdienst rund um die Uhr arbeiten, befördern täglich Millionen von Fahrgästen. Etwa 20 Prozent der Stadtbevölkerung hängt direkt oder indirekt von dieser Industrie ab, die 1937 eingeführt wurde.

Rickschaws tragen schon wegen ihrer großen Anzahl zu den regelmäßigen Verkehrsstaus in der Stadt bei. Hinzu kommt die unorthodoxe Fahrweise der Rickschaw-Wallahs, wie die Fahrer im Volksmund genannt wer-



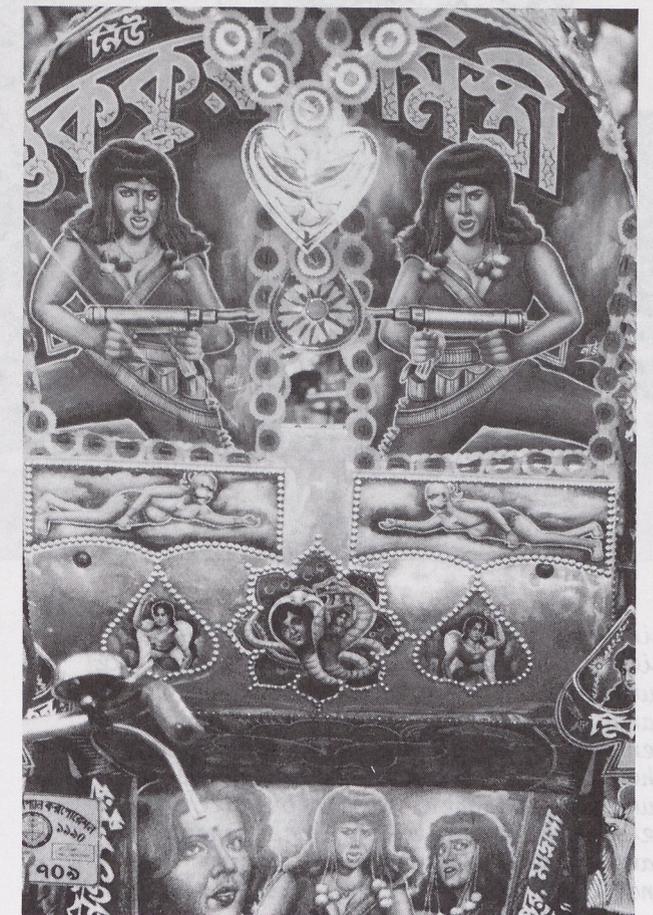
den. Sie radeln ihre Fahrgäste ans Ziel, ohne dabei irgendeine dem Europäer vertraute Verkehrsregel zu beachten. Straßen, auf denen die dreirädrigen Stahlrösser verkehren, bereiten Stadtplanern Alpträume, die an staufreien Konzepten für den motorisierten Nahverkehr arbeiten. Für den Großteil der Bewohner Dha-

kas bieten sie jedoch die einzig erschwingliche Form des städtischen Individualverkehrs.

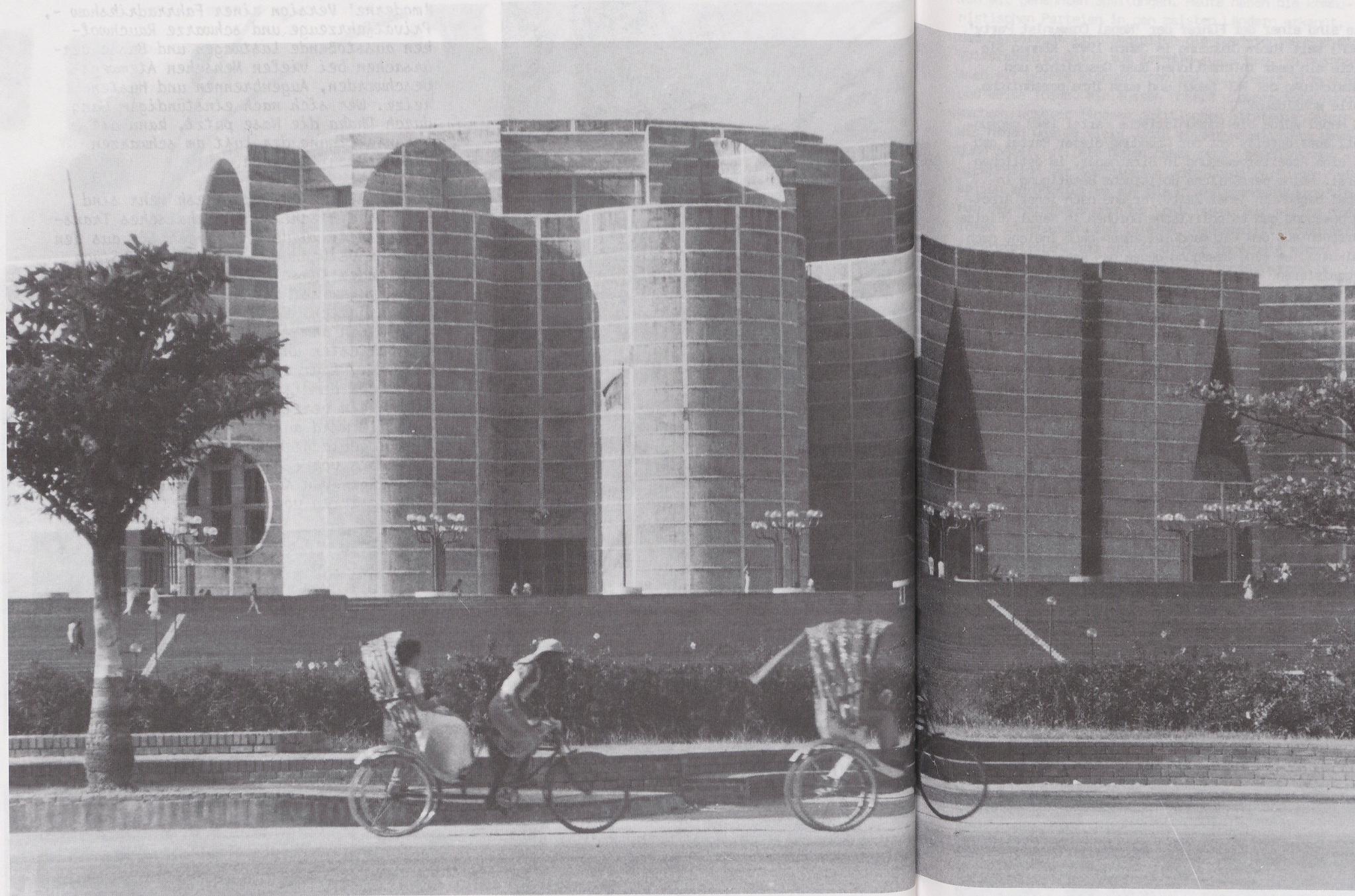
Versuche, die bunten Gefährte durch 'moderne' Taxen zu ersetzen, sind von Politikern immer wieder unternommen worden, weil für sie die von Muskelkraft

heute schon ist. Die mit einem Benzinöl-Gemisch fahrenden Autoscooter - die 'moderne' Version einer Fahrradrikshaw -, Privatfahrzeuge und schwarze Rauchwolken ausstoßende Lastwagen und Busse verursachen bei vielen Menschen Atemwegsbeschwerden, Augenbrennen und Hustenreize. Wer sich nach einstündigem Gang durch Dhaka die Nase putzt, kann die Verunreinigung der Luft am schwarzen Taschentuch erkennen.

Weil Rikshaws in Bangladesh mehr sind als nur ein scheinbar archaisches Transportmittel, würde jeder, der sie aus den Straßen verbannen will, auch ein Stück 'fahrender Kunst' zerstören. Kunst an der Rikshaw ist die Kunst der Armen und Unterdrückten. Rikshaws in diesem Land, das zu den ärmsten der Welt zählt, sind die buntesten und verziertesten Gefährte der Welt. Kaum ein Dreirad, das nicht liebevoll bemalt und mit zahlreichen Schnörkeln verziert ist. Ganz besonders geachtet wird auf die Bemalung einer am Heck angebrachten Holz- oder Zinkplatte. Waren bis vor einigen Jahren noch Darstellungen von Kampfszenen aus dem Befreiungskrieg von 1971 vorherrschend, so



angetriebenen Transportmittel ein Symbol der Unterentwicklung Bangladeshs darstellen. Der Ersatz der Fahrradrikshaws durch noch mehr Busse oder motorisierte Taxen hätte jedoch schwerwiegende Folgen: Dann stiege nicht nur die Arbeitslosigkeit drastisch an. Auch die Luft in der Stadt würde noch schlechter, als sie



sind heute andere Motive besonders beliebt. Es sind vor allem Allegorien, die kunstvoll und farbig das Leben auf dem Land idealisieren. Andere Bilder kopieren in grellen Farben Kinoplakate oder thematisieren bildlich die Überschwemmungskatastrophen, die in brutaler Regelmäßigkeit große Teile des Landes an Ganges und Brahmaputra - die hier Padma und Megna heißen - unter Wasser setzen

und Menschen und Tiere hinwegraffen. Westliche Motive haben zunehmend Konjunktur: Achtspurige Autobahnen mit Brückenviadukten und selbst der Luft-hansa-Airport-Express, der sich in einer naiven Darstellung am Rhein entlang windet, fehlen nicht.

Die Faszination, die von der Farbenpracht der Rikshaws und ihren aufgemal-

ten Kunstwerken ausgeht, versperrt die Sicht für das meist harte Leben ihrer Fahrer. Sie zählen zu den Ärmsten der Armen, viele sind noch im Kindesalter, andere, die sich mit ihrer 'Fracht' über die Straße quälen, sicherlich schon über 60 Jahre alt. Die meisten Rikshaw-Wallahs sind irgendwann einmal vom Land gekommen; die wachsende Armut hat sie alleine oder mit ihren Familien in die



Stadt getrieben. Einmal in Dhaka landen sie in den Slums der Großstadt, wo der Traum von einem guten Leben schnell zerbricht. Wenn überhaupt Arbeit gefunden wird, ist es häufig nur die harte Arbeit als Rikshawfahrer. Der Verdienst ist zu wenig zum Leben und zu viel zum Sterben. Das große Geld machen indes andere: Zum Beispiel die Vermieter. Nur drei Prozent der Fahrer sind Eigentümer ihrer Rikshaw. 97 Prozent mieten sich ihr Arbeitsgerät von sogenannten Mahajans, die den Großteil der Einkünfte der Fahrer einstreichen. So ist verständlich, daß jeder Rikshaw-Wallah von seiner eigenen Rikshaw träumt. Aber für die meisten geht dieser Traum nie in Erfüllung.

Wenn die Mahajans gefürchtet sind, so gibt es eine Berufsgruppe in der Stadt, die von den Fahrern gehaßt wird: Es sind die Verkehrspolizisten, die immer wieder versuchen, ihre mageren Gehälter durch 'Bußgelder' aufzubessern, die sie willkürlich einfordern. Daß die zehn, zwanzig oder fünfzig Taka, die eigentlich in die Staatskasse fließen müßten, ohne lange Umwege in den Taschen der Beamten verschwinden, muß nicht ausdrücklich betont werden.

Ich stehe übrigens noch immer auf der Kreuzung und betrachte fasziniert das Treiben unter mir. "Solche Fotos können Sie wohl sonst nirgendwo auf der Welt machen", meint der Polizist auf der Verkehrsinsel. Recht hat der Mann.