

Mit der Bahn durch Bangladesh von Dr.Peter Romen

Ein Blick auf eine Landkarte überzeugt, daß es nicht leicht sein kann von Calcutta, wo ich mich befand nach Chittagong in Bangladesh, wo ich hinwollte mit der Bahn zu gelangen. Fast jedermann hätte sich in einem Reisebüro über Flugverbindungen erkundigt. Vielleicht hätte die Landkarte auch den Gedanken an eine Schiffsreise hervorgerufen, aber mit der Bahn... ? Die politischen Beziehungen zwischen Indien und Bangladesh sollen auch nicht ungetrübt sein, hörte ich von vielen Seiten und obendrein las ich im berühmten „Thomas Cook“ – der Bibel für Bahnreisende auf der ganzen Welt - die Bahnverbindungen seien unterbrochen und die meisten Grenzübergänge für Ausländer gesperrt.

Ich ließ mich von einem Taxi vom noblen - was den Preis, nicht was die Leistungen angeht – „Park Hotel“ zur Sealdah Station in Calcutta bringen, von dem aus die Züge ins 77 km entfernte Bangaon, der Grenzstadt zu Bangladesh fahren. Der Kauf der Fahrkarte machte keine Probleme, da der Fahrkartenverkäufer englisch sprach. Über die ausgehängten Fahrpläne und die großen Leuchttafeln mit den Zeiten der ankommenden und abfahrenden Züge, die in der Bahnhofshalle unübersehbar prangten erschrak ich aber doch: sie waren ausnahmslos in Bengali angeschrieben, das ich nun überhaupt nicht beherrschte. Beim Kauf der Fahrkarte erklärte mir der Herr am Schalter freundlich, der nächste Zug nach Bangaon fahre um 8.58 Uhr von Gleis 8 ab. Ich konnte mir also Zeit lassen, hatte ich doch noch über eine halbe Stunde Zeit.

Da ich alleine reiste mußte ich mein Gepäck, bestehend aus dem

Rucksack und der Fototasche, in der sich außer meinen Dokumenten, auch das Rückflugticket und ein Teil meines Geldes befand, immer beaufsichtigen und es daher immer mit mir herumschleppen. Ich suchte daher das Abfahrtsgleis. Dort befand sich gerade ein anderer abfahrtsbereiter Zug, dessen Ziel ich nicht herauszufinden vermochte. Ich wartete also geduldig bis nach Abfahrt dieses Zuges eine andere Zugskomposition bereitgestellt würde. Die Temperaturen und die Luftfeuchtigkeit waren sehr schweißtreibend und ich war weit und breit der einzige Europäer – oder sollte ich besser Weiße sagen? Schließlich fand ich am Bahnsteig einen gebildeten Inder mit seiner Frau, der englisch sprach und mir erklärte ich befände mich am richtigen Bahnsteig, die großen Anzeigetafeln würden bestätigen, daß hier der Zug nach Bangaon abfahren werde. Es sei aber immer ein Problem das richtige Abfahrtsgleis der Züge zu finden. Eine Lautsprecheranzeige sorgte für Aufregung. Mein freundlicher Herr erklärte, der Zug nach Bangaon würde entgegen der Leuchtschriftanzeige doch auf einem anderen Gleis abfahren und ich solle ihm folgen. Leider verlor ich ihn im Gedränge und stand plötzlich alleine da. Es dauerte eine Weile, bis ich jemanden fand der mir auf englisch erklärte der Zug sei bereits abgefahren. Der nächste Zug nach Bangaon fahre um 10.22 Uhr auf Gleis 11. Diese Informationsstelle war der Polizeiposten am Bahnsteig, der sich nun meiner annahm. Wir unterhielten uns über Gott und die Welt und ich fühlte mich so sicher, daß ich mein Gepäck dort zurückließ und ein wenig im Gewühl herumstreifte. Diese freundlichen Herren fanden für mich einen Reisenden, der ebenfalls nach Bangaon wollte. Er stellte sich als indischer Zollbeamter des Grenzpostens vor, über den ich nach Bangladesch einzureisen gedachte. Das war meine Rettung. Der Zug nach Bangaon war eine Art Vororttriebwagen mit lediglich einer Einheitsklasse. Der Zollbeamte besorgte uns im völlig überfüllten Zug Fensterplätze, so daß der Fahrtwind die drückend

schwüle Hitze ein klein wenig erträglicher machte. Wir fuhren lange durch die berüchtigten Elendsviertel Calcuttas, ehe wir freies Land durchfuhren, wo aber offensichtlich immer noch sehr viele Menschen unter unzumutbaren Umständen lebten. Nach etwas mehr als zwei Stunden erreichten wir die Endstation Bangaon. In der Tat führt das Gleis weiter nach Jessore in Bangladesh, aber es sei aus politischen Gründen seit vielen Jahren gesperrt, erklärte mir „mein“ Zollbeamter. Da der Herr direkt an der Grenze wohnte besorgte er uns am Bahnhofsvorplatz eine der vielen Motorradischas und los ging die Fahrt durch die von Menschen, Verkaufsständen, Imbissbuden, Reparaturwerkstätten und was weiß ich noch völlig verstopften Straßen. Für die kurze Strecke bis zur Grenze brauchten wir fast eine Stunde. Mein freundlicher Helfer stieg an seinem Haus aus und erklärte dem Fahrer noch er solle mich bis zum Grenzzaun bringen. Die Fahrtkosten übernahm ich selbstverständlich gerne, war mir seine Hilfe doch sehr wertvoll gewesen. Einige hundert Meter vor dem Grenzzaun war gar kein Fortkommen mehr, so vollgestopft mit Lastwagen war die Straße. Ich entlohnte meinen Fahrer und suchte noch nach einer Geldwechselstelle um meine indischen Rupien in Bangladeschs Taka umzutauschen, was mir auch gelang. Wie ich später feststellte war der Kurs nicht allzu schlecht. Immerhin hatte ich nur eine vage Vorstellung von den Wechselkursen gehabt. Dann trabte ich mit meinem Gepäck die Straße entlang, bestaunt wie ein exotisches Tier. Es schienen nicht viele Ausländer hier vorbeizukommen. Ein kleines ebenerdiges Häuschen war die indische Grenzkontrolle. Drinnen tobte das aus ganz Indien stets bekannte Chaos. Irgend jemand gab mir ein Formular das es auszufüllen gab. Selbstverständlich wurden hier wieder die obskursten Fragen gestellt, deren falsche Beantwortung mit den schlimmsten Strafen geahndet würden. Nur gut, daß man bei manchen Fragen gar nicht wußte, obman sie richtig oder falsch

beantwortet hat. Dann bekam ich einen Stempel in den Paß und wurde durch die Menschenmenge zur Gepäckkontrolle mit weiterem Formulare ausfüllen gedrängt. Da hatte ich dann plötzlich ein Formular zuviel ausgefüllt, wurde mir erklärt und ich sei eigentlich schon fertig und könne gehen, was ich auch sofort tat. Ein kleiner Fußweg führte zu einer noch ärmlicheren Grenzbude. Das war der Zoll von Bangladesch. Gelangweilt, hockte ein Beamter alleine an seinem Schreibtisch und als ich ihn bat, die von mir erwarteten Formulare zum Ausfüllen zu übergeben, erklärte er mir, er hätte Zeit und er würde es für mich machen, wenn ich ihm meinen Paß gäbe. Das war ein Wort! Offensichtlich wollte niemand von Indien nach Bangladesch und der Beamte fragte mich unumwunden, was ich denn in seinem Land wolle. Es sei doch so furchtbar arm. Der Empfang war wirklich freundlich. Ganz anders als bei den Indern, oder Wochen vorher gar bei den Pakistani, die ausgesprochen unfreundlich waren. In wenigen Minuten war die Paßformalität zu Ende und das Gepäck wollte niemand untersuchen. Dann wurde mir die Türe im Maschendrahtzaun gezeigt, der Ausgang nach Bangladesch. Auf der parallel dazu verlaufenden Straße tat sich derweil überhaupt nichts. Keine 20m vom Ausgang (Eingang) fand ich einen jungen Rikschafahrer, der mich für lächerlich wenig Geld zu einer Busstation brachte, wo auch prompt ein Bus gerade zur Abfahrt nach Jessore bereitstand. Der Bus war sehr voll, aber ich erhielt einen Sitzplatz am Fenster, so daß ich sehen konnte, wie wir kilometerweit der ehemaligen Bahnstrecke entlang fuhren. Die Bahnstrecke machte einen guten Eindruck. Nirgends konnte ich überbaute Gleise und weggerissene Brücken erkennen und in der Tat hörte ich später, der Bahnverkehr solle im kommenden Jahr wieder aufgenommen werden. Diese Information konnte ich leider nie nachprüfen, aber eine durchgehende Bahnverbindung würde die Unannehmlichkeiten der Grenzüberquerung doch sehr mildern. Ich bezahlte die Fahrkarte im Bus mit einem viel zu

großen Geldschein – für Bangladeschis, nicht für Europäer – und ich schrieb in Gedanken mein Wechselgeld bereits als Entwicklungshilfe ab, da erhielt ich so viel Geld zurück, daß ich mir nicht sicher war, ob die Fahrt überhaupt etwas gekostet hatte.

Bei der Ankunft in Jessore wurde unser Bus von Fahrradrickschas umringt und als gewärtig wurde, daß ein Ausländer dem Bus entstieg mußte ich nicht mehr nach einem Transportmittel suchen, das mich in ein Hotel bringen sollte. Das Hotel, in das mich mein Fahrer brachte war in Ordnung: sehr einfach, aber sauber, natürlich ohne Klimaanlage, aber mit Moskitonetz. Der Preis fiel nicht ins Gewicht. Ich ließ mich noch am Nachmittag von einer Rikscha zum nahen Bahnhof fahren. Dort erklärte man mir um 7.30 Uhr führe ein Intercity von der Hafenstadt Khulna kommend nach Rajshahi. Direkt nach Osten, in die Hauptstadt Dhaka gäbe es keinen Zug von hier aus. Ich kaufte mir eine Fahrkarte nach Ishurdi, weil meine Landkarte dort den Abzweigebahnhof nach Osten angab und ließ mich anschließend ins Hotel zurückbringen. Ich schlenderte durch die kleine Stadt und dies zeigte mir die ganze Trostlosigkeit des Lebens der Menschen. Überall wurde mir aber freundlich zugewinkt als ich mit meiner Rikscha durch die Stadt fuhr. Überall war man höflich und entgegenkommend. Nach der Rückkehr ins Hotel wollte ich mich frühzeitig schlafen legen, wurde aber noch von einem kleinen Jungen zum Abendessen im Speiseraum gebeten. In den Hotels des Landes, das lernte ich noch kennen, wird abends gemeinsam gegessen.

Eine Fahrradrickscha brachte mich am nächsten Morgen zum Bahnhof. Pünktlich kam unser Intercity aus Khulna an. Während die zweite Klasse gut besetzt war, war in der ersten Klasse verschwenderisch viel Platz. Nicht nur weil so wenige Leute in der 1.Klasse reisten, sondern weil die Abteile auch so geräumig waren; die Abteile waren sicher doppelt so groß wie unsere Eisenbahnabteile. Sie boten 6 Reisenden Platz, wobei oben

immer zwei Liegen aufgeklappt waren, um abwechselnd den Reisenden Gelegenheit zu geben ein Nickerchen zu machen. Ich war von diesem Service in einem der ärmsten Länder der Welt doch sehr überrascht. Die Fahrt führte uns an unübersehbaren Feldern vorbei, auf denen die Bauern buchstäblich um ihr Überleben arbeiteten. Ein Mitreisender riet mir dringend nicht in Ishurdi auszusteigen, sondern bis Rajshahi weiterzufahren, da ich in Ishurdi an diesem Tag keine Weiterfahrmöglichkeit mehr nach Dhaka hätte und obendrein keine zumutbare Übernachtungsmöglichkeit finden würde. Ich befolgte seinen Rat. Der Schaffner stellte mir eine Anschlußfahrkarte aus und so erreichte ich die etwa zwei Stunden hinter Ishurdi liegende Universitätsstadt Rajshahi. Auch hier brachte mich eine Fahrradrikscha in ein Hotel, deren Zimmer sogar über Klimaanlage und Fernseher verfügten. Ich besorgte mir noch am Abend die Fahrkarten für den Intercity am nächsten Tag nach Dhaka. Rajshahi selbst, arm wie das ganze übrige Land, hatte eine Universität und folglich traf man mehr Leute als in Jessore, die englisch sprachen. Trotzdem war ich wieder der bestaunte Exot auf der Straße.

In Bangladesh steht man früh auf: Um 6.15 Uhr erfolgte pünktlich die Abfahrt, wieder in einem verschwenderisch großen 1.Klasse Abteil. Mein Mitreisender im Abteil wurde von einigen Dienern mit großem Respekt zum Zug gebracht und mit allem Nötigen versorgt. Er stellte sich mir dann vor: er war der stellvertretende Eisenbahnchef der Provinz und war zur Schulung lange Zeit in Deutschland gewesen, so daß er sogar noch recht gut deutsch sprach. Bangladeschs Züge sind nicht besonders schnell, aber in der 1.Klasse sehr bequem. Vom Speisewagen aus wurde ich mit einem fürstlichen Frühstück bedient, das obendrein nur einen Spottpreis kostete.

Bangladesh ist ein sehr flaches Land mit sehr viel Wasser. Die Fahrt war traumhaft schön. Der Fahrtwind sorgte für eine angenehme Kühlung in der tropischen Hitze. Jeder Fleck Erde war bestellt. Auf den Feldern mühten sich die Bauern ab, in den Teichen und Seen fischten Kinder mit großen Netzen. Überfüllte Boote brachten ihre Fahrgäste zu Bauernhäusern auf kleinen Inseln in dieser Seenlandschaft... . Eine unvergeßliche Fahrt durch dieses bettelarme Land. Gegen 10 Uhr erreichten wir den Fährbahnhof Sirajganj Ghat am Jamuna, einem Seitenarm des Ganges. Die Eisenbahn verfügt nicht über eine Brücke, wohl aber ist eine für den Autoverkehr einige Kilometer flußabwärts im Bau. Außerdem sind die Bahnen westlich des Flusses in indischer Breitspur mit 1676 mm, östlich des Flusses jedoch in Meterspur ausgeführt. Vom Bahnhof, falls man diese Haltestelle so bezeichnen kann, zum Schiff sind es keine 50m. Ich hatte folglich mit meinem Gepäck keine Mühe. Durch meinen illustren Mitreisenden kam ich in den Genuß eines Platzes neben dem Kapitän auf dem für die zahlreichen Fahrgäste viel zu kleinen Schiff. Die Fahrt dauerte für die 40km etwa drei Stunden, denn der Jamuna hat vor nicht allzu langer Zeit die am anderen Ufer gelegene Bahnstation samt der Gleise weggerissen, so daß viele Kilometer flußaufwärts eine neue provisorische Station an der Strecke angelegt wurde: Jaganmachganj Ghat. Hier mußten wir noch ein wenig warten bis der Meterspurzug aus Dhaka eintraf und ein Fahrgastwechsel stattfand. Trotz der äußerst ärmlichen Verhältnisse im Land klappte die Bahnorganisation bestens. Im Meterspurexpreß nach Dhaka war in der 1.Klasse nicht mehr gar so verschwenderisch viel Platz wie auf der Breitspurstrecke, aber es war immer noch sehr bequem durch die Landschaft zu fahren. Auch hier wurde ich aus dem Speisewagen mit allem nur Erdenklichen versorgt. Obwohl im Lande selbst entsetzlicher Hunger herrscht braucht, wer Geld hat, nicht zu darben. In unserem 1.Klasse Waggon reisten erstaunlich viele Studenten.

Wer studiert muß offensichtlich aus besserem Hause kommen. Nach etwa vier Stunden Fahrt erreichten wir die unbeschreiblichen Elendsviertel der Hauptstadt Dhaka, ehe wir in den modernen Hauptbahnhof einfuhren. Mein mitreisender Bahnchef brachte mich umgehend zum Aufsichtsbeamten des Bahnhofs, erklärte mich dort als sein persönlicher Gast, ließ mir eine Schlafwagenkarte für den Nachtexpress nach Chittagong besorgen und geleitete mich dann zum Bahnhofsrestaurant, damit ich mich in diesem klimatisierten Raum bis zur Abfahrt um 22.30 Uhr ein wenig erholen konnte. Mein Gepäck wurde unterdessen vom Bahnhofschef persönlich bewacht.

Der Schlafwagen im Nachtexpress nach Chittagong war bequem und großzügig wie bei uns in Europa: Zwei Betten in jedem klimatisierten Abteil, das sehr groß für eine Meterspurbahn war. Mein Mitreisender war diesmal ein junger Geschäftsmann aus Chittagong, der mir auch bestätigte, daß die Bahnen im Lande in der 1.Klasse nicht schlecht seien. Leider hatten wir wegen einer Zugsentgleisung eines Gegenzuges bei der Ankunft in Chittagong über 3 Stunden Verspätung. Dies war aber das einzige, das ich an Bangladeschs Eisenbahn aussetzen hatte. Der Hauptbahnhof in Chittagong ist sehr neu – das romantische alte Gebäude steht noch nebenan – sauber und großzügig angelegt. Von hier führt noch eine Bahn weiter Richtung Myanmar (Burma). Die Grenze nach Burma ist aber für Ausländer geschlossen. Chittagong ist eine quirlige Hafenstadt. Natürlich findet man überall bettelnde Mütter mit ihren Kindern, oder halbverhungerte Kinder, die mich an den Hosenbeinen zupften und unablässig sagten „One Taka, Mister“. Und wenn ich dann zu diesen kleinen Gestalten hinunterblickte und ihre knochendürren Arme sah hatte ich keinen Zweifel an der Armut dieser Bettler. Diesbezüglich, aber nur eben diesbezüglich ist Bangladesh schwer zu ertragen. Die Bahnfahrten durch Bangladesh waren aber immer sehr schön,

obwohl ich niemals in irgendeinem der Züge einen anderen Europäer getroffen habe. Nur der Armut wegen fährt da niemand hin? Ich weiß es nicht. Schade!