

Überrascht", gibt sich ein wirtschaftspolitischer Regierungssprecher cool, "diese Art von Anpassungsprozessen zeigt gerade den Erfolg der Regierungspolitik, die offenen Wettbewerb und den Übergang vom Mangel zum Überfluß erlaubt." Noch kann die Regierung auf ein Industriewachstum von fünf bis sechs Prozent verweisen. Tatsache ist jedoch, daß trotz der riesigen Bevölkerungszahl die Nachfrage mangels Kaufkraft zu gering ist, so daß viele hoffnungsfrohe Unternehmer bereits wieder dicht machen müssen. Auch die Importerleichterungen für ausländische Produkte, die nicht selten zu Dumpingpreisen auf den indischen Markt gedrückt werden, machen der einheimischen Industrie zu schaffen. Ein Ausweichen in den Export ist bei der gegenwärtigen Weltwirtschaftslage und der Rückständigkeit der indischen Industrie und ihrer Produkte kaum möglich. Während so ernste Zweifel an der Weisheit des eingeschlagenen Entwicklungsweges auftauchen, empfiehlt die Weltbank, die als wichtiger Finanzier des indischen Staatshaushalts ein einflußreicher entwicklungspolitischer Berater ist, eine noch weitergehende Liberalisierung. Versüßt

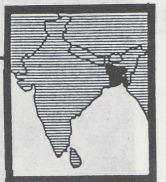
werden soll dieser Schritt mit einem Anstieg der Entwicklungshilfe für 1987/88 um fast 30 Prozent auf 5,4 Mrd. US Dollar. Da aber der Anteil der Hilfe, der zinsfrei ist, immer niedriger wird, ist Indien, das jetzt bereits mit 36 Mrd. US-Dollar höher verschuldet ist, als die Philippinen oder Indonesien, auf dem besten Weg in die Verschuldungsfalle.

"Der Premierminister, Herr Rajiv Gandhi, scheint sich nicht ganz im Klaren zu sein über die Probleme, mit denen die Nation konfrontiert ist", meinte Sanjiva Reddy, Ex-Präsident Indiens, nach einer langen Unterredung mit dem Regierungschef. Und er habe "reichlich verworrene Vorstellungen über ihre Lösung." Er empfahl ihm, sich bei gestandenen Politikern, auch von der Opposition, Rat zu holen.

Nach 1000 Tagen und angesichts des Bündels von Problemen ist die Lehrzeit, die dem politischen Neuling Rajiv Gandhi eingeräumt wurde, offenbar zu Ende.

Uwe Hoering

bangladesh



Buntbemaltes öffentliches Ärgernis?

Die Regierung von Bangladesh will die buntbemalten Fahrradrikshas abschaffen. Sie seien für 70 % der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang verantwortlich. Welche Konsequenzen eine solche Maßnahme für tausende von Rikshafahrern haben würde und mit welche Problemen sie heute schon zu kämpfen haben schildert Michael Nebelung in seinem Beitrag.

Fahrrad-Rikshas sind das bunteste, billigste und bequemste Verkehrsmittel Asiens, auch Bangladeshs, das Taxi des "kleinen Mannes", das sich fast jeder leisten kann. Doch zunehmend werden die Rikshas von den Straßen der großen Städte verdrängt. Vor ein paar Jahren hatten indonesische Polizisten mehr als 20 000 Fahrrad-Rikshas vor der Küste Djakartas in die Java-See geworfen und weitere 25 000 konfisziert. Auf der Suche nach Schuldigen für Lärm, Gestank und dauernde Verkehrsstaus hatte man als Opfer die Riksha-Fahrer identifiziert, obwohl sie die Umwelt weder mit Lärm noch mit Abgasen belasten. Auch in der modernsten Geschäftsstadt Asiens, in Singapur, wurden Rikshas von der Straße "verbannt". In Bangkok, der Metropole Thailands, ersetzte man Rikshas durch dreirädrige "Tuc-Tucs", stinkende und lärmende Gefährte mit Vespa-Motor, die mit halsbrecherischer Geschwindigkeit durch Straßen und Gassen jagen. Lediglich in Vietnam und in Indien gibt es mehr Rikshas als je zuvor. In Neu Delhi z.B. sind sie von der Stadtverwaltung ebenfalls nicht wohlge-litten, doch 70 000 Rikshas schaffen viel Arbeit, gerade für die Armen.

Für 70 % der Unfälle verantwortlich?

Und auch in Dhaka, der Hauptstadt Bangladeshs, sollen die buntbemalten Räder mit den schattenspendenden Baldachinen von den Straßen verschwinden, weil sie angeblich für 70% der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang verantwortlich sind, dauernd alle Straßen versperren, den Verkehr behindern und darüberhinaus keinen Beitrag zur "Verschönerung" der Hauptstadt leisten, die der prestigeesüchtige Generalpräsident lediglich in modernen Autos gewährleistet sieht. Weder zählt die Rikshah als Fortschrittsträger noch als Statussymbol; im Faustrecht des großstädtischen Verkehrs werden die Rikshah-Fahrer von LKWs, Motorrädern, Motorrikshas und Kleinlastern erbarmungslos verdrängt. Insofern ist die Politik der Regierung gegenüber den schwachen, zumeist nichtorganisierten "Kulis", wie man sie manchmal verächtlich nennt, symptomatisch für die generelle Linie einer "Entwicklung" des Landes. De facto orientiert an den Interessen einer reichen Oberschicht, geplant im Namen der Armen und Besitzlosen, vergrößern "Entwicklungsprogramme" die Schere

zwischen Reich und Arm, seien dies nun ländliche Agrarprogramme oder Modernisierungskonzepte für die Städte. Wenn man auch immer wieder von Generalstreik, Studentenunruhen oder Zwischenfällen bei Wahlen hört - zuletzt im Oktober 1986, als sich General Ershad zum zivilen Präsidenten "demokratisch" "wählen" ließ und Anfang und Mitte Juli, als es wieder einmal Generalstreiks gab -, so geht es hierbei doch im wesentlichen um eine Auseinandersetzung innerhalb verschiedener Elitegruppen, die die Belange von besitzlosen Kleinstbauern und Rikshah-Fahrern nur rhetorisch berühren. Diese sind gezwungen, sich selbst zu helfen, wie die Geschichte von Zahin Mia und seinen Genossenschaftskollegen zeigt.



Fahrradrikshas in Bangladeshs Hauptstadt Dhaka (Foto: Tom Learmonth).

Gesenkten Hauptes sitzt Zahin Mia vor seiner Bambushütte. Es ist früher Abend. Langsam senkt sich die tropische Sonne über die Talsenke von Sylhet, einer Distrikt-Hauptstadt im nordöstlichsten Zipfel von Bangladesch. Fast quälend langsam bringt eine kühle Brise Linderung von der unerträglichen, feuchten, drückenden Hitze des Tages. Doch die angenehme "Kühle" und das Lüftchen verweilen nur sekundenlang; nur um einem tropischen Unwetter Platz zu machen.

"Jetzt habe ich 12 Stunden hart gearbeitet, bin mit meiner Fahrrad-Riksha ein halbes Dutzend Mal rund um die Stadt und hin und her gefahren, und was habe ich davon: die paar Pfennige, die ich mit nach Hause bringe, reichen gerade für einen Topf Reis für uns alle. Kleidung, Sachen für die Hütte oder gar Milch und Fleisch haben wir uns seit Monaten nicht kaufen können. Ich kann das bald nicht mehr, ich bin ausgelaugt. Tag für Tag werde ich schwächer."

Ausbeutung durch Riksha-Großverleiher

Zahin und ich flüchten vor den Wassermassen ins Innere der Hütte. Ich habe Mühe, mich in der Hütte zurechtzufinden. Der Raum ist stockdunkel, ohne das kleinste Fenster, stickig und muffig, vielleicht zwei mal zwei Meter groß. Ein rußendes Kerosinlämpchen spendet spärliches Licht. Vier Kinder im Alter zwischen 2 und 12 sitzen in einer Ecke des Raumes. Der alte Vater von Zahin liegt auf einer Strohmatten, eingehüllt in ein paar alte Lumpen, die ihn weder im Sommer vor der Feuchtigkeit noch im Winter vor der Morgenkälte zu schützen vermögen. Eine freie Ecke, dem Eingang gegenüberliegend, dient als Kochstelle, doch eigentlich ist dies lediglich ein mit Lehm ausgeschlagenes Erdloch. Das Essen wird in der Hütte zubereitet, ein Extraraum ist hierfür nicht vorhanden. Einige Küchenutensilien, sauber an die geflochtene Bambuswand gehängt, sind der ganze Besitz der Familie. Die Luft ist so verräuchert, daß dem lungenkranken Vater das Atmen schwerfällt und mir in kürzester Zeit die Tränen in die Augen steigen. Ein Bett, auch ein einfaches, kann sich die Familie nicht leisten. Alle schlafen, nebeneinanderliegend, auf einer dünnen Strohmatten auf dem Fußboden. Warme Decken hat die Familie nicht, selbst im Winter müssen zusammengeflackte Lumpen als Kälteschutz ausreichen. Doch nicht nur Zahin Mia und seine Familie leben unter diesen Umständen, mit ihnen teilen sieben andere Familien dasselbe Schicksal. Die anderen arbeiten - wie Zahin - als Rikshah-Fahrer bei Manik Ahmed, dem Rikshah-Großverleiher. Um die Fahrer, Lohnarbeiter, die sich "ihre" Rikshah täglich gegen Entgelt ausmieten müssen, auch privat - und damit völlig - unter Kontrolle zu behalten, stellte Manik Ahmed, hoher Armeeeoffizier außer Diensten, eine Scheune auf seinem Grundstück als Unterkunft zur Verfügung. Eine ca. 15m breite Bambushütte, gedeckt mit verrostetem Wellblech, aufgeteilt in acht "Kabinen" oder "Zugabteile": jedes Abteil kostet im Monat so viel, wie ein Fahrer an zehn bis zwölf Tagen verdienen kann. Jederzeit könnte ein Fahrer von einem Tag auf den anderen gekündigt werden, und dann verlöre er auch das "Recht", in der "Slumhütte" zu wohnen. Doch wenig wird geboten, das eine solche Wuchersumme als Miete rechtfertigen könnte. Fließendes Wasser hat die Hütte nicht, ebenso keine sanitären Anlagen, alle Familien, ca. 70 Personen, teilen sich ein stinkendes Plumpsklo und eine einzige Handpumpe.

Wir sitzen in der Hütte, durch die Wasser fließt.

Wieder einmal ist eine Seitenwand undicht geworden. "Mehrere Male habe ich Manik Ahmed darauf hingewiesen. Doch der hat nur gelacht und gesagt, ich könne mir ja was anderes suchen, was besser ist. Er würde viele Männer kennen, die "meine" Rikshah gern fahren würden und die nicht so frech und anspruchsvoll sind. Wenn ich den Job und die Hütte verlieren wolle, dann solle ich so weitermachen."

Zahin Mia und Manik Ahmed, eine fast klassisch zu nennende Abhängigkeitsbeziehung im heutigen Bangladesh. Das Geschäft blüht, von Menschenkraft gezogene Fahrrad-Rikshahs, geeignet für bis zu drei Personen oder schwere Lasten, die hinter dem Kuli Platz finden, für einen Hungerlohn auf Tagesbasis zu vermieten. Die Investition in eine Rikshah (Kosten ungefähr 5000 Taka = ca. 320 DM) amortisiert sich in etwa einem halben Jahr. In der Hauptstadt Dhaka gibt es eine Reihe "Maliks" (Besitzer), die mehrer Hundert Rikshahs ihr eigen nennen. Alleine in Dhaka soll es etwa 200 000 Rikshah-Fahrer geben. Eine riesige Zahl von Menschen, die unmittelbar von der Rikshah-Industrie abhängig sind, kommen hinzu, zählt man die abhängigen Familienmitglieder, die Fertigungs- und Reparaturbetriebe und ihre Angestellten hinzu.

Wichtigstes öffentliches Verkehrsmittel

Fahrrad-Rikshahs sind das wichtigste öffentliche Nahverkehrsmittel in Bangladesh. Ohne die aus dem täglichen Straßenbild nicht wegzudenkenden, buntbemalten, liebevoll bestickten, mit Gestalten aus der Sagen- und Phantasiewelt der Bengalen reich verzierten Rikshahs, bräche das Transportwesen in den Städten und auch in vielen ländlichen Gebieten zusammen. Nichts geht ohne sie! Und doch sind sie bei der Regierung unbeliebt, weil allzu viele Rikshahs sämtliche Winkel einer Straße völlig und für längere Zeit verstopfen können. Dies paßt nicht in das Bild einer "modernen", an westlichen Standards der Stadtplanung orientierten Verwaltung. Trotz ihrer unbestrittenen enormen volkswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Bedeutung sucht die ehemalige Militärregierung unter Generalpräsident H.M. Ershad nach Wegen, das moderne Dhaka von "rückständigen Phänomenen der Unterentwicklung" wie Bettlern und Rikshahs zu befreien. Sie will den Anschluß an die Moderne, um jeden Preis, so wie dies schon in anderen Hauptstädten Asiens "gelungen" ist. Doch in Bangkok z.B. hat man Alternativen zu den Fahrrädern geboten, billige Busse und motorisierte Dreiräder. Hierzu ist die Regierung in Bangladesh weder willens noch finanziell in der Lage. Nach Alternativen für arbeitslose Rikshah-Fahrer sucht man denn auch gar nicht. Und schon überhaupt nicht ist man an einer Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen für die "Kulis" interessiert.

Zahin Mia erzählt von seinem täglichen Leben und von seiner Arbeit: "Jeden Morgen stehe ich um fünf Uhr auf. Zum Frühstück esse ich eine Portion kalten Reis



Zigarettenwerbung mit Fahrradrikshas (Foto: Tom Learmonth).

vom Vortag, den ich mit Wasser und mit Zwiebeln mische. Gegen viertel vor Sechs hole ich 'meine' Rikshah aus dem Schuppen und fahre zu einem in der Nähe gelegenen Teeladen, wo ich mit anderen Kollegen zusammen eine Tasse Tee trinke. Dann fahre ich durch die Stadt, auf der Suche nach Fahrgästen. Oder ich stelle mich an den Punkten der Stadt hin, wo viele Kunden zu erwarten sind: College, Hauptbahnhof, Bazarviertel, Busterminal. Mit den Kunden muß ich um den Fahrpreis feilschen. Gerade die, die leicht mehr bezahlen könnten, betrügen mich oft um den Lohn für meine Arbeit. Heute ist mir so etwas passiert: Ein junger Mann, in teurem Anzug, mit Ledertasche, Sonnenbrille und Lackschuhen, wollte vom Busbahnhof zu einem Geschäftsfreund in der Kamal Basu Street. Das waren gut acht Kilometer, etwas außerhalb des Stadtkerns, durch enge matschige, regenüberschwemmte Straßen; geeinigt hatten wir uns auf acht Taka, etwa die Hälfte von dem, was mir am Ende eines Arbeitstages übrigbleibt, nachdem ich Manik Ahmed die festgelegte Miete von 18 Taka am Tag gegeben habe. Der Mann stieg aus, machte ein wichtiges Gesicht und befahl mir zu warten bis er wiederkäme; er müsse nach diesem Termin noch woanders hin. Ich wartete, 10, 20, 30 Minuten, doch nichts geschah. Ich schaute in das Haus hinein, das er betreten hatte. Niemand da. Als ich einen Ladenbesitzer fragte, ob er diesen auffällig gekleideten Mann gesehen hätte, sagte der, daß er ihn hinter dem Haus über einen Hof habe gehen sehen. Ich konnte es nicht glauben, acht Kilometer, Hin- und Rückfahrt umsonst, Stunden ohne Einnahmen. Ich hörte meinen Magen knurren, denn viel hatte ich heute noch nicht gegessen, und ich hörte schon meine Frau schimpfen, ich hätte vorsichtiger sein sollen. Doch wie kann ich das sein? Alle Fahrgäste blicken

auf mich herab, manche schlagen mich, wenn ich ihnen nicht schnell genug fahre. Ich bin der letzte Dreck für sie. Eine solche Arbeit macht man nur, wenn man wirklich keine andere Möglichkeit mehr hat. Früher war ich Tageöhner auf dem Lande außerhalb der Stadt: Feldarbeit, Ernte, etc. Da hatte ich nicht viel, niemals reichte es für uns alle. Doch seit auch dies nicht mehr möglich war - viele wurden damals vor elf Jahren arbeitslos in unserer Gegend, weil eine Überschwemmung zwei Ernten weggespült hatte -, hat sich meine Situation immens verschlechtert. Wir vegetieren nur noch dahin. Und denken Sie, da würde uns auch nur ein Mensch helfen? Weitgefehlt. Für die Verkehrspolizisten sind wir auch leichte Beute, Opfer, die man aussaugen kann. Wir bezahlen Schmiergelder an die Polizisten und an Beamte, die für Lizenzen zuständig sind. Wann immer ein Polizist meint, ein Fahrer hätte sich regelwidrig verhalten, wird er vor die Wahl gestellt, Bakshish oder Anklage. Na dann doch lieber das Bestechungsgeld, obwohl es unrecht ist. Wir bekämen eh kein Recht vor Gericht. Dies kriegt der, der mehr bezahlt. Wir können auf keinen grünen Zweig kommen. Auch Reparaturen kleinerer Art, wie z.B. Aufpumpen, Speichen erneuern usw. müssen wir als Fahrer bezahlen und dann noch das Risiko bei einem Unfall tragen. Und wenn ich mal krank bin, kümmert sich niemand um

mich, vielmehr gibt der Malik die Rikshah einem andern und ich habe dann Schwierigkeiten, sie nach der Krankheit zurückzuerhalten. Krankheit kann ich mir nicht leisten. Solche Situationen schaffen leidet Konkurrenz unter uns Fahrern. Jeder will den anderen ausbooten, im Fahrpreis unterbieten. Wir sind nicht organisiert, z.B. in einer Genossenschaft. Da kann der Malik mit jedem einzelnen von uns machen, was er will. Und wenn einer von uns die Miete nicht bezahlt, ist das Schreien groß. Und manchmal schlägt er auch, und letztens hörte ich über einen Malik, der die Frau eines Rikshah-Fahrers ungestraft vergewaltigt hatte. Das passiert immer wieder."

Riksha-Fahrer-Genossenschaften

Rikshah-Fahrer-Genossenschaften gibt es in Bangladesh nur eine Handvoll. Ihr Ziel ist es, gegen die beschriebenen Mißstände anzugehen, indem die Mitglieder Geld für eigene Fahrräder sparen und damit unabhängig von den ausbeuterischen Besitzern werden. Zahin Mia hat jedoch die Idee, eine Genossenschaft aufzubauen. Gehört hat er von einer in einem anderen Stadtteil von Sylhet.

Zahin erzählt, wie die funktioniert: "Jeder versucht, von seinen Tageseinnahmen einen Teil in einen Sparfonds einzuzahlen. Fünfzig Mitglieder hatten sich zusammengetan und innerhalb eines Jahres 5000 Taka für eine eigene Rikshah zusammengespart. Dann wurde das Recht, diese eigene zu fahren, unter denen ausgelost, die einen gleichen Anteil am Sparfonds hatten. Der Gewinner fuhr nun die Kooperativenrikshah und mußte Dreiviertel des früher an den Malik zu zahlenden Betrages in den gemeinsamen Topf geben. So ist die Genossenschaft an den Einnahmen beteiligt. Dieses System soll fortgeführt werden, bis jedes Mitglied eine eigene Rikshah fährt. Bis jetzt funktioniert das bei denen ganz gut. Auch Einen Streik organisierten sie vor kurzem. Viele reichere Leute hatten sich geweigert, den üblichen Preis vom Fluß in die Stadt zu zahlen. Die Genossenschaft gab bekannt, daß keine Rikshah mehr fahren werde, bevor nicht alle Kunden einen höheren Preis zahlen würden. Die Wohlhabenden mußten nun ihr schweres Gepäck, ihre Koffer und alles andere selbst tragen. Dies war ihnen natürlich überhaupt nicht recht. Sie kamen dann zum Präsidenten der Kooperative und baten ihn, die Arbeit wieder aufzunehmen. Das war ein großer Sieg, der auch uns hier Mut macht."

Ich stehe am Straßenrand und bewundere die ungeheure Vielfalt der Rikshah-Verzierungen und die Phantasie derjenigen, die das kunstvolle Handwerk der Bemalung, des Bestickens und der Verzierung ausüben. Das Bunte, das Attraktive soll den potentiellen Fahrgast dazu einladen, diese und keine andere Rikshah zu besteigen. Ich setze mich in die bequemen, mit Reisstroh gepolsterten Sitze und eile mühelos meinem Ziel entgegen. Doch wie leicht vergesse ich, daß ein Mensch mit seiner eigenen Kraft, eine Menschen-



Selbst Präsident Ershad, der die Rikshas abschaffen will, läßt sich gelegentlich mit den Rikshas befördern.

Stärke mich zieht und somit eine bequeme Fahrt ermöglicht. Das Bunte, Grelle, Auffällige Überlagert leicht die Erkenntnis, welcher Ausbeutung die "Rikshah-Puller" ausgeliefert sind. So wie man immer wieder romantisierende Darstellungen und Beschreibungen der Armut findet, die die Erkenntnis der Realität vernebeln. Für ein Land wie Bangladesh sind Rikshahs in absehbarer Zeit unersetzlich, und Bemühungen, sie aus dem Stadtbild zu verdrängen, schaffen ohne gleichzeitige Alternativen für die betrof-

fenen Fahrer nur mehr Elend. Rikshahs bilden die Existenzgrundlage für Millionen. Sie einem zweifelhaften Modernisierungskonzept zu opfern, wäre unverantwortlich, auch wenn man der Ansicht ist, daß die Arbeit des Rikshah-Fahrers an sich schon "unmenschlich" ist. Bleibt zu hoffen, daß sich die Fahrer verstärkt in Genossenschaften organisieren, um gemeinsam gegen die Mißstände vorzugehen. Dies ist ein Konzept, das sich zu unterstützen lohnt.

Michael Nebelung

Chittagong Hill Tracts

Am 26. Juni fand in Bonn eine Demonstration gegen das Militärregime von Bangladesh statt. Dazu fanden sich etwa 100 Personen, Deutsche und Bengalen, auf dem Rathausplatz und vor der Botschaft von Bangladesh ein. Diese Aktion soll ein Beginn für weitere Veranstaltungen sein. Wie schwierig gerade die politische Arbeit von Bangladeshis im Ausland ist zeigt sich daran, daß viele Bengalen aus Angst vor möglichen Repressalien des Militärregimes an der Veranstaltung nicht teilnahmen. Zusätzlich hatte die Berliner Polizei den Protest an einer Militärregierung, die sich auch mit Geldern aus der Bundesrepublik an der Macht hält, verhindert. Sie verweigerte den bengalischen Flüchtlingen, die nur ein Aufenthaltsrecht für Westberlin haben, die Herausgabe ihrer Pässe für die Fahrt über die Transitstrecke. Offizielle Begründung dafür war, es gäbe kein öffentliches Interesse daran, daß sie nach Bonn führen.

Drei Reden wurden von Vertreterinnen der an der Aktion teilnehmenden deutschen Organisationen gehalten. Brigitte Erler von amnesty international sprach über die Menschenrechtsverletzungen in den Chittagong Hill Tracts. Darauf ging auch die Rednerin der Gesellschaft für bedrohte Völker ein. Die dritte Rede, die auch weiter gefaßt war und auf Strukturen der Militärherrschaft in Bangladesh einging, wurde von Lisa Diener (Südasiensbüro) gehalten. Sie wird nachstehend in etwas veränderter Form veröffentlicht:

Heute kommen Flüchtlinge aus Bangladesh und Mitarbeiter/innen verschiedener deutscher Menschenrechtsorganisationen vor der Botschaft von Bangladesh zusammen, um gegen das Militärregime im Land zu demonstrieren. Die Flüchtlinge wenden sich gegen die massive Unterdrückung der Opposition unter dem Regime von General Ershad. Jede politische Arbeit gegen die Ursachen der

Armut, von der mehr als zwei Drittel der Bevölkerung betroffen ist, wird entweder unmöglich gemacht oder zu einem lebensgefährlichen Unterfangen. Die Menschenrechtsorganisationen haben in erster Linie den Überlebenskampf der Stämme in den Bergen von Chittagong im Auge. Hier wird ein 500.000 Menschen zählendes Volk systematisch ausgerottet. Und doch sind sowohl der Völkermord im Bergland von Chittagong als auch die politischen Repressionen in anderen Landes-teilen nur zwei Beispiele für das, was unter der Militärherrschaft derzeit geschieht.

Seit General Ershad im Jahre 1982 durch einen Putsch die Regierungsmacht übernahm, ist er um Anerkennung seines Regimes durch das westliche Ausland bemüht. Zahlreiche Länder haben durch das kontinuierliche Fließen ihrer "Hilfsgelder" auch dazu beigetragen, die Regierung General Ershads politisch aufzuwerten. Den westlichen Ländern geht es dabei nicht alleine darum, einen wohlgesonnenen General und sein Regime zu unterstützen. Sie haben auch handfeste eigene Interessen an dem "ärmsten Land der Welt". Die "Entwicklungshilfe" der Bundesrepublik geht zu 60 % in ein Bevölkerungsprogramm, mit dem tausende von Frauen zwangssterilisiert werden. Bangladesh eignet sich mit seiner hohen Bevölkerungsdichte vortrefflich dazu, die Ideologie und den Mythos aufrechtzuerhalten, die wirtschaftlichen Probleme der Länder der "Dritten Welt" seien allein die Folgen hoher Bevölkerungszahlen und nicht einer Weltwirtschaftsordnung, die an den Interessen der Industrieländer ausgerichtet ist. Würde dieser Mythos zusammenbrechen, kämen recht schnell die wirtschaftlichen und politischen Ursachen für die Misere zum Vorschein. Doch so ist dem kleinen Land vergleichsweise viel Aufmerksamkeit in den Industrieländern sicher.